



Assemblée nationale

journal des Débats

Troisième session — 29^e Législature

Commission permanente des Transports, des Travaux publics
et de l'Approvisionnement

Etude du règlement no 6 sur le transport
par véhicule-taxi (1)

Le mardi 16 janvier 1973 — N° 130

Président: l'honorable Jean-Noël Lavoie

TABLE DES MATIÈRES

Remarques préliminaires.	B-8201
Proposition d'un comité de révision.	B-8204
Audition des témoins.	B-8214
Association des propriétaires de taxi de Laval.	B-8226
Mme Simone Fontaine.	B-8242
Association des propriétaires de taxi Diamond et Veterans.	B-8248
M. Donald Houde.	B-8267
M. Robert Blondin.	B-8274
M. Albert Benoit.	B-8282
M. Jean-Pierre Lafond.	B-8284
Annexe 1 : Mémoire de l'Association des propriétaires de taxi de Laval et de la Co-op des propriétaires de taxi de Laval.	B-8289
Annexe 2 : Représentations de Diamond Taxicab Association et de Veterans Taxi Owners Association of Montreal.	B-8292

PARTICIPANTS

M. Arthur Séguin, président	M. Gilbert Théberge
M. Julien Giasson, président suppléant	M. Denis Hardy
M. Rémi Paul	M. Fernand Houde
M. Bernard Pinard	M. Lucien Caron
M. Gabriel Loubier	M. Jean Perreault
M. Charles Tremblay	M. Alfred Bossé
M. Fabien Roy	M. François Gagnon
M. Harry Blank	M. Gilles Houde
M. Jean-Louis Béland	M. Florian Guay
M. Aurèle Audet	M. Léo Pearson
M. Paul Berthiaume	

- * M. J.-Robert Tremblay, Association des propriétaires de taxi de Longueuil
- * M. Robert Dickey, à titre personnel
- * M. Claude Lecompte, idem
- * M. Tony Viola, idem
- * M. Yves Archambault, idem
- * M. Roger Ratté, idem
- * M. Maurice Lodec, idem
- * M. Pierre Fradette, idem
- * M. André Roch, idem
- * M. Robert Lanctôt, Association des propriétaires de taxi de Laval
- * M. Jean-Guy Pelletier, idem
- * Mme Simone Fontaine, à titre personnel
- * M. Gabriel Lapointe, Association des propriétaires de taxi Diamond et Veterans
- * M. Faulkner, Bélair Assurance
- * M. Donald Houde, à titre personnel
- * M. Robert Blondin, idem
- * M. Jules Giroux, idem
- * M. Albert Benoit, idem
- * M. Jean-Pierre Lafond, idem
- * M. Reeven Pearl

- * Témoins interrogés par les membres de la commission parlementaire.

**Commission permanente
des Transports, des Travaux publics
et de l'approvisionnement**

**Etude du règlement no 6
sur le transport par véhicule-taxi**

Séance du mardi 16 janvier 1973

[Dix heures vingt minutes)

M. SEGUIN (président de la commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): A l'ordre, messieurs !

Remarques préliminaires

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je demanderais, dès le début de la séance, aux photographes de ne pas circuler durant l'audition; surtout pas de lumières afin de ne pas nuire aux personnes qui voudront bien se présenter devant la commission et nous faire part de leurs commentaires.

En ce qui concerne les membres de cette commission, il s'agit, pour la présente séance, des députés suivants: MM. Audet, Béland, Berthiaume, Théberge, Hardy, Houde (Limoulu), Loubier, Caron, Perreault, Paul, Blank, Bossé, Tremblay (Sainte-Marie). Le ministre en fait partie automatiquement. Qu'il soit entendu, lorsqu'il s'agit de commissions qui siègent entre les sessions, que les partis ont le droit de doubler le nombre normal de leurs membres à la commission. C'est dire que, pour les besoins du vote, si tel était le cas, ce seraient les membres réguliers et non pas ceux qui doublent le chiffre.

Je n'ai pas la liste complète des membres qui doublent; dès que je l'aurai, on pourra en faire part au journal des Débats; je n'ai que quelques noms. On reviendra là-dessus plus tard. M. Perreault est nommé rapporteur officiel de cette commission.

Les ministres, ipso facto, doivent ou peuvent prendre part aux délibérations. Aucun problème. Afin qu'il n'y ait pas de malentendu, je le répète encore, les ministres, par leur fonction, peuvent être et sont membres de nos commissions délibérantes, de nos commissions permanentes.

M. PAUL: M. le Président, je voudrais que vous précisiez votre pensée parce que je ne crois pas que ce soit le privilège exclusif des ministres de participer aux délibérations. Tous les députés peuvent participer aux délibérations de la commission.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Oui, j'accepte volontiers les observations du député de Maskinongé. Sans plus de préambule, puisque les quelques mots que j'avais à dire sont dits et le temps que je me suis permis est déjà écoulé, je voudrais souhaiter, à tous ceux et celles qui

sont présents à cette commission, une très cordiale bienvenue. Je demande, dès le début de la séance, votre collaboration la plus étroite, la plus intéressée, la plus positive afin que nos travaux puissent arriver à rendre notre loi la meilleure possible.

Sans plus de préambule, je demanderais au ministre des Transports s'il a des observations ou des commentaires à faire.

M. PINARD: M. le Président, je vous remercie de me donner l'occasion de faire des remarques préliminaires très courtes sur les motifs de la convocation d'aujourd'hui à la commission parlementaire des transports. Je voudrais également souhaiter la plus cordiale bienvenue à tous ceux qui ont accepté de venir dialoguer avec nous et, s'il en est encore temps, souhaiter à tous et chacun d'entre vous une bonne, heureuse et prospère année.

Tant au cours de l'étude de la Loi des transports que pendant l'élaboration des divers règlements qui s'y rattachent, je pense avoir prouvé mon attachement à la participation du public et, en particulier, à une large consultation du milieu.

En déposant devant les membres de l'Assemblée nationale ce projet de règlement sur le transport par véhicule-taxi, j'ai demandé la convocation immédiate de la commission parlementaire des transports afin d'y étudier avec les intéressés l'efficacité pratique d'une réforme aussi complexe. J'ai d'ailleurs souligné, à cette occasion, que ce règlement de 408 articles était susceptible d'amendements. La réforme des transports québécois amorcée le 8 juillet 1972, avec la sanction de la loi 23, pose certains principes sur lesquels nous ne saurions revenir. J'ai d'ailleurs clairement précisé à cette occasion que notre politique devra faire confiance aux transporteurs privés comme étant en mesure d'assurer un service efficace, stimulé principalement par la concurrence, que la réglementation adoptée en vertu de cette loi, ne devra généralement pas viser à limiter la possibilité ou la capacité des transporteurs privés de se faire une concurrence loyale, que ces deux principes n'écartent pas nécessairement l'éventualité d'une intervention plus ou moins directe de l'Etat, lorsque les intérêts d'une collectivité sont en cause, non seulement des individus comme tels lorsqu'il s'agit de services publics.

Pour un gouvernement responsable, cela devient un devoir d'intervenir. Dans le secteur du transport par véhicule-taxi, et en fonction des trois principes que je viens d'énoncer, l'existence d'une seule association de propriétaires par agglomération est exigée par la loi 23. En effet, le paragraphe i) de l'article 29 de cette loi dit que la commission des transports devra reconnaître un groupe qu'elle juge représentatif des détenteurs de permis de transport par véhicule taxi.

Avant de commencer à entendre les représentants de l'industrie du taxi et pour éviter que

la commission parlementaire ne s'égare dans des questions de détails, il me semble important de rappeler quels sont les quatre points majeurs de la réforme proposée. Premièrement, les entreprises de services. Il existe actuellement un certain nombre d'entreprises de services dans toutes les agglomérations au Québec. La question qui doit être posée, à mon avis, est celle-ci: Quel avenir doit-on leur réserver compte tenu des objectifs de notre réforme?

Deuxièmement, les détenteurs de permis. La loi 23 définit certains mécanismes d'émission de permis de transport par la Commission des transports du Québec.

Mais comment doit-on considérer la validité et la valeur des permis existants au 8 juillet 1972, date de la sanction de la loi 23, pour la protection des droits acquis?

L'Association de taxis. Comme je l'ai dit tout à l'heure, la Loi des transports prévoit que la Commission des transports du Québec devra reconnaître un groupe qu'elle juge représentatif des détenteurs de permis. Un point qui ne me semble donc pas contesté est l'existence d'une association dont tous les détenteurs de permis de transport par véhicule-taxi feraient partie. On peut, par contre, s'interroger sur le rôle qu'aura à jouer cette association. Par exemple, on sait qu'elle devra négocier l'établissement de nouveaux taux et tarifs avec la Commission des transports du Québec. On sait aussi qu'elle pourrait organiser, aussi bien au bénéfice des chauffeurs qu'à celui des propriétaires, des systèmes de rentes, d'assurance collective et d'autres avantages sociaux.

Par contre, doit-on aller jusqu'à demander qu'elle mette sur pied elle-même une centrale de contrôle? C'est encore là une proposition du règlement 6 et nous serons heureux de vous entendre là-dessus tantôt.

Quant aux chauffeurs de taxi, nous leur proposons les mêmes avantages qu'à toutes les autres catégories de travailleurs québécois. On a dit, par exemple, que nous voulions obliger les chauffeurs à travailler 60 heures par semaine à \$1.65 l'heure; c'est faux. Rien ne laisse supposer cela dans le projet de règlement; \$1.65 est un minimum. Ce sont les voitures que nous voulons maintenir en service au moins 60 heures par semaine afin de garantir au public un service de qualité. Telles sont, à mon avis, les questions importantes qu'il convient de poser et au sujet desquelles il faudrait, aujourd'hui, recevoir des réponses réalistes et objectives. Je ne vous cacherai pas que j'ai déjà eu l'occasion d'étudier, avec certains de mes collègues du cabinet et de la députation, avec aussi des membres de l'équipe de travail du ministère des Transports et du comité de législation, des éléments de réponse à toutes ces questions.

Nous sommes ici d'abord pour entendre les propositions ou les contrepropositions de tous les professionnels du transport par véhicule-taxi gros, moyen ou petit. Je jugerai moi-même, avec mes collègues de la commission parlemen-

taire, au cours des travaux de cette commission et aussi lorsque viendra le temps de retourner devant le conseil des ministres le cas échéant, de l'opportunité de faire connaître l'alternative à laquelle nous pourrions songer.

Cette déclaration préliminaire, M. le Président, n'a donc d'autre but que d'encourager les membres de cette commission, et ceux qui seront appelés à déposer devant elle, à faire un travail positif. Nous ne sommes pas ici, les uns et les autres, pour détruire en bloc un projet de règlements, mais pour le bonifier si nécessaire afin de le rendre efficace et bénéfique à ceux qui devront s'y conformer pour le plus grand intérêt public.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Bellechasse et chef de l'Opposition officielle.

M. LOUBIER: M. le Président, je tiens tout d'abord à me joindre au ministre pour présenter mes vœux de bonne année aux propriétaires et aux chauffeurs de taxi. Je pense que, si le ministre veut exprimer de façon concrète et efficace ses vœux pour une année bonne et prospère comme il le disait tout à l'heure, il faudrait retrouver ce bon esprit et ces meilleurs vœux traduits de façon réaliste dans le règlement no 6. Disons que, pour moi et mes collègues, nous sommes heureux de constater que l'esprit de cette réunion vise à une meilleure législation ou réglementation touchant cette industrie du taxi qui a subi et qui subit encore des malaises assez significatifs, industrie du taxi qui représente tout de même, sur le plan économique, environ \$165 ou \$170 millions et qui est un service public essentiel. Il est inutile de le répéter.

Je voudrais également signaler que le règlement no 6 tel qu'il nous est soumis et présenté aux chauffeurs de taxi, aux propriétaires et au grand public a soulevé des réactions assez vives dans tous les milieux. Et je suis un peu surpris de constater jusqu'à quel point ce règlement a pu soulever des commentaires plus ou moins agressifs et plus ou moins élogieux, même dans l'esprit du règlement et dans plusieurs articles de ce règlement. Il est inutile de se cacher la tête dans le sable. On se rend compte que les objectifs visés par le règlement no 6 ne reçoivent l'acceptation et l'agrément ni des propriétaires, en grande majorité, ni des chauffeurs, en grande majorité, pour une foule de raisons.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre! J'ai négligé, dès le début, de mentionner le fait, mais je ne voudrais pas que l'on s'exprime soit par applaudissements, commentaires, rires ou autre chose durant les observations qui se font, et cela va pour tous ceux qui sont présents. Je n'accepterai pas les expressions de joie ou autre à ce moment-ci. Veuillez vous restreindre dans vos applaudissements ou autre chose; vous pourriez les faire en d'autres temps mais pas

devant la commission. Je m'excuse, M. le chef de l'Opposition.

M. LOUBIER: M. le Président, je disais tout simplement, le plus calmement, le plus sereinement possible, que même l'esprit du règlement no 6, sinon la lettre ne satisfait aucunement les propriétaires ou les chauffeurs de taxis. En fait, tous ceux qui évoluent, à quelque niveau que ce soit, dans cette industrie ne veulent pas du tout épouser l'esprit et la lettre de ce règlement, qui a été rédigé de bonne foi, qui a été conçu de bonne foi pour atteindre des objectifs valables pour ceux qui travaillent dans l'industrie touristique. Pour le moment du moins, cela n'atteint pas les objectifs qui avaient été prévus tant par le gouvernement que par le monde de l'industrie du taxi.

Partant de là, M. le Président, j'ai été à même de faire certaines constatations assez effarantes. Par les contacts que j'ai eus avec différents groupes, que ce soit de Montréal, que ce soit de la région de Québec, que ce soit d'autres régions, j'ai réalisé que le projet n'est parvenu à plusieurs personnes intéressées que le 10 ou 12 janvier. On m'a même signalé ce matin que, pour un groupe, le rapport n'avait été livré à son attention qu'hier seulement. Partant de là, et surtout considérant que cela touche la vie de chaque jour des chauffeurs, étant donné que cela provoque des chambardements assez profonds dans le domaine de l'industrie, étant donné que cela remet en question des concepts qui étaient acquis jusqu'à aujourd'hui, étant donné que sur le plan de l'esprit qui en découle il y a une effervescence qu'on ne peut pas ignorer, étant donné le fait également qu'on n'a pas donné la possibilité aux chauffeurs, aux différents groupements d'avoir un laps de temps assez considérable pour étudier et approfondir cette brique qu'est le projet de règlement no 6, brique qui me ferait penser à un code de discipline que l'on pourrait retrouver dans certains pays ou dans un immense collège et qui, par souci du détail, est de nature, à mon sens en tout cas, à jeter beaucoup de confusion et à prêter à différentes interprétations, je pense, M. le Président, que dans ce souci de clarifier, dans les menus détails, ce règlement, on est arrivé à rendre le tout confus et à mettre un peu tout le monde dans une situation assez embarrassante, lorsqu'il s'agit de se prononcer sur l'essence et l'esprit de ce règlement.

Il y a des points valables dans le règlement qui a été soumis. Il y a peut-être même plusieurs points sur lesquels on pourrait avoir le consensus de toutes les parties intéressées dans l'industrie du taxi. Mais, d'autre part, il y a tellement de points, il y a tellement de règlements qui n'obtiennent le consensus ni des propriétaires, ni des chauffeurs, ni des associations qu'à ce moment-là je me demande s'il convenait de faire siéger cette commission, ce matin. Certains organismes, ayant, peut-être, des facilités plus grandes que d'autres, ont pu, à

la vapeur et très rapidement, rédiger un rapport, mais combien d'organismes, combien de chauffeurs de taxi n'ont pu ni étudier, ni avoir des perceptions claires de ce règlement? On les oblige, à toutes fins pratiques, à venir exprimer leurs doléances ou à venir communiquer leurs conclusions, ce matin, alors qu'ils n'ont même pas eu le temps de l'analyser, de le scruter.

Il ne faut pas se leurrer, M. le Président. Ceux qui évoluent dans l'industrie du taxi comme d'autres qui évoluent dans une foule de secteurs industriels, ne sont pas tous des avocats. Partant de là, il faut tout de même donner la chance, l'occasion à ces gens de recourir aux services professionnels de personnes qui sont plus versées dans ce domaine, pour avoir des lumières claires et précises sur la portée du règlement et pour savoir quelles conséquences cela pourrait avoir sur leur propre vie à eux, leur vie de tous les jours.

Tout à l'heure, le ministre parlait de la Commission des transports, commission qui n'est même pas encore formée. Je me demande s'il n'y aurait pas lieu, dans les circonstances, d'éviter cette précipitation, d'éviter que le public, surtout ceux qui travaillent dans l'industrie du taxi aient non seulement l'impression mais la certitude qu'ils sont bousculés, qu'ils sont traités comme des robots qui doivent absolument — et sans aucune possibilité de méditation, d'analyse, etc., — accepter le carcan, du jour au lendemain, sans mesurer les conséquences, et sans même avoir la certitude que cette Commission des transports, que ce regroupement des forces dans le domaine du taxi n'est pas complété, que cette réunification vers des objectifs communs n'est même pas faite. Dans les circonstances, je me dis qu'il paraîtrait insensé de vouloir précipiter les choses et donner l'impression d'un état d'urgence pour adopter et étudier ce règlement no 6.

Et partant de là — je ne veux pas être taxé de défaitisme et même si je l'étais, je m'en "sacre" comme de l'an quarante, comme on dit populairement — je voudrais, sans aucune passion ni aucune autre préoccupation que de faire l'harmonie de toutes les forces de cette industrie du taxi, et en même temps éviter que soient mal interprétés les imprécisions, les sous-entendus, les propos de bonne foi tenus par le ministre des Transports, par les autres qui ont travaillé de façon plus étroite à l'élaboration de ce règlement, je voudrais qu'on puisse donner l'occasion, la chance, le temps voulu à tous ceux qui sont visés directement de se regrouper, faire une analyse, effectuer un consensus sur des points valables, communs qui semblent acceptés dans le projet qui nous est soumis, mais par ailleurs, permettre à ces gens de dégager tous les points qui semblent non acceptés, qui semblent mal compris, mal interprétés ou qui sont très bien interprétés mais qu'on ne veut pas accepter les conséquences de ce mode de vie nouveau que l'on va retrouver dans l'industrie du taxi.

Je pourrais développer un point mais ce n'est pas le moment.

Je pense que dans ces circonstances ce serait à l'avantage de l'industrie du taxi, que ce serait à l'avantage du Parlement. Et quand je parle du Parlement, je ne spécifie pas strictement tel ou tel parti politique. Je pense que, lorsqu'on veut créer un climat de confiance, lorsqu'on veut créer un climat de concorde, d'harmonie, il ne faut pas verser dans cette précipitation des derniers jours sans donner la chance à tous ces gens de mesurer les conséquences de ce règlement.

Proposition d'un comité de révision

M. LOUBIER: Je conclus, M. le Président, en me référant à l'article 162 des règlements, par la motion suivante: Que la commission accepte de former un comité représentant tous les secteurs d'activité dans le domaine de l'industrie du taxi, comité qui aurait comme fonctions, premièrement, d'analyser et d'avoir le temps d'analyser l'esprit et la lettre de cette brique qui a été remise dernièrement; deuxièmement, d'écouter et de recevoir les doléances et les représentations, qu'elles viennent du petit gars de la Gaspésie ou du taxi de la Côte-Nord ou d'autres régions, parce qu'il ne faut pas oublier que ce règlement fait suite à un rapport qui est intitulé: Rapport sur les problèmes de l'industrie du taxi dans la région métropolitaine de Montréal. Montréal est évidemment le centre puisqu'il y a là au-delà de 6,000 chauffeurs de taxi, je pense, mais il y a d'autres régions et c'est cette harmonisation, cet esprit réaliste qu'il faut traduire dans les règlements.

Ceci permettrait, au cours des prochains mois, à toutes ces parties de se faire entendre, de faire analyser avec des experts les implications pour elles, dans chaque secteur, de l'application d'un tel règlement. Ce comité serait formé de représentants des chauffeurs, de représentants des propriétaires, de représentants de membres de la commission. Si l'on suspendait pour le moment toutes les mesures ou les initiatives, toutes les procédures qui sont liées directement à l'adoption éventuelle du règlement no 6, j'ai nettement l'impression que le gouvernement ne donnerait pas l'impression de reculer. Le gouvernement ne donnerait pas l'impression de faire marche arrière, mais il se grandirait parce qu'il manifesterait qu'il veut non seulement comprendre le problème sur le plan humain mais arriver à des solutions qui vont assainir le climat dans cette industrie en tenant compte de la liberté des individus, en tenant compte des aspirations légitimes des propriétaires et en tentant de faire l'harmonie dans tous les groupes qui s'intéressent à l'industrie du taxi.

C'est pour ça que je conclus par cette motion, me référant à l'article 162, de retarder toutes les procédures et initiatives directement liées à l'adoption du règlement no 6 pour les

quatre prochains mois et permettre la formation d'un comité de travail pour aboutir à un règlement dont l'esprit et la lettre répondront non seulement aux besoins mais aux aspirations de tous ceux qui évoluent dans le domaine de l'industrie du taxi et qui, également, protégeront l'intérêt essentiel du grand public.

M. PINARD: M. le Président, sur un point d'ordre.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Sur un point d'ordre.

M. PINARD: Si vous me permettez d'intervenir. Puisque le député de Bellechasse conclut son intervention par la présentation d'une motion basée sur les dispositions de l'article 162, je me vois dans l'obligation de lui répondre immédiatement. D'abord, pour ne pas engager un débat de procédure avec lui et pour lui faire remarquer que nous sommes au tout début des délibérations de la commission parlementaire qui a été convoquée pour précisément entendre le monde du taxi.

Donc, il n'a pas encore été entendu et je trouve pour le moins prématurée l'intervention du député de Bellechasse qui demande tout de suite de suspendre les délibérations de la commission parlementaire pour constituer un comité représentatif de l'Assemblée nationale, j'imagine, formé des représentants du monde du taxi pour en arriver à l'étude du règlement proposé et à la proposition d'amendement.

Tout de suite, au départ, vous conviendrez, M. le Président, et, j'espère, les députés de cette commission, que cette motion est prématurée. Parce que l'article 162 dit ceci: "En commission plénière, un député peut proposer de rapporter à l'Assemblée que la commission n'a pas fini de délibérer et qu'elle demande la permission de siéger à nouveau". On vient à peine de commencer à délibérer.

M. PAUL: M. le Président, je fais appel au règlement.

M. PINARD: "En commission élue, un député peut proposer que la commission ajourne ses travaux".

LE PRESIDENT (M. Séguin): Un point de règlement, le député de Maskinongé.

M. PAUL: J'inviterais l'honorable ministre des Transports à se rendre compte que nous sommes en commission élue et que, par conséquent, le texte dont il vient de nous donner lecture ne s'applique pas ici. Qu'il continue la lecture de l'article 162, soit la ligne et demie qui reste dans le premier paragraphe et il verra pourquoi le député de Bellechasse a présenté sa motion.

M. PINARD: Oui, je suis bien prêt à lire l'article. C'est ce que je m'apprêtais à faire, si vous m'en laissez l'occasion. Paragraphe 2: "Ces motions sont mises aux voix, sans amendement, et elles ne peuvent être faites qu'une fois au cours d'une séance, sauf par un ministre. Elles ne peuvent être débattues, sauf qu'un représentant de chaque parti reconnu peut prononcer un discours de dix minutes chacun à leur sujet".

A ce sujet, je me demande ce qui est primordial ce matin. Est-ce que nous avons convoqué les gens du taxi pour les entendre, pour les écouter ou si nous les avons convoqués pour leur dire: Retournez chez vous, nous allons continuer la séance d'une commission qui va travailler pour vous et qui vous dira un peu plus tard ce que nous avons à vous dire.

Je pense qu'il est primordial d'entendre d'abord les gens du taxi parce qu'ils ont été convoqués pour cela. Donnons-leur la chance de s'exprimer et peut-être que, après avoir écouté les représentations, pour ou contre le règlement, de la part de ceux qui sont représentés pour parler au nom du monde du taxi, le chef de l'Opposition officielle pourra aussi changer d'avis. Il aura peut-être d'autres propositions à nous faire que celle qu'il vient de faire il y a à peine quelques instants.

J'aurais pu proposer, dès l'ouverture des travaux de cette commission parlementaire, une série d'amendements, mais j'ai pensé qu'il était plus valable d'écouter ceux qui ont quelque chose à nous dire, pour ou contre le règlement, et avec la possibilité, pour eux, de nous offrir des solutions de rechange, eux qui vivent du taxi, eux qui ont l'expérience de cette industrie.

Il serait tout à fait inopportun de constituer un comité alors même que la commission vient de commencer ses travaux et que personne du monde du taxi n'a encore été entendu. Cette motion m'apparaît pour le moins prématurée, pour ne pas dire irrégulière compte tenu du contexte dans lequel nous devons travailler maintenant. Je demanderais bien amicalement à mon ami, le député de Bellechasse, de retirer sa motion tant et aussi longtemps que les autres représentants des autres partis n'auront pas exprimé leur point de vue là-dessus et que nous n'aurons pas au moins établi de consensus à savoir si, vraiment, ce matin, ce ne sont pas les gens du taxi que nous devrions entendre sur une réglementation qui a été préparée pour eux, non pas contre eux mais pour eux, et dans le but de savoir jusqu'où ils peuvent aller pour devenir des partenaires loyaux et efficaces dans cette réglementation du taxi qui, encore une fois, je le répète, a été préparée pour eux et non pas contre eux. Nous voulons les écouter.

M. LOUBIER: M. le Président, sur un point de règlement, étant donné que c'est moi qui ai soulevé la question du règlement...

LE PRESIDENT (M. Séguin): ... sur un point de règlement.

M. LOUBIER: ... je voudrais signaler immédiatement que le ministre ne donne qu'une certaine partie de l'argumentation en disant: Nous allons demander à ces gens de retourner... Le ministre doit être réaliste. C'est que plusieurs associations ont reçu le rapport il y a quelques jours seulement. Partant de là, comment essayer de bousculer ces gens pour les obliger à se faire une idée très rapide du rapport, peut-être une mauvaise perception, alors que ce matin, nous avons ici des associations qui, pour différentes raisons, parce qu'elles ont de plus grandes facilités, etc., ont pu préparer un rapport? Mais le ministre doit constater — il ne s'agit pas de jouer à l'autruche et de se cacher la tête dans le sable — que toutes les associations se sont exprimées publiquement et que, dans une proportion de 80 p.c. à 90 p.c., on n'est pas d'accord sur l'esprit et, souventefois, sur des points primordiaux de ce règlement. C'est pourquoi je reviens au point de règlement en disant que cette motion n'a pas un but dilatoire. C'est strictement, dans le but de permettre à tous les éléments intéressés...

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît! On discute justement un point de règlement.

M. LOUBIER: C'est ce que je fais actuellement.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce que le député de Bellechasse discute actuellement un point de règlement...

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît! Un à la fois.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il continue de présenter sa motion, il ne discute pas une question de règlement, pas du tout.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Si j'ai bien entendu, le député de Bellechasse, au début, a fait mention d'un point de règlement qu'il voulait soulever en disant que le ministre n'avait pas été jusqu'au terme de sa pensée en discutant l'article 162 sur lequel il s'appuyait lorsqu'il a présenté sa motion devant la commission. Pour les besoins de la commission et pour les membres ici présents, sans déclarer que la motion est recevable ou non à ce moment-ci, il faut reconnaître que cette motion peut être faite une fois pendant que la commission siège, au cours de la séance, et qu'un représentant de chaque parti a le droit de parler durant dix minutes. Je vous avise que je m'en tiendrai à ces dix minutes pour chaque représentant de parti. Je dirai donc que, dès maintenant, pour que nous revenions à l'ordre, je reconnais la motion, je reçois la motion. Mais je devrai m'en tenir à ce que chaque parti parle, au maximum, dix minutes par représentant. Après quoi, je mettrai la motion aux voix. Il n'y aura pas de débat

aller-venir, à tour de rôle, autour de cette motion. Je déclare la motion recevable, nous la recevons à ce moment-ci. Qu'on s'en tienne à la motion. Le député de Beauce.

M. ROY (Beauce): M. le Président...

M. LOUBIER: Avant de terminer, je peux invoquer également, pour atténuer la nervosité du député de Sainte-Marie, l'article 97 qui permet à un membre d'une commission ou de l'Assemblée nationale d'utiliser un droit de réplique lorsqu'il a été mal interprété ou lorsque ses propos sont mal compris par un autre membre de l'Assemblée ou de la commission. C'est pourquoi je faisais tout simplement réfléchir le ministre sur la portée de ma motion qui a pour but d'éviter une coercition qui serait inacceptable et que l'on retrouve déjà...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, il ne parle même pas sur sa motion! On n'arrivera à rien.

M. LOUBIER: Le député est d'une nervosité que je ne comprends pas, ce matin.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je suis d'un calme extraordinaire.

M. LOUBIER: Quand vous êtes nerveux, qu'est-ce que ça doit être?

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît!

M. LOUBIER: M. le Président, je pense qu'il serait de bon aloi que les représentants des autres formations politiques puissent s'exprimer sur la motion que j'ai soumise, très calmement. Cela permettra peut-être au député de Sainte-Marie de reprendre ses esprits s'il s'exprime dans ce sens.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je les ai repris.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Le député de Beauce sur la motion.

M. ROY (Beauce): M. le Président, sur la motion que vient de présenter l'honorable député de Bellechasse, j'aimerais, avant de me prononcer de façon définitive, faire quelques commentaires. Disons que ce règlement des taxis, qui doit entrer en vigueur le 1er février, nous a été remis à l'Assemblée nationale peu avant l'ajournement de nos travaux. Nous avons pris connaissance de ce règlement et nous avons appris également que le gouvernement avait décidé de convoquer la commission parlementaire afin d'inviter les personnes en cause, c'est-à-dire les propriétaires, les chauffeurs, les associations de taxis ou autres, enfin toute personne représentative à venir présenter ses

doléances, commentaires ou représentations devant la commission parlementaire.

Pour être en mesure de discuter du problème, je me suis rendu, la semaine dernière, au Centre Paul-Sauvé et j'ai assisté à la réunion qui groupait 3,000 à 3,500 personnes. J'ai écouté ce qui s'est dit et je me suis rendu compte que ni les propriétaires, ni les chauffeurs, ni les associations ne sont satisfaits du règlement. Je me demande donc sérieusement à partir de quelle base, de quelles consultations ledit règlement a été préparé et proposé à l'Assemblée nationale. Il y a lieu de s'interroger sur ce point.

Les chauffeurs et les propriétaires de taxis présents à la réunion ont adopté deux résolutions. Ils ont adopté une résolution, que j'endorsse, d'ailleurs, à l'effet de suspendre temporairement l'adoption de ce règlement tant et aussi longtemps qu'eux-mêmes n'auraient pas eu l'occasion de se faire entendre, de se former en comités pour faire leurs représentations et dire au gouvernement quelle sorte de règlement ils désirent pour corriger les injustices et les abus dont ils sont victimes. Ces propriétaires et ces chauffeurs de taxis, de même que les associations ne sont pas intéressés à se faire "encarcanner" par un règlement dont certaines clauses sont tout simplement stupides. Je m'excuse, M. le Président, mais certaines clauses sont tout simplement stupides. Pour que cette commission parlementaire puisse faire un travail vraiment positif, il faut enlever la tension. Inutile de vous dire qu'il y a une tension dans l'air à l'heure actuelle, non seulement à Montréal et à Québec, mais j'ai eu l'occasion, hier soir, de rencontrer des chauffeurs de taxi de mon comté et eux aussi sont très inquiets.

Comme fixer la date du 1er février pour l'entrée en vigueur de ce règlement, je pense que la motion de l'honorable député de Bellechasse devrait inclure — il a peut-être le droit d'ajouter quelque chose; en tout cas, j'en fais un sous-amendement — qu'on suspende la date du 1er février afin de permettre la formation d'une commission à laquelle participeront les différents groupes, comme le propose la motion du député de Bellechasse. Je le demande au gouvernement parce que je ne voudrais pas faire un débat de procédure sur ce point.

Je trouverais très malheureux qu'autour de cette table nous fassions un débat de procédure ce matin alors que ces gens sont venus de Montréal, de partout ailleurs au Québec pour se faire entendre et nous dire ce qu'ils en pensent.

Je demande au gouvernement un effort de collaboration, un effort de compréhension pour amoindrir la tension qu'il y a dans l'air en nous annonçant immédiatement que le présent règlement est suspendu jusqu'à ce que toutes les associations, les représentants des chauffeurs, du monde du taxi aient pu se faire entendre, aient eu le temps de présenter leurs mémoires. Nous sommes aujourd'hui le 16 janvier et le 1er février est une date très rapprochée. Si le gouvernement décide d'accepter certains amen-

dements au cours de cette semaine ou au cours de la semaine prochaine, il faudra quand même qu'on ait le temps de les étudier. Faire travailler la commission dans un délai aussi court, j'appelle cela travailler avec une épée de Damoclès au-dessus de la tête. Les associations, les chauffeurs de taxis et tout le monde du taxi ont exactement quinze jours de délai avant que le règlement ait force de loi. Le problème a de l'ampleur, il y a de nombreuses implications. Il faut l'étudier sérieusement si nous voulons faire un travail vraiment valable, un travail vraiment objectif et si nous voulons régler les problèmes du monde du taxi. Il faut rendre service à ces gens pour leur permettre d'avoir leur association, leur mot à dire et d'avoir une réglementation qui leur donne satisfaction et qui, en plus, donne satisfaction au public.

Il ne faut pas oublier qu'il y a quand même le public à considérer dans ces faits. Il faudra prendre le temps d'étudier ce règlement pour en connaître toutes les implications. Si cela était appliqué comme tel, quelles seront les conséquences au point de vue du service qui est assuré au public? Pour toutes ces raisons, sans faire un débat de procédure, j'appuierai la motion de l'honorable député de Bellechasse mais en ajoutant un amendement, même si nous ne pouvons pas en proposer. Comme le règlement ne nous le permet pas — c'est ce que j'ai cru comprendre en lisant notre règlement — je demande au gouvernement, sans qu'il nous soit nécessaire de faire un débat de procédure, d'annoncer immédiatement à ces gens que la date du 1er février est suspendue jusqu'à ce que tout le monde ait eu l'occasion de se faire entendre. Je demande cela au gouvernement.

M. LOUBIER: Si le député de Beauce me permet, c'est qu'implicitement, en demandant la remise à quatre mois, la date du 1er février tombe. C'est le sens de la motion que j'ai faite.

M. BLANK: Cela ne sert à rien de le faire. La date ne compte pas.

M. PINARD: Je pense bien qu'il s'inférait assez logiquement et assez clairement de l'intervention que j'ai faite tantôt que le gouvernement ne s'est pas accroché à la date limite du 1er février pour la mise en vigueur du règlement puisque lui-même a pris la responsabilité de convoquer cette commission parlementaire pour entendre ceux qui sont vraiment intéressés à donner leur opinion pour ou contre le règlement et offrir des solutions de rechange dans la mesure du possible. Donc, la porte a été ouverte pour décaler dans le temps la mise en vigueur du règlement. Je n'ai pas voulu le faire sous forme d'amendement, c'est pourquoi je demande qu'on laisse la chance aux gens du taxi de venir nous dire ce qu'ils ont à dire. Après, nous, puisque c'est notre responsabilité — et je ne veux faire le procès de personne — nous ferons la procédure qui s'impose pour décaler

dans le temps la date de la mise en application du règlement. Mais c'est nous qui le déterminons après avoir entendu de façon responsable, de façon objective et de façon vraiment participante ceux qui ont quelque chose à nous dire. Mais déjà les parlementaires veulent limiter un peu le cadre même du fonctionnement de la commission parlementaire. Je trouve que c'est prématuré et que cela n'était pas là l'invitation qui avait été faite aux gens du taxi.

M. ROY (Beauce): Cela veut dire que le 1er février n'est pas une date définitive, si j'ai bien compris le sens de votre intervention.

M. PINARD: Il s'agit d'un projet de règlement. J'espère qu'on l'a compris. C'était textuel dans la déclaration du 16 décembre que j'ai faite à l'Assemblée nationale. A ce moment-là, tous les représentants des partis en Chambre ont donné leur accord sachant que cela était un projet de règlements susceptible d'être discuté et amendé en cas de nécessité. Nous sommes encore dans la même situation. Je ne vois pas pourquoi on voudrait ce matin faire de la procédurite et faire un tant soit peu de l'obstruction alors que nous avons des gens devant nous qui sont venus, au nombre de 2,000 à ce qu'on me dit, pour se faire entendre.

M. LOUBIER: Sur un point de règlement.

M. PINARD: Nous avons 30 mémoires...

M. LOUBIER: Sur un point de règlement.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît!

M. LOUBIER: Le ministre n'a tout de même pas le droit de nous prêter des intentions de faire de l'obstruction, de faire de la procédurite.

Nous voulons tout simplement que ce ne soit pas un règlement matraquant tout le monde — c'est simplement cela — mais qu'il y ait de la participation et le consentement de la part des propriétaires et des chauffeurs, que ce soit un règlement qui tienne compte de leur liberté d'action et de leurs préoccupations. C'est tout ce que nous voulons.

M. PINARD: C'est précisément ce que j'ai dit. Je voudrais qu'on n'interprète pas mes paroles de façon outrancière.

M. LOUBIER: Dites-le comme il faut.

M. PINARD: Cela dépend de quels objectifs vous poursuivez ce matin.

M. ROY (Beauce): M. le Président, j'aimerais bien comprendre...

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, messieurs!

M. PINARD: Cela dépend de quels objectifs le chef de l'Opposition poursuit ce matin.

M. LOUBIER: Je poursuis un objectif qui est beaucoup plus réaliste que le vôtre.

M. PINARD: Les gens sont ici pour comprendre et ils diront ce qu'ils pensent.

M. ROY (Beauce): Pour bien comprendre, j'ai laissé le ministre dire quelque chose au cours de mon intervention et on peut conclure, on peut déduire que la date du 1er février n'est pas définitive.

M. PINARD: Parfait.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Le député de Sainte-Marie.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, je ne comprends pas pourquoi le chef de l'Union Nationale ressuscitée nous présente une motion comme celle de ce matin. Surtout quand on sait que le parti politique qui, à l'Assemblée nationale, a fait le plus de pression pour que le ministre dépose la réglementation avant l'ajournement des Fêtes, c'est l'ancien parti de l'Unité-Québec par la bouche du député de Chicoutimi. C'est le député de Chicoutimi qui a insisté le plus, en disant que ça pressait, pour qu'on dépose toute la réglementation du taxi avant l'ajournement des Fêtes afin de l'étudier, afin de convoquer les gens qui sont concernés par le taxi, c'est-à-dire les gens qui sont ici. Ce matin, vous avez des centaines de personnes ici et il semblerait qu'il y en a des centaines dehors qui manifestent parce qu'elles veulent avoir une réglementation qui ne soit pas une loi matraque. Je suis d'accord pour que personne ne soit lésé dans ses droits. Mais pourquoi remettre à tant de mois l'étude en formant un comité, ainsi de suite, quand on sait que la plupart des articles dans le règlement no 6 vont s'appliquer automatiquement seulement le 1er novembre. C'est seulement un projet de réglementation, le 1er février. Je ne pense pas que les chauffeurs de taxi — que ce soit un chauffeur artisan ou un autre — peu importe ce qu'ils représentent ici, ont les moyens de prendre des journées tous les quinze jours pour venir à la commission parlementaire et qu'on arrive avec une motion d'ajournement disant: Allez-vous-en chez vous puis vous reviendrez dans un ou deux mois. Je pense que la réglementation a fait son chemin depuis que cela a été déposé à l'Assemblée nationale. Lorsque le ministre a déposé ces règlements, je me suis permis de dire, et je le répète ce matin, que je voulais étudier cette réglementation pour le bien de tous les gens concernés par l'industrie du taxi, sans faire de partisanerie politique, et c'est dans ce sens que je vais continuer.

Je me demande pourquoi remettre l'étude d'un problème aussi complexe, aussi urgent

quand on sait que ça fait vingt-cinq ans que tous ceux qui travaillent dans le taxi demandent que le gouvernement fasse quelque chose. Je ne dis pas que je suis d'accord entièrement sur tout ce qui est proposé dans le règlement no 6. Il va falloir en discuter et ne pas décider seuls, mais avec les gens qui sont là. Ils sont venus pour ça ce matin. Pourquoi ne pas les entendre, et s'ils nous disent des choses qui ont du bon sens, s'ils nous prouvent que telle chose n'a pas de bon sens, on révisera nos positions en temps et lieu. Pourquoi remettre ça à trois et quatre mois, quand c'est l'Union Nationale qui a insisté pour qu'on le dépose le plus tôt possible? Je suis contre la motion du chef de l'Unité Nationale, pardon de l'Union Nationale.

M. LOUBIER: M. le Président, en invoquant l'article 97, il est vrai que nous avons demandé à plusieurs reprises qu'il y ait le dépôt le plus rapidement possible de ce projet afin de donner le temps à toutes les associations, à tous les chauffeurs de l'analyser, d'en mesurer les conséquences. C'est cela que le député n'a pas dit. C'est pourquoi on a déformé l'attitude qu'on a prise. C'est justement dans ce sens. Deuxièmement, je dois corriger lorsqu'il dit que ma motion signifierait que tous ceux qui sont venus pour se faire entendre ne peuvent se faire entendre. Vous étiez témoin, M. le Président, j'ai clairement signalé que l'on pourrait quand même entendre tous ceux qui étaient prévus ce matin, mais, par ce délai de quatre mois, permettre à tous les autres de l'étudier et de venir eux aussi se faire entendre.

Je n'ai pas d'objection à ce que ceux qui se sont dérangés ce matin puissent se faire entendre, si c'est le consensus de la commission, mais il faut donner la chance à tous les autres, également, de se faire entendre, de s'allier sur les points qui leur semblent communs et, en même temps, pour le gouvernement, de préparer des modifications qui seraient acceptables pour tout le monde.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, il me reste encore du temps sur mes dix minutes, je pense. Je suis député d'un comté de Montréal. C'est là que le problème est le plus aigu, dans l'industrie du taxi. Je sais que depuis un mois, depuis le dépôt du règlement no 6, il y a eu tellement d'interprétations à la télévision, sur les "hot lines", partout dans les journaux qu'actuellement non seulement le chauffeur de taxi, qui n'est pas un politicien et qui n'est pas habitué à étudier des lois, mais nous-mêmes, nous sommes obligés de reprendre tout le règlement pour voir si c'est bien ce que nous avons compris. Il y a eu toutes sortes d'interprétations, vraies ou fausses. Chacun a interprété ce règlement à sa manière. Aujourd'hui, la plupart des gens se demandent où nous allons avec cela. Alors c'est le temps de sortir le chat du sac, c'est le temps de laver l'affaire, c'est le temps de l'étudier. Cela ne donnerait rien de

remettre cela à quatre mois. Je continue donc à dire que je suis à 100 p.c. contre la motion du député de Bellechasse. Cela ne réglerait absolument rien. C'est le temps de régler le problème et d'en discuter.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Afin que tout soit bien compris, je fais lecture de la motion, à nouveau: "Que la commission accepte de former un comité spécial, formé de représentants du ministère des Transports et de tous les secteurs d'activité du taxi, pour une révision du règlement no 6".

M. PAUL: M. le Président, en tant que porte-parole de l'Union Nationale...

LE PRESIDENT (M. Séguin): On a déjà entendu le représentant.

M. PAUL: Non. Il a proposé la motion.

M. PINARD: Est-ce pour l'appuyer que vous intervenez?

M. PAUL: Oui, c'est pour l'appuyer, très brièvement.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Très brièvement, si vous voulez, oui. Autrement, voyez-vous, ce à quoi cela nous conduit, c'est qu'il peut y avoir deux autres porte-parole dans chaque parti.

M. PINARD: Celui qui appuie la motion.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Très bien.

M. PAUL: Je vous dirai, M. le Président, que maintenant, nous n'avons plus besoin d'une personne pour appuyer notre motion, devant nos commissions.

M. PINARD: Alors pourquoi intervenez-vous? Nous nous étions entendus pour avoir un représentant par parti, pour parler sur la motion.

M. PAUL: Parce que le député de Bellechasse a proposé la motion. Le règlement dit que chaque parti a droit à un représentant qui peut exprimer les points de vue de son parti durant une période maximum de dix minutes. Je ne prendrai pas dix minutes, M. le Président.

C'est tout simplement pour inviter le ministre des Transports à se rendre à l'invitation qui lui est faite, ce matin, par le chef de l'Union Nationale. Quelle hâte avons-nous d'adopter le règlement no 6, alors que la Commission des transports n'est pas encore créée? La loi a été sanctionnée le 8 juillet 1972. Le gouvernement n'a pas encore nommé la Commission des transports. Par conséquent, même si le règlement était adopté avant le 1er février, la commission n'est pas encore formée, même si,

cependant, on a nommé un membre de la commission du tribunal d'appel, le juge Fournier, depuis le 15 juillet, tribunal d'appel qui ne peut entendre aucune cause, puisque la commission n'a encore rendu aucune ordonnance.

La demande du député de Bellechasse n'a pas pour effet de brimer ceux qui se sont présentés ce matin. Au contraire, tout en leur donnant l'occasion d'exprimer leur point de vue, c'est pour qu'on puisse également donner la chance à ceux qui ont pris connaissance du rapport il n'y a que trois ou quatre jours de faire, plus tard, des représentations devant cette commission. Entre-temps, le chef de l'Union Nationale propose de créer un comité formé de représentants du ministère des Transports et également de tous les secteurs de l'industrie du taxi, pour que l'on révisé l'opportunité de modifier le règlement no 6.

Je suis fort heureux de constater que le député de Sainte-Marie lui-même a soutenu la logique de la motion du député de Bellechasse quand il a dit que, devant la complexité de ce texte, il nous fallait, même si nous avons plus d'expérience, beaucoup de temps pour analyser toutes les implications de ce règlement.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est cela.

M. PAUL: M. le Président, c'est un fait. Le député de Chicoutimi a pressé le gouvernement de déposer l'avant-projet de règlement que l'on nous a communiqué le 21 décembre, qui a été déposé en Chambre le ou vers le 20 décembre.

Nous avons connu la période des Fêtes et, dans la Gazette officielle du samedi 6 janvier, annonce était faite pour la tenue de la séance de la commission parlementaire de ce matin.

Je ne voudrais pas que le ministre ait l'impression que nous voulons paralyser le travail de cette commission, absolument pas. C'est dans un grand geste de collaboration et, surtout pour aider davantage ceux-là qui seront affectés par ce règlement futur que nous voulons travailler comme nous l'avons fait à l'occasion de l'étude de la loi 23. Le ministre des Transports sait fort bien avec quelle objectivité nous avons eu nos séances de la commission des transports. Tous les députés présents à cette commission ont travaillé pour donner, arrêter ou choisir un texte qui réponde aux besoins du monde du transport.

C'est encore dans le même esprit de coopération, surtout de protection à l'endroit de tous les intéressés au monde du taxi, et afin de mettre de l'ordre dans l'exercice de cette profession que le député de Bellechasse a fait sa motion.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Lorsque le député de Maskinongé interprétait mes paroles, c'était un peu conforme à ce que je disais. Mais je voulais préciser qu'il ne s'agit pas pour moi de hâter les choses et d'essayer d'adopter le règlement no 6 ce soir ou demain. Quant à moi,

c'est tellement important, ça concerne tellement de monde que je demande que la commission parlementaire siège autant de jours qu'il le faut pendant quatre mois à toutes les semaines, s'il le faut, mais qu'on commence tout de suite l'étude de toute cette réglementation avec les gens concernés par le taxi; c'est ça que je veux dire.

Je ne veux pas hâter les choses et je ne veux pas faire ça à la légère. Ce n'est pas un cadeau, toute cette affaire.

M. PINARD: M. le Président, nous notons la volonté de collaboration de toutes les parties en cause pour nous permettre d'entendre ceux qui doivent l'être.

M. BELAND: Etant donné qu'il y a eu d'autres interventions, est-ce que vous pourriez relire la motion en entier?

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je vais relire la motion immédiatement et après, sans débat, le vote.

"Que la commission accepte de former un comité spécial formé de représentants du ministère des Transports et de tous les secteurs d'activités du taxi pour une révision du règlement no 6."

M. ROY (Beauce): Est-ce que je peux vous poser une question qui est, en fait, une demande de directive?

LE PRESIDENT (M. Séguin): Une directive, oui.

M. ROY (Beauce): Est-ce que cette motion signifie, si elle était acceptée, qu'il y a ajournement de la commission immédiatement?

M. LOUBIER: Si le député de Beauce me le permet, j'ai suggéré tout à l'heure que je n'avais pas d'objection à ce que les parties qui devaient être entendues ce matin le soient, puisqu'apparemment leur rapport est prêt. Mais qu'on donne à toutes les autres parties un laps de temps tel qu'elles puissent, elles, à leur tour, revenir dans un mois ou deux.

M. ROY (Beauce): Sur la motion, nous sommes d'accord, mais à condition que la commission parlementaire entende les personnes qui sont ici. Nous tenons à ce que les gens qui se sont déplacés ce matin puissent être entendus.

M. PINARD: Je tiens à souligner que nous avons suffisamment d'intervenants aujourd'hui pour aller jusqu'à minuit ce soir. Nous avons une liste de 37 associations qui ont demandé à être entendues; 266 personnes ont demandé à être entendues, probablement pour exprimer leur opposition totale ou partielle au règlement, un nombre à peu près égal de personnes ont demandé à être entendues sans spécifier cepen-

dant si c'était pour préciser leur opposition ou leur accord face à ce règlement.

Vous voyez que nous avons passablement de pain sur la planche. Cessons de faire de la procédure et écoutons ceux qui doivent être entendus.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Pour ou contre la motion. M. Audet?

M. AUDET: Pour.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Béland?

M. BELAND: Pour.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Berthiaume?

M. BERTHIAUME: Contre.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Théberge?

M. THEBERGE: Contre.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Hardy?

M. HARDY: Contre.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Houde (Limoilou)?

M. HOUDE (Limoilou): Contre.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Loubier?

M. LOUBIER: Pour.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Caron?

M. CARON: Contre.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Perreault?

M. PERREAULT: Contre.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Paul?

M. PAUL: Pour.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Blank?

M. BLANK: Contre.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Bossé?

M. BOSSE: Contre.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Tremblay (Sainte-Marie).

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Contre.

LE PRESIDENT (M. Séguin): La motion est rejetée. Contre: 9. Pour: 4.

Nous entendrons le député de Beauce.

Je crois que nous étions rendus au député d'Abitibi-Ouest.

M. AUDET: M. le Président, permettez-moi de commencer en souhaitant la plus cordiale bienvenue à tous les intéressés au taxi. Aussi, au nom de mon groupe, je prends la liberté de souhaiter à tous une bonne heureuse et fructueuse année!

Devant les points litigieux et complexes que nous avons à débattre ce matin, je crois qu'il est très important que le principe de la consultation soit utilisé sincèrement. Souvent, le gouvernement se dit consultatif, semble vouloir aller à la consultation et fait des règlements à l'avance; souvent, il est assez difficile d'avoir une consultation efficace et sincère. Je crois qu'en ce domaine on devrait utiliser ce principe de la consultation et du dialogue, franchement et sincèrement.

Suite au renversement de la motion du député de Bellechasse, je crois que, de toute façon, il faut tout de même commencer quelque part. Même si toutes les parties en cause ne sont peut-être pas préparées pour présenter leur rapport immédiatement, comme le ministre du transport nous le disait tout à l'heure, il y a amplement de rapports présentés pour que nous puissions au moins travailler aujourd'hui.

Je dirais que cette date du 1er février, mentionnée au règlement no 6, pourrait probablement être biffée pour enlever toute ambiguïté, toute crainte aux parties en cause de se voir limiter ou se voir enlever le droit de parole. Si cette date du 1er février plane toujours au-dessus des travaux de cette commission, ce sera probablement interprété comme une date limite quant aux interventions des parties concernées. Je dis que cette date devrait, je crois, disparaître du règlement.

Je souhaite, au nom de mon parti, la plus cordiale bienvenue à toutes les délégations présentes et nous souhaitons qu'avec toute la lumière qu'apportera cette consultation, en arriver à une conclusion des plus valables pour tous les intéressés à l'industrie du taxi et aussi pour toute la population. Je vous remercie, M. le Président.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Le député de Sainte-Marie.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, avant de commencer nos travaux officiellement, je dois dire d'abord... Je pense que tous les membres de la commission et tous les gens qui sont ici dans la salle sont d'accord pour dire que la réforme, dans le domaine du taxi, s'impose et est urgente. Il s'agit d'avoir la bonne, d'avoir de bonnes réformes, une bonne réglementation.

Ce qui est arrivé depuis le dépôt du règlement no 6, je crois, c'est que, consciemment ou inconsciemment — je ne dis pas que c'est par malhonnêteté que des gens l'ont fait; c'est très

complexe, c'est très difficile d'étudier et de comprendre toutes les implications d'une réglementation qui comprend autant d'articles — il y a eu différentes interprétations. Je ne blâme personne, je n'accuse personne d'avoir voulu induire des gens en erreur. Au contraire, je m'en garde bien. Mais je sais — et tout le monde en a pris part, on a lu des déclarations dans les journaux, on a écouté des déclarations à la radio, à la télévision — qu'il y a eu différentes interprétations d'articles dans le règlement no 6. Cela se comprend. Même les gens qui ont donné de fausses explications ne l'ont certainement pas fait exprès. C'est très difficile, et je répète un peu ce que je disais tantôt. On est ici à l'Assemblée nationale, on passe la journée à étudier des projets de loi et, parfois, on est obligé de consulter d'autres personnes pour être bien certain qu'on a bien compris tel ou tel règlement.

On peut dire que les esprits sont mêlés, probablement autant chez les parlementaires que chez les gens qui sont concernés par le taxi. On peut dire que, dans tout ce qui a été écrit dans les journaux ou dit à la radio, à la télévision, il y a eu des contradictions; il y a eu des explications contradictoires.

Aujourd'hui, les chauffeurs de taxi, chauffeurs artisans, propriétaires de flottes, enfin tout le monde se demande ce qui se passe, ce qui va arriver. Il y a peut-être une chose qui a manqué, peut-être que cette réglementation n'a pas été assez vulgarisée, n'a pas été assez expliquée par le gouvernement au grand public et surtout aux gens concernés.

Nous sommes d'accord sur une réglementation dans l'industrie du taxi. C'est d'ailleurs ce que les gens du taxi demandent depuis des années. Nous avons eu ici des délégations. L'hiver passé, au nom de mon parti, j'ai fait une étude, avec des membres du parti, et nous avons soumis aux chauffeurs de taxi, à tous les gens concernés dans l'industrie du taxi un projet de règlement qui disait que c'était un projet de consultation.

Ce n'était pas un projet que nous présentions en prétendant être possesseurs tranquilles de la vérité. Nous ne disions pas que c'était ça qu'il fallait qu'il fasse. Au contraire, pour notre projet nous sommes allés voir des chauffeurs de taxi. Nous sommes allés voir des présidents d'organismes, des propriétaires de taxis et nous les avons consultés autant que possible. Nous en sommes venus à la conclusion que c'est très complexe, très difficile d'appliquer une réglementation qui va éviter de léser les droits de chacun et qui va satisfaire tout le monde, et les gens du taxi et le public.

Nous en sommes venus à la conclusion qui n'est pas finale. A mesure que se dérouleront les discussions de la commission parlementaire, les exposés des gens du taxi, nous pourrions réviser notre tir en cours de route, parce qu'il n'y a pas beaucoup de députés qui sont chauffeurs de taxi. Il n'y a rien comme un chauffeur ou un

propriétaire de taxis pour nous expliquer des choses clairement et nous faire comprendre des choses que, souvent, on ne comprend pas. Que voulez-vous? Nous ne sommes pas dans l'industrie du taxi.

Ceci étant dit, M. le Président, je tiens d'abord à assurer le ministre que le Parti québécois est favorable à la réforme d'ensemble préconisée par le règlement no 6, et je dis bien la réforme d'ensemble. Je ne dis pas que nous sommes d'accord sur tout le règlement. Nous en discuterons lors des séances. La situation actuelle, en effet, ne pouvait plus durer et il fallait se résoudre à des réformes en profondeur. Il fallait, en particulier, mettre un terme à l'exploitation des petits par les gros, même si, à ce point de vue, le règlement no 6, en se contentant de restreindre les flottes au lieu de les abolir complètement, ne va pas assez loin.

Il est évident qu'il constitue un pas très important dans la bonne direction. C'est pourquoi nous disons à tous les petits qui oeuvrent actuellement dans le domaine du taxi, qu'ils soient propriétaires ou simples membres, qu'ils ne doivent pas être dupes de la campagne que mènent actuellement certains gros intérêts pour bloquer une réforme qui profiterait surtout aux moins riches.

Bien qu'il doive être amélioré sur un certain point, le règlement no 6 ne doit pas être changé dans son principe. Je dis bien dans son principe parce que, tantôt, vous verrez que nous préconisons bien des changements. Sans le dire explicitement, le règlement no 6 considère le taxi comme un service public. C'est d'ailleurs ce qui justifie une intervention aussi poussée de l'Etat dans ce domaine.

C'est donc dire que le taxi a sa place parmi les modes de transport en commun, que ce soit dans les milieux ruraux ou les milieux urbains. C'est pourquoi nous insistons auprès du ministre pour qu'il complète sa réglementation actuelle par la publication d'un plan d'ensemble sans lequel il est difficile de planifier à long terme.

Evidemment, l'absence d'un tel cadre, à long terme, ne doit pas nous empêcher de tenter de régler les problèmes tels qu'ils se posent actuellement. C'est pourquoi la mise en application du règlement no 6 ne saurait être retardée. Lorsque je dis ne saurait être retardée, ça ne veut pas dire qu'on ne doit pas prendre le temps de l'étudier. Cela peut même vouloir dire des mois.

A cet égard, voici les principaux secteurs où il nous semble que le règlement devrait être modifié et au sujet desquels nous sommes désireux d'entendre les représentants du taxi. Le premier et peut-être le plus important de ces secteurs, M. le Président, c'est celui des relations entre le propriétaire de taxis et la centrale de contrôle.

A l'heure actuelle, le chauffeur de taxi se considère comme un artisan qui est libre de disposer à sa guise de l'emploi de son temps.

Cela ne veut pas dire qu'il ne travaille pas beaucoup, au contraire. Tout le monde sait que les chauffeurs de taxi ont de longues heures de travail. Mais il existe actuellement dans le taxi un climat d'autonomie psychologique qui est une des caractéristiques de cette industrie. Or, voici que le règlement, pour des motifs que nous comprenons, puisqu'il s'agit d'un service public, substitue à ce régime d'autonomie un régime d'enrégimentation semblable à celui qui existe dans une usine. Nous ne croyons pas qu'il soit réaliste ou même nécessaire d'aller aussi loin dans toute la réglementation. Je sors un peu du texte, je pense que le gouvernement est allé un peu trop loin dans toute la réglementation, lorsqu'il dit que le chauffeur de taxi ne doit pas fumer ou adresser la parole, je n'insisterai pas là-dessus mais tout de même.

Nous suggérons que chaque propriétaire puisse s'entendre à l'amiable avec sa centrale de contrôle sur l'utilisation de son temps, pourvu que son véhicule, je donne un exemple, soit en service au moins 2,8880 heures par année, c'est-à-dire l'équivalent de 60 heures par semaine durant 48 semaines. Ce n'est qu'en cas d'impossibilité de fournir les services nécessaires durant certaines périodes que les chauffeurs pourraient être réquisitionnés. En ayant une norme actuelle au lieu d'une norme quotidienne, on pourrait garder aux taxis le climat de liberté auquel on est habitué.

Le deuxième point porte sur la participation à la gestion de l'industrie des chauffeurs de taxi qui ne sont pas propriétaires. Nous suggérons qu'un certain nombre de représentants des chauffeurs non propriétaires proportionnellement à leur nombre total dans chaque agglomération puisse siéger au conseil d'administration de l'association de taxis. Si les chauffeurs en question sont syndiqués, leur représentant devrait être nommé par le syndicat concerné, c'est-à-dire que le représentant devrait être nommé par eux-mêmes en assemblée où ils élisent leur représentant au syndicat.

Troisièmement, nous ne voyons pas pourquoi on permettrait à des corporations de détenir jusqu'à 20 permis alors que l'individu est limité à un seul permis. Quelle peut être la raison d'un tel privilège si ce n'est de donner un prix de consolation aux flottes actuelles. Le ministre devrait aller au bout de sa réforme et faire disparaître ce privilège du passé. Il ne doit pas y avoir deux poids, deux mesures.

Quatrièmement, nous nous posons des questions sur l'origine des fonds qui serviront à payer les compensations pour les permis abolis. Dans un cas au moins, celui de l'article 367, cette compensation est payée par l'association du taxi. Nous nous opposons à cette façon de procéder. C'est au gouvernement qu'il revient de payer pour la réforme de cette industrie. Les petits artisans ne sont aucunement responsables de la prolifération des permis et ce n'est pas à eux de payer pour les erreurs des autorités publiques qui ont accordé ces permis.

Cinquièmement, nous nous demandons pourquoi l'Association de taxis n'est pas instituée sous forme de coopérative plutôt que sous la forme d'une compagnie sans but lucratif. Il y aurait beaucoup d'avantages à ce que ces associations fassent partie de l'ensemble du mouvement coopératif. Nous invitons donc le ministre à réviser sa position sur ce sujet. Lorsque nous parlons de mouvement coopératif, on sait tous les avantages que ça peut apporter sur l'achat, l'essence, les réparations, les assurances, ainsi de suite.

Sixièmement, nous engageons le ministre à élargir la notion du service de taxis pour permettre le transport occasionnel de menus objets. Cette pratique est courante et très utile. Elle ne peut être remplacée par d'autres modes de transport et ne nuit à personne. Il vaudrait mieux l'accepter comme telle, la réglementer plutôt que de continuer à fermer les yeux. Il y aurait également lieu de prévoir la possibilité de tarifs convenus à l'avance dans le cas de voyages répétés régulièrement comme le transport d'écologues.

Septièmement, nous croyons qu'il y aurait lieu de réduire au minimum les tracasseries et contrôles administratifs. Les chauffeurs de taxi ne doivent pas se sentir en liberté surveillée. Le ministre devrait avoir autre chose à faire que d'approuver l'établissement de chacun des postes de stationnement, tel que mentionné à l'article 103. Enfin, certains cautionnements comme celui requis pour faire opposition, mentionné à l'article 119, nous semblent trop élevés.

Voilà donc les principaux points où, à la simple lecture du projet de règlement et sans avoir encore entendu les parties, il nous semble que des amendements sont requis.

Il est un autre point où nous tenons à entendre les intéressés avant de nous prononcer d'une façon définitive: il s'agit de l'établissement d'une association unique pour chaque agglomération urbaine. C'est un point sur lequel on a hâte d'entendre les gens concernés. C'est une solution que nous avons nous-mêmes proposée, sous forme coopérative, dans un document de travail que nous avons soumis à la consultation des travailleurs du taxi. La réponse que nous avons reçue jusqu'à maintenant ne nous permet pas de conclure d'une façon certaine à la viabilité de cette formule malgré ses avantages évidents. C'est la conclusion de la réponse que nous avons eue des gens du taxi.

Il se peut, en effet, que le gigantisme de cette formule dans un territoire comme celui de l'île de Montréal, son aspect de monopole et la rigidité de ses structures en rendent l'application trop onéreuse. Plusieurs nous ont fait savoir qu'il serait possible de transformer les organisations actuelles en quelques coopératives de grandeur moyenne ayant plus d'avantages pour les travailleurs du domaine du taxi et pour les clients qu'une seule organisation omnipotente. D'un autre côté, il est certain que la

rationalisation de cette industrie serait rendue beaucoup plus facile par l'existence d'une structure unique. Voilà donc un sujet où il nous tarde d'entendre les représentants des principaux intéressés de façon à ajuster la réforme aux exigences de la réalité.

Il y a également plusieurs modalités du règlement où nos travaux devraient apporter des éclaircissements. Les limites du nombre de permis sont-elles trop élevées ou trop basses? Les compensations sont-elles trop ou pas assez généreuses? Les normes de service et de sécurité sont-elles nécessaires ou tracassières? C'est là qu'il doit y avoir beaucoup de discussions. Sur chacun de ces sujets, la discussion publique de ce projet de règlement ne peut être que très utile. C'est pourquoi, tout en insistant sur l'urgence de passer à l'action, nous serons très heureux d'entendre les représentants de tous ceux qui oeuvrent dans le domaine du taxi.

Voilà, en résumé, les conclusions auxquelles nous en sommes venus après consultation, après l'étude du règlement no 6. Ce ne sont pas des propositions finales et je n'ai pas la prétention de dire que c'est la solution miracle. Nous en sommes venus à ces conclusions quitte à en discuter en commission parlementaire. C'est pour cela que je tiens beaucoup à ce que la commission parlementaire siège autant de jours qu'il sera nécessaire; qu'on retarde l'application du règlement autant que c'est nécessaire, car il s'agit de trouver la formule satisfaisant tout le monde, le public et les chauffeurs artisans, c'est-à-dire tous ceux qui vivent de l'industrie du taxi. Il s'agit de rendre cette industrie rentable pour l'individu et d'en faire un travailleur au même niveau que tous les autres travailleurs de la société. Merci, M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Napierville-Laprairie.

M. BERTHIAUME: M. le Président, vous me permettez une question, même si j'ai bien hâte d'entendre les gars du taxi. Il y a son troisième qui m'embête un peu. Je me demande si les recherchistes du député de Sainte-Marie ne lui ont pas indiqué que la seule différence qu'il y a entre un individu et une corporation, quand il s'agit de détenir des permis, c'est une dépense d'à peu près \$300 pour s'incorporer.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est une dépense de...

M. BERTHIAUME: D'à peu près \$300 pour s'incorporer. C'est à peu près la seule différence. Vous mettez en opposition les individus et les corporations.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui.

M. BERTHIAUME: Vous dites deux poids, deux mesures. Si vous, comme individu, comme n'importe quel gars ici, voulez posséder un taxi,

vous n'avez qu'à vous incorporer, qu'à aller au ministère des Institutions financières avec un avocat et ça coûte à peu près \$300.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous dites: Si quelqu'un veut posséder deux taxis...

M. BERTHIAUME: Il n'a même pas besoin d'avocat.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Excusez.

M. BERTHIAUME: A l'extrême, pour le gars qui ne comprend pas cela.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je ne m'oppose pas à ce que vous dites; ce sont des éclaircissements et c'est pour cela que nous sommes ici. Vous dites qu'un propriétaire de deux voitures, par exemple, peut s'incorporer. C'est ce que vous avez dit?

M. BERTHIAUME: Il peut.

DES VOIX: Même avec une voiture.

M. BERTHIAUME: Il le peut. S'il veut aller à vingt. Vous dites qu'il y a deux poids, deux mesures. Il n'y a pas deux poids, deux mesures. N'importe quel chauffeur de taxi peut s'incorporer.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Lorsque vous lisez notre troisième, nous disons: "Nous ne voyons pas pourquoi on permettrait à des corporations de détenir jusqu'à vingt permis alors que l'individu est limité à un seul permis." C'est cela, dans la réglementation. "Quelle peut être la raison d'un tel privilège si ce n'est de donner un prix de consolation aux flottes actuelles?" C'est cela.

M. BERTHIAUME: Peut-être que, si le député s'expliquait dans ses mots plutôt qu'avec les mots de ses recherchistes, on comprendrait mieux.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Une flotte de taxis peut avoir vingt permis et un chauffeur artisan doit avoir un seul permis.

M. BERTHIAUME: Il n'a qu'à s'incorporer et il pourra en avoir 20. Cela coûte \$300.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui. Je comprends. Il n'a qu'à s'incorporer et il pourra en avoir 20. Ils n'ont pas tous l'argent...

Audition des témoins

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre!

Nous allons donc entendre les représentants des associations ou les individus qui voudront bien se faire entendre. Pour le moment, nous suivrons l'ordre suivant: le premier groupe à se

faire entendre sera l'Association des propriétaires de taxis de Laval, Coopérative des propriétaires de taxis de Laval. Le deuxième groupe sera l'Association des propriétaires de taxis Diamond Veterans. Le troisième groupe sera Sherbrooke Radio Taxi. Le quatrième sera l'Organisation des chauffeurs de taxis de Montréal. Cinquièmement, nous entendrons des représentants des chauffeurs de taxi de Sept-Iles, il y en aurait cinq qui... Les chauffeurs de taxi de Sept-Iles...

M. LOUBIER: Ce n'est pas plutôt de Baie-Comeau? Parce qu'il y a un groupe de Baie-Comeau également qui...

LE PRESIDENT (M. Séguin): On me dit Sept-Iles. Il s'agirait d'éclaircir cela.

M. LOUBIER: Sept-Iles et Baie-Comeau aussi.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Est-ce qu'il y en a de Baie-Comeau aussi?

UNE VOIX: Les propriétaires.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Ah bon! Les chauffeurs d'abord et propriétaires par la suite. Est-ce de Sept-Iles ou de Baie-Comeau?

M. LOUBIER: Il y a les deux. Si vous me permettez de faire ajouter Baie-Comeau, parce que j'ai rencontré quelqu'un tout à l'heure qui voulait faire entendre la voix des gens de Baie-Comeau.

M. PINARD: Comme ces gens viennent de régions éloignées, je pense que tout le monde comprendra qu'il faudra peut-être leur donner la préférence de façon à ne pas les retarder indûment.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le cinquième groupe sera celui des chauffeurs et propriétaires de taxis de l'agglomération de Hull. Le sixième groupe sera l'Association métropolitaine des chauffeurs de taxi, le porte-parole M. Pronovost de Montréal. Le septième groupe sera l'Association des propriétaires de taxis des municipalités de Saint-Lambert, Longueuil, Laprairie, Lemoyne, Brossard, Greenfield Park, Boucherville. Le huitième groupe sera l'Association de propriétaires de flottes de taxis de Montréal Inc.

Nous commençons immédiatement... M. le ministre.

M. PINARD: Avec votre permission, je voudrais demander à tous ceux qui sont ici devant nous, aussi bien aux membres de la commission parlementaire qu'à ceux qui auront à se faire entendre tout à l'heure, de bien vouloir nous donner leur accord de principe sur la nécessité de rester le plus possible dans l'enceinte parlementaire pour permettre un meilleur contrôle

des entrées et des sorties. Vous comprendrez qu'il y a plusieurs centaines de personnes, si ce n'est pas déjà un ou deux milliers de personnes, et il est physiquement impossible des les accueillir toutes au sein de la commission parlementaire. A 12 h 30, nous ajournerons nos travaux. Il faudra aller manger. Le restaurant Le Parlementaire est ouvert à votre service. Je pense — c'est une suggestion que je fais, je vous demande votre accord — qu'il serait préférable que ceux qui veulent continuer à travailler en commission parlementaire et qui n'auraient pas encore été entendus restent ici, qu'ils prennent leur repas au restaurant Le Parlementaire de façon à faciliter le travail des forces de l'ordre.

Comme l'on sait, il y a un système d'inscription, d'identification. Il ne faudrait pas compliquer ce travail. J'imagine que nos travaux en commission parlementaire seront plus efficaces. Ce n'est pas une mesure de discrimination. Je vous pose le problème parce qu'il m'a été posé tantôt par les forces de sécurité et je demanderais au président de demander s'il y a possibilité d'en arriver à un accord de façon à ne pas entraver les travaux de la commission et à entendre le plus de monde possible aujourd'hui sans tenir pour acquis, cependant, que la commission parlementaire terminera ses travaux nécessairement aujourd'hui.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Avant d'accepter des questions, je voudrais donner certains autres éclaircissements sur la procédure. Lorsque l'association, son ou ses représentants seront appelés, vous voudrez bien vous approcher de la table, ici, en avant où il y a des microphones. Je demanderais à tous ceux qui ont des mémoires de bien vouloir les déposer au secrétariat des commissions et, si possible, d'éliminer la lecture des mémoires qu'on aura soumis à la commission en annexe au journal des Débats.

Donc, il y aura un enregistrement, mais pour que les débats ne soient pas trop longs — j'ai ici des mémoires qui ont presque un quart de pouce d'épaisseur — il ne faudrait pas lire tous ces textes. Nous n'en finirons pas et beaucoup de gens devraient s'en retourner chez eux ce soir pour revenir un autre jour. Avec un peu de hâte et en résumant, on pourrait peut-être abrégé le temps de chaque représentation. Donc, si vous voulez, en ce qui concerne les représentants des différents groupes et des individus, faites le résumé de vos commentaires et, s'il y a un mémoire, déposez les copies voulues au secrétariat de la commission.

Maintenant, il y a deux ou trois personnes qui ont demandé la parole. Il ne s'agit pas ici d'une présentation.

M. TREMBLAY (J.-Robert): M. le Président, est-ce que vous pourriez donner l'ordre dans lequel les représentations... On nous en a donné neuf jusqu'ici. Il y a l'Association des propriétaires de Saint-Lambert et autres villes. Moi, je

représente les associations de services de l'agglomération de la rive sud. Je voudrais savoir quand, approximativement, je vais me faire entendre.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je pense qu'au début de la séance de cet après-midi on pourra détailler davantage l'ordre du jour. Pour le moment, nous en avons amplement sur la planche pour aller au-delà de midi et demi. Oui, monsieur là-bas...

M. TREMBLAY (J.-Robert): M. le Président...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Si vous voulez vous approcher pour qu'on puisse entendre. Il faudrait, dans les cas où vous parlez comme cela, vous identifier pour le journal des Débats et pour l'assistance, de même que pour les membres de la commission.

M. TREMBLAY (J.-Robert): Merci, M. le Président. Je représente l'Association des propriétaires de taxis...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Votre nom, s'il vous plaît?

M. TREMBLAY (J.-Robert): J.-Robert Tremblay. Je représente l'Association des propriétaires de taxis de Longueuil qui a reçu un mandat des propriétaires de taxi de tout ce qui est appelé à devenir l'agglomération rive sud. La question que je voudrais poser à la suite de l'intervention de l'honorable ministre, M. Pinar, est celle-ci. L'honorable député, M. Bossé, s'est promené un bout de temps à travers la province...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Un instant. Si c'est une question de procédure...

M. TREMBLAY (J.-Robert): Non, ce n'est pas une question de procédure.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Alors, vous faites votre présentation tout de suite, tandis que je dois suivre l'ordre du jour.

M. TREMBLAY (J.-Robert): Non, ce n'est pas une présentation, M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Si c'est une question, allez-y.

M. TREMBLAY (J.-Robert): Je veux expliquer ma question pour m'assurer qu'elle soit bien comprise, M. le Président. M. Bossé s'est promené à travers la province pour nous inviter, nous, tous les propriétaires de taxis, les chauffeurs de taxi, à venir — chose que nous avons beaucoup appréciée d'ailleurs — faire nos doléances, présenter nos points de vue à la commission parlementaire. Nous sommes ici, M.

le Président, des centaines et des centaines, sinon des milliers, et on nous offre une salle contenant environ une couple de centaines de personnes. N'y aurait-il pas, M. le Président, possibilité d'obtenir une salle plus grande de façon à inclure ici des gens qui sont dehors au froid et qui ont quand même, je pense, les mêmes droits que nous? Si M. Bossé ne prévoyait pas la possibilité de recevoir tous ces gens, pourquoi les inviter à travers la province comme on l'a fait?

M. BOSSE: Si vous me permettez, M. le Président, de répondre à cette question, je dirai que l'invitation qui a été lancée à tous et chacun de venir se faire entendre ici à la commission parlementaire ne signifiait pas nécessairement qu'ils seraient tous entendus en même temps. Il s'agissait d'un procédé absolument démocratique pour que, une fois pour toutes, la commission parlementaire et le monde journalistique entendent l'industrie du taxi et qu'on vienne faire ici un consensus, mais pas nécessairement qu'on vous entende en même temps. Il est évident que c'est impossible.

Jusqu'à ce qu'on ait construit un parlement différent, il n'y a pas d'immense salle pouvant contenir 2,000 personnes. Mais ici, ce n'est pas le Reine-Elizabeth, malheureusement. Je sais que certains partis croissent des salles plus grandes. Je ne les en blâme pas. Mais ici, au parlement, malheureusement, nous avons des salles étroites, restreintes. C'est pourquoi nous voulons entendre les parties une par une, pour permettre de dégager la salle et permettre à d'autres représentants d'entrer pour se faire entendre, de ne pas se faire geler dehors.

M. TREMBLAY (J.-Robert): Je regrette, M. le Président, mais je pense qu'on a mal compris le sens de ma question.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Un instant. A l'ordre, s'il vous plaît!

M. LOUBIER: Si vous me permettez, M. Tremblay, à la suite de la remarque du député de Dorion, c'est que, dans d'autres circonstances, par exemple lorsqu'il s'est agi d'étudier le code des professions, on a invité tous ceux qui voulaient se présenter à se placer dans les tribunes, un peu partout, ici. N'y aurait-il pas lieu d'envisager de faire la même chose? Cela s'est déjà fait. Alors, je pose la question. Cela ne peut-il pas se faire dans ce cas-ci, ce qui permettrait à des centaines d'autres de participer?

M. TREMBLAY (J.-Robert): Je précise ma question, M. le Président, si vous me permettez. A la suite d'une invitation de l'honorable député Bossé, que nous remercions d'ailleurs, nous nous sommes tous rendus ici, en masse, aujourd'hui. Nous voudrions avoir de la place, tout simplement. La question est celle-ci: Que fait-on des gens qui sont dehors?

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît!

UNE VOIX: M. le Président, envoyez M. Bossé dehors et faites entrer les autres!

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît!

M. BELAND: D'ici à midi, M. le Président, pourrait-on étudier la possibilité de trouver un autre local quelconque, afin que, justement, on puisse entendre les diverses représentations?

LE PRESIDENT (M. Séguin): Ce n'est pas aussi simple qu'on voudrait l'entendre. Je vais vous l'expliquer et vous comprendrez. C'est qu'ici, au parlement, nous avons un système très élaboré, le journal des Débats. Il faut enregistrer tout ce qui se dit, le conserver dans des dossiers pour l'avenir, pour l'étude de la réglementation qui devra se poursuivre à la suite de nos délibérations. Ce système, qui est très compliqué, ne se déménage pas du jour au lendemain, ni facilement, et ne s'installe pas nécessairement n'importe où. Vous comprendrez que, dans ces conditions, nous sommes obligés de tenir ces commissions ici, dans le local qui est le plus vaste du parlement. Ce n'est pas tellement grand, je comprends, mais nous vous avons expliqué tout à l'heure, M. Tremblay, que tous n'étaient pas invités ou ne devaient pas nécessairement se présenter la première journée. S'il y avait répartition... En vous fournissant plutôt, cet après-midi, au début de la séance, un bon aperçu de l'ordre du jour pour demain et probablement pour jeudi, à l'avance, cela permettrait à d'autres qui sont ici, qui ne voudraient pas rester pour toutes les délibérations, pour toutes les séances, de revenir à une date ultérieure ou sur avis. De cette façon, je pense qu'on pourrait plaire, tant bien que mal, à tous ceux qui ont bien voulu se déranger, ce que j'apprécie. J'apprécie la présence de tous et chacun, soyez-en assurés. Nous avons des invités, mais nous n'avons pas l'hôtel pour les accueillir. Que faut-il faire? La question est excellente, M. Tremblay, je vous l'assure. Ce n'est pas la première fois qu'elle se pose.

M. TREMBLAY (J.-Robert): Devant des explications aussi généreuses et judicieuses, M. le Président, je pense que je pourrais me faire le porte-parole des gens qui sont derrière moi, ici, pour vous dire que nous nous contenterions de l'occupation des tribunes par le plus de gens possible, au moins, parmi ceux qui sont à l'extérieur. Merci, M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Merci.

M. DICKEY: Mon nom est Robert Dickey, chauffeur de taxi de Montréal. J'aimerais dire à tous les députés ici présents que les chauffeurs de taxi qui sont ici ne sont rémunérés par

personne. M. Loubier l'a dit tantôt. Nous sommes venus ici de bonne foi, pour nous faire entendre. Je demanderais qu'ils soient entendus les premiers. Je demanderais aussi à tous les députés ici présents que, justement, les chauffeurs de taxi qui sont dehors soient admis dans les tribunes, où il n'y a personne, pour qu'ils puissent entendre ce qui se dit ici.

C'est tout ce que j'avais à dire. Je vous remercie, M. le Président, M. le ministre.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Il y a des problèmes de toutes sortes. Nous allons certainement, à l'heure du lunch...

M. DICKEY: Les tribunes sont vides, M. le Président. Cela ne dérangerait pas grand-chose qu'on y admette les chauffeurs de taxi.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je comprends très bien.

M. DICKEY: Ce sont justement eux qui sont concernés, M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Nous allons non seulement y penser, mais y voir, à l'heure du lunch.

M. DICKEY: Est-ce que vous pourriez nous dire quand les chauffeurs de taxi vont être entendus? Parce qu'ils ne sont rémunérés par personne pour venir ici et ils n'ont pas les moyens de passer trois semaines ici.

M. PINARD: Me permettez-vous une question?

M. DICKEY: Oui, M. le ministre.

M. PINARD: Est-ce que nous devons tenir pour acquis, d'après votre intervention, qu'il faudrait entendre tous et chacun des chauffeurs de taxi individuellement ou s'ils vont avoir des porte-parole? J'imagine qu'il n'est pas nécessaire qu'il y en ait 150 qui viennent nous dire exactement la même chose; il suffirait d'en avoir un, deux, trois, quatre ou cinq au maximum.

M. DICKEY: Je ne veux pas avoir de parti pris, mais on a dit à tous les postes de radio ou de télévision que tous ceux qui voulaient se faire entendre à la commission parlementaire pouvaient venir à Québec et se faire entendre. Ce n'est pas moi qui l'ai dit; c'est le gouvernement qui l'a dit.

M. PINARD: D'accord, mais je pense bien qu'il y a une question de bon jugement là-dedans aussi.

M. DICKEY: Je comprends. Nous voulons manifester de la bonne volonté. Mais moi je parle de l'ordre chronologique dans lequel vous

allez recevoir les mémoires. Il y a des chauffeurs de taxi qui n'ont pas de mémoire et ils savent les problèmes du taxi, ils les vivent. Cela fait des années qu'ils le crient. Je demanderais la bonne volonté de tout le monde, surtout de ceux qui sont payés ici, qui ont les moyens financiers d'être à la commission. Eux peuvent attendre, mais les chauffeurs de taxi ne peuvent pas rester ici durant trois semaines; ils ont des familles à faire vivre, des enfants qui les attendent pour manger.

M. PINARD: D'accord. Mais dans l'ordre des intervenants indiqué par le président tantôt, vous avez remarqué que nous avons pris la précaution de bien mélanger...

M. DICKEY: Je m'excuse, peut-être que j'ai mal compris, mais j'ai entendu des associations de taxis, des associations de propriétaires.

M. PINARD: Des chauffeurs.

M. DICKEY: Mais eux sont déjà organisés. Ils sont envoyés par quelqu'un, ils sont payés pour être ici. Nous, nous ne sommes pas payés. C'est pour ça que j'aimerais que les chauffeurs de taxi soient entendus les premiers. Je vous demanderais ça, M. le ministre et M. le Président.

M. PINARD: En quatrième lieu, l'Organisation des chauffeurs de taxi de Montréal. J'imagine que ça regroupe beaucoup de monde. Elle doit être entendue en quatrième place. Donc, ce n'est pas tellement éloigné. Cessons de parler et commençons à travailler. Vous êtes d'accord là-dessus?

M. DICKEY: Merci, monsieur.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je vous donne, messieurs, l'assurance qu'à l'heure du lunch nous allons certainement revoir l'ordre du jour. Ce qui est déjà nommé est nommé. Nous allons procéder avec cette liste et nous ferons l'impossible pour entendre les individus ou les personnes qui veulent se faire entendre. Tous et chacun seront entendus par la commission. Cela, je vous l'assure, tant que je présiderai.

M. BOSSE: Sur cette question, me permettez-vous une remarque? Je pense que l'intervention qui vient d'être faite par un chauffeur de taxi décrit assez bien le climat. S'il y a, d'une part, des chauffeurs de taxi qui sont un peu organisés, la majorité, sinon la presque totalité du moins dans la région de Montréal, ne le sont pas. C'est là la difficulté. Il y a un risque que la majorité silencieuse — j'entends la plus grande partie des chauffeurs — n'ait pas l'occasion de se faire entendre.

C'est pour ça que j'ai pris l'initiative d'inviter chacun à venir se faire entendre et j'apprécie la largesse d'esprit du président de permettre à ces individus de se faire entendre. Lorsqu'ils se

seront aperçus qu'on se répète, je comprends bien qu'ils feront preuve de jugement et ne voudront pas dire la même chose à plusieurs reprises.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Maskinongé.

M. PAUL: En écoutant le député de Dorion, je me demande pourquoi il a voté contre la motion du député de Bellechasse. De toute façon, ce n'est pas la question que je veux porter à votre attention; c'est plutôt...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Il n'y a pas de contradiction.

M. PAUL: ... la suggestion qui a été faite par le chef de l'Union Nationale pour que les galeries supérieures soient utilisées dans le cours de l'après-midi. Je pense bien que tous les députés ici ont autant confiance aux chauffeurs de taxi qu'à l'association des infirmiers et aux infirmières, médecins, avocats et notaires. Je suis certain qu'ils vont se comporter en gentils-hommes et que tous pourront avoir l'avantage d'écouter les délibérations de la commission.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Il n'y a aucune objection de la part du président ou de la commission à ce que les gens soient dans les galeries, excepté qu'il faudrait prendre les mesures nécessaires, à l'heure du lunch, pour les y autoriser. Nous ne sommes certainement pas pour ouvrir les portes à midi cinq. Je préférerais beaucoup, si on pouvait, commencer tout de suite à entendre le premier sur l'ordre du jour.

M. LOUBIER: Si je comprends bien, tout de suite après le lunch, on pourra utiliser les galeries.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je veux bien entendre tout le monde, mais je ne voudrais pas que chacun, à tour de rôle, vienne faire des observations. Cela défait tout le système de l'ordre du jour.

Brièvement, il y a trois représentants ici. Le nom d'abord?

M. LECOMPTE: Mon nom est Claude Lecompte. Je suis un simple chauffeur de taxi qui loue une voiture. En louant une voiture, cela veut dire que je ne travaille plus présentement. Je ne me trouve pas à travailler. Vous m'avez invité ici à venir donner mon exposé. J'aimerais bien ça, si ça dure trois jours, être capable d'être ici, parce que c'est mon avenir qui se joue ici. Je voudrais être capable de le défendre contre ceux qui vivent sur mon dos.

J'aimerais beaucoup que le gouvernement — je ne pense pas que ça lui coûterait tellement cher, et je pense que tous les députés, si vous êtes bien sincères...

Je vous suggérerais une chose, donnez-nous donc la moitié d'un chèque de dépannage du bien-être social, parce que moi j'ai \$8 dans les poches, quand j'aurai fini de dîner et de souper, il ne me restera plus rien pour retourner à Montréal et je prends l'autobus, parce que mon "lift" ne part que demain et demain, je n'aurai rien pour déjeuner. Les chauffeurs de taxi, donnez-nous un chèque du bien-être social pour que nous soyons ici en train de vous informer de notre statut afin de nous aider. Cela va coûter à peu près \$3,000 à la province de Québec pour connaître réellement le problème du taxi de A à Z, ce n'est pas tellement cher pour avoir une information sur toute une industrie qui barbouille à peu près une affaire comme \$150 millions dans une région comme Montréal.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous touchez un peu à une intervention telle que beaucoup voudront faire, je pense bien. Avez-vous terminé à ce moment-ci?

M. LECOMPTE: Pardon, monsieur?

LE PRESIDENT (M. Séguin): Avez-vous terminé?

M. LECOMPTE: Oui.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Au suivant.

M. VIOLA: M. le Président, je voudrais faire une suggestion...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Votre nom, s'il vous plaît?

M. VIOLA: Tony Viola. Je voudrais suggérer...

LE PRESIDENT (M. Séguin): De quel endroit? Nom et endroit?

M. VIOLA: De Montréal, propriétaire de taxis, j'en ai cinq. Je voudrais faire une suggestion. Tantôt vous avez pris un vote entre les membres de la commission et je suggérerais que vous fassiez la même chose avec les personnes qui sont dans la salle à l'heure actuelle. Je suggérerais de former un comité, comme vous en avez discuté tantôt, de cinq ou six députés, ou même de chaque comté...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je regrette, si je comprends bien votre intervention, elle correspond à la motion présentée par le chef de l'Opposition officielle. Il y a eu une décision de prise par la commission, le règlement ne me permet pas d'y revenir...

M. VIOLA: Même si...

LE PRESIDENT (M. Séguin): ... je comprends...

M. LOUBIER: Avec tous le respect que j'ai pour la présidence, je pense qu'il vaudrait peut-être mieux entendre la fin de l'exposé du monsieur pour savoir véritablement quelle proposition il fait. Il se peut qu'elle diffère de la motion que j'ai présentée. Si vous me permettez, qu'on sache ce qu'il veut dire.

M. VIOLA: Je sais très bien que, pour revenir à la commission parlementaire, on est à peu près, selon ce que j'ai entendu, des centaines, des milliers de personnes. Pour régler le problème du taxi, on parlera jusqu'à ce soir et même demain, on ne le réglera pas tout, et le monde en entendra parler. A un moment donné, dans chaque comté, chaque député pourrait faire une assemblée des propriétaires et chauffeurs de taxis de son comté et pourrait prendre note de ce que tout le monde dirait; ce serait plus facile de discuter plutôt qu'en commission où tout le monde veut donner son opinion.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je vous remercie.

M. GAGNON: Simplement une opinion...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Gaspé-Nord.

M. GAGNON: Il y a ici un méli-mélo; il y a peut-être 100, 200 ou 300 personnes qui veulent s'exprimer devant la commission. Je crois que le gouvernement a l'obligation d'établir un horaire et de dire à des organismes qu'ils vont être entendus peut-être la semaine prochaine ou dans dix jours. On établira un horaire, on va dire aux gens à quelle date précise ils vont être entendus et si on finit à 2 heures ou 3 heures du matin, ils seront entendus. Vous ne pouvez pas être ici durant quinze jours, trois semaines ou un mois. J'ai l'impression que ça va être trop long.

Le gouvernement, en invitant tout le monde, ne faisant pas d'horaire et en refusant la motion du député de Bellechasse, nous place dans un cul-de-sac. C'est avec raison que vous voulez être entendus mais quand le serez-vous, combien y a-t-il de personnes qui seront entendues peut-être dans six, sept ou huit jours? Et elles vont dire: On est ici à la commission parlementaire, on attend notre tour. A quand le tour? Je crois que le malaise que vous ressentez est parfaitement justifié, nous le ressentons, il appartient à la commission de dresser un horaire.

M. BOSSE: Non, M. le Président, c'est une mesure dilatoire. Il y a quand même assez de temps qu'on nous fait perdre du côté de l'Union Nationale...

Je pense que ces gens-là sont ici pour s'exprimer et M. Viola fait très bien.

M. GAGNON: Etes-vous contre les chauffeurs de taxi, M. Bossé?

M. BOSSE: Je suis pour qu'on les entende, justement. Alors qu'on cesse de "blablater" ici...

M. GAGNON: Faisons un horaire.

M. BOSSE: M. Viola, vous savez très bien que qui va piano va sano et qui va sano va lontano.

M. VIOLA: Très bien, M. Bossé. Mais je voudrais faire une suggestion et dire que c'est simplement... je voudrais que les gens dans le moment... Je comprends bien que vous êtes des députés et le président de la commission parlementaire.

Mais, dans cette salle, nous sommes environ 200 à 250 personnes. Je crois que les gens qui sont présents seront d'accord pour avoir un vote, même tout le public qui est dans la salle. Si vous êtes d'accord, les députés ou le président, on ferait un comité dans chaque comté. Nous ferions la même chose que vous faites pour les élections.

Le député du comté prendrait note des considérations des chauffeurs de taxi, propriétaires de taxis, associations. Je crois que vous auriez plus une chance de vous expliquer à la Chambre et de savoir ce que les gens veulent au juste. Je vous remercie, c'est tout.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je comprends très bien la situation. Plusieurs veulent parler et il y en a peut-être un très grand nombre qui ne sont pas enregistrés au secrétariat des commissions. Je vous suggérerais, je vous demanderais, je vous prierais de, aussitôt que possible, vous enregistrer au secrétariat et nous pourrions dresser les listes voulues pour entendre les personnes.

C'est à peu près la seule façon, la seule possibilité que nous aurions de procéder avec un certain ordre. J'accepte vos commentaires, vos suggestions, ils sont excellents. Mais nous sommes quand même ici, aujourd'hui, un très grand nombre de gens qui se sont déplacés. Nous voulons, autant que possible, entendre le plus grand nombre de personnes aujourd'hui, ce qui nous donne le temps, avec les enregistrements qui ne sont pas encore faits mais que l'on voudra bien faire aujourd'hui, de dresser un ordre et de vous aviser du jour et de l'heure où nous pourrions vous entendre.

De cette façon-là, nous pourrions éviter de faire venir ici des gens qui dépensent plusieurs dollars et qui ne gagnent pas durant qu'ils sont ici. Cela, on le comprend et c'est pour ça que nous avons voulu, dès le début, essayer de toucher Sept-Iles, Baie-Comeau. Nous avons

parlé de certains secteurs de la région de Montréal, ceux qui sont un peu plus éloignés. Nous essayerons de les passer s'ils sont représentés ici aujourd'hui pour la simple raison qu'on ne voudra pas les faire revenir demain ou la semaine prochaine.

Ceux qui sont plus près seront naturellement retardés. Nous les entendrons un peu plus tard durant nos séances. Mais il faut s'enregistrer. Le député de Terrebonne.

M. HARDY: M. le Président, j'écoutais avec beaucoup d'attention la suggestion qui vient d'être faite par monsieur et, personnellement, je la trouve très valable. Mais elle n'est pas contradictoire avec le fait qu'on entende maintenant des mémoires. Je pense que plusieurs députés ont rencontré, dans leur comté, des chauffeurs de taxi ou des associations. Je l'ai fait, j'ai fait exactement ce que vous suggérez. J'ai pris note de toutes les représentations qu'on m'a faites. Nous pouvons poursuivre les travaux de la commission parlementaire, écouter les gens qui ont des mémoires et nous pouvons simultanément, au cours de la semaine prochaine, écouter dans nos comtés ce que les chauffeurs de taxi ont à nous dire. Nous pourrions revenir comme députés à la commission parlementaire et faire part de ce que nos électeurs nous auront dit.

Il n'y a pas d'incompatibilité entre ce que vous suggérez et le fait que nous poursuivions les travaux de la commission. C'est totalement compatible et je souscris entièrement à cela. C'est justement ça le rôle du député, écouter ce que les gens de son comté ont à dire et de le dire ici.

M. VIOLA: C'est justement pour avoir un éclaircissement...

M. LOUBIER: La proposition, telle qu'elle est faite, est tout simplement un moyen de communication suggéré. On nous recommande de faire des unités de regroupement sur un territoire donné, de rencontrer des gens pour éviter ce que le ministre signalait tout à l'heure, qu'il y en ait 200 qui viennent dire la même chose.

Ceci implique un laps de temps pour s'organiser. Il faudrait regrouper, sur un territoire donné, en assemblée ces gens-là, recueillir ce qu'ils en pensent, les points sur lesquels ils sont d'accord, les points sur lesquels ils sont en désaccord. Cela ferait fonctionner beaucoup plus efficacement la commission et ça permettrait à ces groupements de se faire entendre de façon sûre et certaine dans trois jours, une semaine, dix jours, quinze jours.

M. VIOLA: A propos de la question que vous venez de poser, il serait plus logique que tout le monde ait consulté son député. Le député, que va-t-il faire? Il va prendre note de

tout ce monde-là, les chauffeurs de taxi, les propriétaires de taxis, les associations.

Alors, vous aurez un résumé de tout ce qu'ils demandent, ils vont préparer un mémoire. Vous pouvez en discuter à la Chambre avec votre député, président, premier ministre. Cette solution est la meilleure. Dans le moment, on ne fait que révolter tout le monde. Ils ont fait leurs assemblées un peu partout. La moitié des chauffeurs de taxi n'est pas au courant de tout ce qui se passe dans le taxi. En le disant dans chaque comté, ils seraient tous au courant de ce qu'on veut, de ce que le gouvernement veut, etc. Je crois que dans deux ou trois mois vous pourriez en discuter mieux que ce qu'on fait à l'heure actuelle. Il y a beaucoup de gens dehors qui attendent, ils ne sont pas au courant. Il y en a qui entendent ce qui se dit ici mais les autres ne savent pas de quoi on va discuter en dedans. Je crois que ce serait la meilleure solution pour le moment.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Je vous remercie. Le député d'Abitibi-Ouest.

M. AUDET: M. le Président, je crois que la suggestion de ce monsieur est très à point. Après les invitations que le député de Dorion lançait à toutes les associations du taxi et à tous les taxis individuellement, ce qui a été approuvé par le président, je crois qu'il sera réellement très difficile à l'heure du lunch de procéder à une liste détaillée des représentations de chaque association et surtout des taxis artisans...

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): C'est enregistré comme vous en parlez.

M. AUDET: De quelle façon allez-vous établir cette liste pour donner à tous et à chacun des taxis artisans la date et l'heure où ils seront entendus? C'est là que je fais un rapprochement avec la suggestion de monsieur.

M. ARCHAMBAULT: M. le Président, il y a des gens ici dans la salle qui ont reçu...

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Votre nom?

M. ARCHAMBAULT: Yves Archambault, propriétaire unique à Montréal. Il y a des gens ici dans la salle qui ont reçu du ministre ou du ministère des Transports une lettre leur permettant de s'exprimer à la commission. Les gens qui ont reçu cette lettre ne sont pas 2,000. Il y en a peut-être 100, 200. Ceux qui ont demandé officiellement à la commission de se faire entendre ont la lettre, nous l'avons tous ici. Avec la lettre qui nous donne droit de parole, j'imagine que nous sommes déjà enregistrés avec ça. Qu'on appelle les associations qui veulent se faire entendre.

M. LOUBIER: Vous n'êtes pas enregistré par le fait d'avoir reçu une lettre.

M. ARCHAMBAULT: Nous avons reçu une lettre chez nous nous donnant le droit de nous exprimer à la commission. Je suis venu de Montréal pour donner mon opinion. Avec cette lettre.

M. PINARD: Est-ce que vous permettez? M. le Président, avec votre permission, c'est vrai que j'ai répondu, c'était mon devoir de le faire. Et il m'a aussi fait plaisir de répondre à tous ceux qui m'ont envoyé une demande d'audition devant la commission. J'ai envoyé plusieurs réponses. Je n'ai pas tenu pour acquis que je pouvais moi-même dresser l'ordre de l'audition des parties qui voulaient se faire entendre. Il y a un secrétariat, qui est sous la direction de M. Jacques Pouliot ici, dont le bureau est situé au premier étage de l'Assemblée nationale, c'est le bureau no 2, qui va vous recevoir, va enregistrer votre demande d'audition.

Vous donnerez votre nom, votre adresse, votre fonction, le groupe que vous représentez — à moins que vous ne représentiez que vous-même — la catégorie d'association à laquelle vous appartenez, pour bien marquer que vous appartenez à une association de services ou à une association de propriétaires, que vous êtes un artisan du taxi, un locataire de taxi ou un chauffeur purement et simplement au service d'une association ou d'une compagnie. Lorsque nous aurons établi le nombre des personnes qui veulent se faire entendre, compte tenu du nombre de personnes que nous aurons entendues aujourd'hui jusqu'à minuit ce soir, nous serons en mesure de déterminer combien il faut de temps pour entendre tant de personnes et nous pourrons dresser un ordre d'appel, de convocation de ces personnes. Ainsi, nous pourrions mieux contrôler les travaux de la commission parlementaire. Je crois que c'est la meilleure façon de procéder.

J'ai compris que c'était ce que le président a suggéré tantôt. Je l'ai fait d'une façon plus détaillée et j'aimerais qu'on passe à l'audition de mémoires dans l'ordre déterminé par le président, avec l'entente que nous avons la collaboration acquise au départ de tous ceux qui sont ici devant nous.

M. ARCHAMBAULT: M. le ministre, actuellement le gouvernement prend l'industrie du taxi les culottes baissées. Il y a beaucoup d'opinions dans l'industrie du taxi et les associations actuellement ne représentent quelquefois que 50 ou 75 membres. La plus grosse association comprend 400 membres. On a été pressé par l'arrivée subite du règlement 6 dans le temps des Fêtes et on n'a pas eu le temps de se regrouper pour activer les choses. Moi, je suis seul, je représente l'idée d'à peu près quatre personnes de ma famille ou de mes amis, et c'est comme cela qu'on s'est présenté à la commission.

M. PINARD: J'enregistre votre demande et

le sens de votre intervention. Je comprends que vous voulez avoir le temps de vous regrouper au sein de ceux qu'on appelle les propriétaires uniques.

M. ARCHAMBAULT: Etant donné que ça a l'air sérieux, l'affaire, comprenez-vous?

M. PINARD: Oui, d'accord.

M. ARCHAMBAULT: Cela fait 20 ans que les gouvernements essaient de faire quelque chose et là, ça a l'air d'être sérieux. On n'a pas eu le temps de s'organiser. Merci.

M. PINARD: Regroupez-vous et faites-nous savoir quand vous voulez vous faire entendre, le moment où vous serez prêts à déposer un mémoire ou à faire une intervention.

M. LOUBIER: Est-ce que cela veut dire, M. le ministre, que vous leur donnez un laps de temps beaucoup plus long? S'ils sont prêts seulement dans trois ou quatre semaines à présenter leur mémoire pour faire cette unification, ce regroupement, est-ce que vous leur donnez la latitude qu'ils pourront le présenter dans trois, quatre ou cinq semaines?

M. PINARD: Procédons de la façon que j'ai suggérée, c'est à ce moment-là que nous pourrions déterminer, tous ensemble, si la commission doit prolonger ses auditions, compte tenu du nombre de personnes qui veulent se faire entendre et compte tenu aussi du groupe ou des individus qu'ils représentent.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Maskinongé.

M. PAUL: M. le Président, est-ce que le ministre reconnaît que, s'il avait observé les règles qui régissent les travaux des commissions parlementaires, savoir qu'un délai de trente jours doit être donné pour permettre aux intéressés de prendre connaissance du projet de loi ou du règlement à l'étude et que, dans ce délai, on dépose une copie du mémoire et on s'inscrit au secrétariat, nous ne serions pas placés dans l'embarras et dans le fouillis le plus complet, comme nous nous trouvons ce matin?

M. BOSSE: M. le Président, sur une question d'information, je crois que la demande d'un individu, à titre de propriétaire unique, est peut-être bien fondée en apparence de vouloir se réorganiser. Or, depuis deux ans et demi je me promène dans la province, relativement à cette industrie, cela fait quand même quelques années; et avant même qu'il ne soit question de mon nom, même si je reçois, de temps à autre, autre chose que des félicitations, il reste que ce manque d'organisation, cette absence d'organisation, tout le monde le sait, fait que les organisations syndicales, y compris les proprié-

taires eux-mêmes, ne réussissent pas à s'entendre. C'est justement là l'objet de la commission parlementaire. C'est de faire en sorte que...

M. RATTE: Est-ce que je peux répondre à sa question?

M. BOSSE: Si vous permettez...

M. RATTE: Arrêtez un peu. Cela fait assez longtemps que vous parlez. Nous voulons nous expliquer.

M. BOSSE: Vous vous expliquerez...

M. RATTE: Je veux vous répondre. Ce sont seulement des mensonges que vous nous avez faits depuis deux ans.

M. BOSSE: Vous aurez...

M. RATTE: Arrêtez un peu. Je vais vous répondre.

M. BOSSE: ... l'occasion. Je regrette...

M. RATTE: Très bien. Je vais vous répondre.

M. BOSSE: ... mais un membre de la commission a le privilège...

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre!

M. RATTE: ... micro. Il y a deux ans... Un instant.

M. BOSSE: Je regrette mais mon intervention n'est pas terminée.

M. RATTE: Arrêtez un peu.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre!

M. RATTE: Nous allons parler nous aussi. Cela fait deux ans que vous nous racontez des mensonges.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre!

M. RATTE: Je veux avoir la parole.

M. BOSSE: Vous aurez la parole si vous voulez...

M. RATTE: Vous allez en avoir pour une heure. Nous avons faim. Nous ne voulons pas passer un mois ici à cause de M. Bossé.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre!

M. RATTE: Roger Ratté. Taxi de Québec.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît! Seulement un instant. Parce que si tout le monde parle ensemble, nous ne comprenons absolument rien.

M. RATTE: Cela fait longtemps que nous voulons parler et on nous coupe toujours la parole. Nous ne sommes pas capables de le faire. Nous avons quelque chose à dire.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Dites-le.

M. RATTE: Il ne faut pas attendre une heure. Nous allons tout perdre ce que nous avons à dire.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Dites-le ce que vous avez à dire.

M. RATTE: Il faut faire une mise au point devant la commission ici. Il y a deux ans, MM. Bossé et Mineau nous ont demandé de venir ici, à la porte du parlement, pour les assurances-automobiles. Ce n'était pas pour ça. C'était pour le bill 23. Il nous a raconté des mensonges depuis deux ans. Il est venu nous voir à une assemblée. On l'a demandé à une assemblée. Il n'est jamais venu. Il est malade. Il n'est pas malade, il est à Montréal. Il n'est pas à Montréal, il est ici.

M. BOSSE: Je regrette ici. C'est là une fausseté.

M. RATTE: Il dit: Je ne peux pas être partout. Si vous n'êtes pas capable d'être partout... On ne veut pas de vous. Vous nous avez bourré le crâne pendant deux ans. Je n'ai pas besoin de micro pour parler. Je suis capable de vous parler. Je n'ai pas l'instruction que vous avez. J'ai de cela.

M. BOSSE: C'est là une autre fausseté parce que je pense que...

M. RATTE: Non. Ce n'est pas une fausseté. A part cela, il y a de nos membres qui ont appelé M. Bossé et M. Mineau. Ces derniers leur ont demandé: A quelle association appartenez-vous? Ils leur ont répondu: Nous appartenons à l'APT de Québec. M. Bossé et M. Mineau ont répondu: Nous ne voulons pas parler avec vous. Faites partie du Metropolitan Taxi et nous parlerons avec vous. Dites-le si cela est vrai ou pas.

M. BOSSE: Ce sont des faussetés.

M. RATTE: Nous avons des témoins ici. Nous ne bourrons le crâne de personne. Je suis un ancien vice-président. Ce que j'ai fait pour le taxi, il n'y a pas un homme dans le taxi ici à Québec, ni dans la province de Québec, qui a fait ce que j'ai fait. Je ne veux pas me vanter. J'ai fait cela bénévolement. Vous êtes payé. Et il nous a rempli le crâne. Cela faisait une semaine que je travaillais jour et nuit pour les taxis. Vous n'aviez qu'à rester chez vous. Nous ne vous avons pas demandé de venir nous bâdrer, de venir nous remplir le crâne de mensonges comme vous l'avez fait.

M. LODEC: M. le Président, nous, du taxi, nous sommes tannés, nous sommes fatigués de vous voir tous ici en train de faire du capital politique sur notre dos. Vous êtes tous en train de faire du capital politique et puis, pendant ce temps-là, les matraques sont déjà sorties dehors. Allez voir, elles sont toutes là les matraques. Nous sommes tannés, nous ne voulons pas nous faire matraquer. On va vous dire ce qu'on a sur la patate. Si vous n'avez pas compris ce qu'est la patate, c'est le coeur. Nous avons du coeur, nous, les chauffeurs de taxi. Nous avons le coeur de faire vivre nos familles. Nous avons le coeur de les voir comme du monde, comme tout le monde. Nous ne voulons plus faire.. Vous m'écoeurerez tous comme c'est là. Je ne veux plus me faire niaiser par tout le monde, par tous et chacun ici. Je ne suis pas un maudit Français, je suis un maudit taxi, un maudit chauffeur de taxi, comme tout le monde ici.

M. FRADETTE: M. Bossé, les gars de Québec ont parlé. Moi, je vais parler de la rive sud.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Permettez-moi un commentaire. Un instant, s'il vous plaît. Tous les commentaires, adressez-les au président.

M. FRADETTE: D'accord. Pierre Fradette, chauffeur de taxi.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Je ne veux pas couper votre droit de parole. Vous allez avoir le droit de parler immédiatement après. Il y en a qui avaient le coeur réchauffé et vous devez l'avoir encore.

M. FRADETTE: On va parler un peu plus tranquillement, si vous voulez.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): D'accord. Ce n'est pas tellement ça, je vous demanderais, comme je l'ai demandé au début, une coopération très étroite. Vous allez voir que nous allons procéder et passer à travers notre travail. Il nous faut une coopération étroite de la part de chacun et de chacune. Je vous le demande comme homme, comme être humain. Je vous demande, s'il vous plaît, de donner votre coopération à la commission, de travailler avec la commission, pour que la législation qui en découlera soit une législation excellente, qu'elle soit acceptable, qu'elle soit bonne, qu'elle soit productive pour chacun des chauffeurs de taxi ou des propriétaires de taxis. Au moins, donnez-nous l'occasion de procéder à nos travaux. Je ne voudrais couper la parole à qui que ce soit. A la séance de cet après-midi, nous allons commencer avec l'article no 1. Nous allons donner plus de détails sur les autres que nous entendrons. Le ministre l'a suggéré et j'ai suggéré auparavant que ceux qui veulent être entendus s'inscrivent. Vous direz ce que vous voudrez quand vous serez au microphone, mais,

au moins, faites-le individuellement. Parce que, sans cela, nous ne pouvons rien comprendre et nous ne pouvons pas nous entendre. Je sais que c'est fatiguant d'être debout. Je connais tout ça. Il fait chaud dans la salle. Vous êtes venus de loin. Nous comprenons cela. Mais, au moins, donnez-nous l'occasion de coopérer avec vous.

Quand je dis nous, je parle de la commission parlementaire, de tous les partis représentés à cette commission, de tous les chauffeurs, de tous les propriétaires, de toutes les associations ici présentes. Au moins, donnez-nous cette coopération. Nous vous demandons peu de chose. Si le résultat n'est pas satisfaisant, à la fin de nos délibérations vous vous ferez entendre de nouveau. Chacun qui voudra parler devant cette commission le fera, tant que je serai ici comme président mais je voudrais vous entendre, cependant, un par un, si nécessaire, pas tous ensemble. Autrement, on ne pourra rien faire. Rien ne pourra être inscrit au journal des Débats. Le résultat de nos délibérations, où s'en ira-t-il? Je ne le sais pas. Cela ne nous aidera certainement pas à regrouper et à analyser ce qui s'est dit, pour en arriver ensuite à modifier, si nécessaire, soit la réglementation ou la loi, peu importe.

Alors, prenez la parole, donnez votre nom, l'endroit d'où vous venez.

M. FRADETTE: M. le Président, je suis Pierre Fradette, de Rive Sud Taxi, propriétaire avec 29 actionnaires d'une compagnie de 65 autos. Ce que je ne comprends pas, c'est que M. Bossé a été nommé par M. Bourassa, il y a deux ans, pour faire une enquête sur le taxi, où c'était censé aller mal. Il était chargé de faire une enquête partout, dans la province de Québec.

UNE VOIX : A Montréal.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): S'il vous plaît, je vous ai demandé votre coopération. Voulez-vous au moins me donner cela ? Il est assez difficile, vous savez, dans une salle remplie de personnes très intéressées, immédiatement impliquées dans toute l'affaire, s'il y en a qui commencent à faire des commentaires, de maintenir le contrôle. Nous avons été larges. Nous avons permis toutes sortes de choses jusqu'à maintenant, pour essayer d'arriver à cette coopération que je vous demande. De grâce, faites qu'on entende celui qui est au micro, à ce moment-ci.

M. FRADETTE: Ce que je ne comprends pas, c'est qu'au bout de deux ans durant lesquels M. Bossé et ses aides ont travaillé à cette enquête, on arrive avec ceci aujourd'hui. Même les députés du gouvernement — le député de Sainte-Marie le disait, tout à l'heure — ne comprennent pas le bill. Pourtant, c'était censé être une loi, à moins qu'il n'y ait eu des amendements.

Chaque fois qu'on ouvre les journaux, on est comme des marionnettes. Je sais bien que, dans notre cas, nous avons peut-être dix à douze personnes qui occupent un emploi double. Nous sommes heureux. Ces gars ne nous causent pas de problèmes. Cela fait huit ou neuf ans qu'ils ont des taxis. Une journée, ils ouvrent le bill et voient qu'ils perdent leur taxi. Les gars sont malheureux. Le lendemain, ils ouvrent la Presse: M. Bossé veut la paix dans le taxi. Le double emploi, on n'y touche plus. Les gars ont encore leur permis. Alors, les gars sont des marionnettes. Ils ne savent pas où ils s'en vont. J'ai des gars qui m'ont appelé. Ils ont des ans qui sont finies, dans le moment. Le moteur est fini. Ils ne savent pas si on va réduire le nombre des taxis sur la rive sud. Y a-t-il quelqu'un qui va arriver, un jour, et nous dire: A telle date, vous allez perdre vos permis ou encore: Achez-vous une nouvelle voiture demain matin?

Dans mon cas, mon taxi est fini. Je ne sais pas — cela fait une semaine que j'attends — si je vais perdre mon permis ou si je ne le perdrai pas. C'est pour cela que les taxis sont venus de partout. Nous voudrions savoir, aussi vite que possible, ce qui va arriver. Si vous n'êtes pas capables de nous le dire, si c'est trop confus, votre bill, comme M. Loubier le disait tout à l'heure, attendons quatre mois.

Moi, je demanderais bien plus que quatre mois. Si tu achètes une voiture neuve demain qui coûte \$4,000, dans quatre mois ils ne te donneront rien parce que c'est un taxi.

Donnez-nous au moins un an. C'est confus, même vous autres, les députés et les ministres, êtes mêlés avec le bill de M. Bossé depuis trois ans. Donnez-nous au moins un laps de temps pour geler ce bill. Moi, demain matin, je vais m'acheter une voiture neuve, et, si dans un an ils décident de me l'enlever, ils me l'enlèveront. Mais donnez-nous une date, nous ne sommes pas des marionnettes.

Tous les jours je lis dans le journal que je vais perdre mon permis, que je ne le perdrai pas, que j'ai un double emploi, qu'est-ce que je vais faire? Il me semble que vous êtes assez brillants pour dire que ce bill est confus. Lui a été nommé par Bourassa pour mettre la paix dans le taxi, mais je ne crois pas qu'ici et dans la rue ce soit la paix pour le taxi, je ne le crois pas. Vous avez la minorité.

Je comprends qu'il y a déjà eu des troubles. Cette enquête a été faite avant que nous ayons eu l'augmentation des taux donnée par le gouvernement. Depuis le 31 décembre 1971 que les gars ont eu l'augmentation des taux, je ne crois pas qu'il y en ait trop qui ne sont pas contents du taxi.

Les "meters" ont augmenté, et tous ceux que je connais sont contents de faire du taxi maintenant, on dirait que le prestige a monté. L'enquête a été faite dans ce temps. Moi, comme propriétaire, je n'ai jamais reçu de questionnaire chez nous. J'aurais dû en recevoir de vos fonctionnaires pour savoir si j'étais content du taxi.

Vous avez fait venir 100 ou 200 gars, mais nous sommes peut-être 15,000 dans la province de Québec avec des permis. On doit être assez brillant comme ministre pour envoyer des questionnaires aux propriétaires, aux gars qui ont des permis, et dire: Qu'est-ce qui ne marche pas, mon vieux? Dis-nous-le. Je ne pense pas que personne ici a eu des questionnaires chez soi, pour savoir ce qui ne marchait pas dans le taxi.

M. BOSSE: Sans répondre pour tout le monde, calmement, je pense que votre raisonnement est très sensé, c'est justement ça qu'il faut comprendre. Pourquoi un individu qui a fait une enquête, un rapport, inviterait tout le monde à s'exprimer si son intention n'était pas de clarifier la situation devant le parlement et devant tous les partis politiques, afin de faire en sorte que ce règlement corresponde à ce que vous voulez, vous, ou à ce que l'ordre public exige?

Je pense bien que personne ne peut mettre en doute mon honnêteté dans le travail que j'ai fait. Dans tous les cas, je ne veux pas faire d'interventions inutiles.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre!

M. BOSSE: Moi, il me paraît que, si nous entendions les parties dans l'ordre, une après l'autre, selon l'ordre qui a été établi, pour ensuite permettre à chacun de se faire entendre, nous pourrions libérer un certain nombre de personnes qui pourraient partir pour Sept-Iles, Baie-Comeau, Montréal et ailleurs. Nous entendrions tout le monde. Peut-être qu'au bout de la ligne vous auriez des petites surprises dans les modifications que le gouvernement veut apporter.

Nous voulons vous entendre. Mais nous ne voulons pas entendre des gens crier fanatiquement, avant même de s'être exprimés, de savoir ce que nous avons à proposer. C'est ça qu'on appelle...

M. FRADETTE: Ce que nous ne comprenons pas, M. Bossé...

UNE VOIX: Venez donc faire du taxi une fois de temps en temps à Montréal.

M. FRADETTE: Il en a déjà fait, M. Bossé. M. Bossé, vous devez comprendre que M. Bourassa vous a laissé ça entre les mains deux ans. Votre bill a été sorti et ce n'est pas la paix dans le taxi. Je ne sais pas ce que vous pouvez faire... Un instant, tout à l'heure, je vous ai laissé parler, maintenant c'est à mon tour. Je vais finir ma phrase, un instant. Qu'est-ce que vous pouvez faire, vous, aujourd'hui? Parce qu'il y a peut-être 4,000 ou 5,000 taxis un peu partout. Qu'est-ce que c'est la réponse qu'on va avoir aujourd'hui? C'est officiel qu'il y a dix villes qui viennent, peut-être 200 gars qui vont parler. Des gars, comme j'ai dit tout à l'heure,

qui sont nerveux, qui ne savent pas si on va couper des permis de travail dans certaines villes, tous ceux qui ont deux emplois, ceux dont l'automobile est finie et qui sont obligés de s'acheter des automobiles noires. Y a-t-il une réponse que vous pouvez nous donner aujourd'hui, vous, avec vos amendements à tous les deux jours? Pouvez-vous nous dire qu'on n'en aura pas de ça?

M. BOSSE: C'est-à-dire qu'il y a des questions sur lesquelles les réponses sont très faciles et en fait pourraient probablement démystifier ou justement éclairer les gens. Il ne s'agit pas de partir en peur. Vous n'avez jamais eu l'occasion, dans le domaine du taxi, de vous faire entendre au parlement. Aucun gouvernement antérieur ne vous a donné l'occasion d'être présent.

M. FRADETTE: M. le Président, je vais laisser la parole à un autre. Je vous remercie beaucoup de m'avoir laissé parler. J'espère que M. Bossé a compris le message. Il n'est pas infallible et je crois, comme tout homme, qu'il a fait une erreur avec son bill. Le gars qui ne fait pas d'erreur est dans l'asile. Il a fait une erreur avec son bill.

LE PRESIDENT: Nous allons suspendre nos travaux...

M. RATTE: M. le Président, juste un mot...

LE PRESIDENT: Un mot, oui, bref.

M. RATTE: Roger Ratté, taxi de Québec, propriétaire.

LE PRESIDENT: Vous avez parlé tout à l'heure.

M. RATTE: C'est parce qu'il m'a tellement choqué que je n'ai pas pu dire tout ce que je voulais dire, M. le Président. Là je tiens à garder mon sang-froid. Je vais vous dire une affaire, M. le Président, c'est que M. Bossé, à nos assemblées majoritaires, nous l'avons invité, mais il n'est jamais venu parce que nous n'étions pas d'accord avec lui et que nous n'étions pas de son bord. Avez-vous déjà vu ça, une affaire de même, M. le Président? Le gouvernement de M. Bourassa est majoritaire et se fait mener par la minorité. On n'a jamais vu ça. Ce n'est pas une question de parti, M. le Président, c'est une question de justice. M. Bossé a toujours écouté la minorité, jamais la majorité. Nous sommes de la majorité, nous, ils ne nous a jamais écoutés. Il a toujours écouté ceux qui faisaient son affaire avec Mineau, le "pas de cheveux". Cela en est un autre, ça. Ce n'est pas croyable, M. le Président, mettre des gars comme ça à la tête du gouvernement pour régler une affaire...

M. PINARD: Me permettez-vous? Si c'est le problème du double emploi qui vous inquiète...

M. RATTE: Non, ça ne m'inquiète pas, M. le Président, qu'il y en ait deux ou trois. Le gars qui a deux ou trois emplois, c'est parce qu'il a le coeur de le faire. Vous en avez deux ou trois emplois, vous. Est-ce que nous vous le disons? Nous ne vous le disons pas. Que le gars ait deux, trois ou quatre emplois... je conduis des Ready Mix, j'ai du coeur, j'ai besoin d'argent!

M. PINARD: Laissez-moi répondre. Si vous m'aviez laissé l'occasion de déposer des amendements ce matin...

M. RATTE: M. le ministre, nous avons confiance en vous. Nous savons que vous êtes avec nous à 100 p.c.

M. PINARD: Je suis prêt à vous dire...

M. RATTE: Mais lui, je le ferais démissionner du parti. Il va faire tort au Parti libéral, ce n'est pas croyable.

M. PINARD: C'est moi qui suis ministre des Transports, qui suis responsable.

M. RATTE: Oui mais...

M. PINARD: Je vous promets que les doubles emplois vont être protégés, les triples emplois...

M. RATTE: Oui, mais ne l'écoutez pas lui, c'est un pas bon!

M. PINARD: Il va y avoir protection des droits acquis en faveur de la veuve et des enfants.

M. RATTE: J'aime autant être dans mes pantalons que dans les siens.

M. PINARD: Il y a une foule d'amendements que nous sommes prêts à apporter, mais le choix, ce matin, c'était de vous dire les amendements que j'étais prêt à vous proposer ou de vous écouter d'abord.

M. RATTE: M. le Président...

M. PINARD: Nous avons pensé que c'était plus démocratique de vous écouter d'abord. Nous sommes prêts à vous écouter mais, s'il vous plaît, respectez le Parlement, respectez la commission parlementaire, faites-le dans l'ordre, dans l'objectivité, ne faites de procès à personne.

M. RATTE: D'accord.

M. PINARD: Les députés ne sont pas tous des bandits, ce ne sont pas tous...

M. RATTE: Je n'ai pas dit ça, M. le Président. Je respecte le ministère, la commission

parlementaire, le gouvernement et l'Opposition. Je les respecte tous, mais quand il y a une affaire, qu'un gars nous embarque dessus avec une minorité au lieu d'une majorité, pensez-vous que ce n'est pas tannant pour nous de dormir? Nous ne dormons pas. Il nous empêche de dormir. Pourquoi garder un gars semblable dans le parti? Il vous fait tort, M. le ministre.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Nous ajournons...

M. ROCH (André): André Roch, chauffeur de taxi de Montréal. J'aurais seulement un mot à vous dire. La plupart des gens qui sont ici sont venus pour vous dire que nous ne voulions pas avoir le règlement no 6, que nous sommes contre la centrale. Pourquoi toujours discuter? Nous sommes venus à 80 p.c. pour vous dire que nous ne voulons pas de ce règlement-là.

M. Loubier a proposé que nous fassions un comité et qu'on discute les amendements avec des membres du ministère des Transports. Accordez-nous ce privilège-là et nous allons vous donner des amendements tant que vous en voulez. Nous connaissons le problème du taxi, c'est nous qui travaillons dessus. Merci.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Nous ajournons nos travaux à 2 h 45 cet après-midi.

(Suspension de la séance à 12 h 37)

Reprise de la séance à 15 heures

M. SEGUIN (président de la commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): A l'ordre, messieurs!

L'Association des propriétaires de taxis de Laval. Si le ou les représentants sont ici, ils voudront bien s'approcher de la table et s'adresser, sans autre préambule, à la commission en donnant d'abord leur nom et l'association qu'ils représentent.

Association des propriétaires de taxis de Laval

M. LANCTOT: M. le Président, mon nom est Robert Lanctôt. Je représente l'Association des propriétaires de taxis de Laval, ainsi que la Coopérative des propriétaires de taxis de Laval qui regroupent sensiblement les mêmes membres. Au départ, établissons que l'Association des propriétaires de taxis groupe environ 115 personnes, sur une possibilité de 165 qui détiennent des permis à Laval.

Je ne sais pas si on vous a déjà remis copie du bref mémoire que l'association vous a présenté. Evidemment, on a été pris de court, comme tout le monde, mais on a quand même tenté de vous faire part de nos principaux commentaires sur le règlement no 6. Nous allons passer par-dessus certains points techniques puisque vous pouvez en prendre connaissance vous-mêmes. Cela a rapport au dôme et à tous les détails techniques qui concernent le taxi. Nous n'avons pas eu le temps de les étudier à fond. Nous avons tout de même soumis dans le rapport certains points sur lesquels nous ne sommes pas du tout d'accord.

Il y a six ou sept points sur lesquels je voudrais attirer l'attention des membres de la commission; ce sont les grandes lignes auxquelles on s'est attaché dans le règlement. Le premier point nous paraît peut-être secondaire; c'est la question de la feuille de route telle que suggérée par le règlement. Cela ne nous semble pas réaliste. Imaginez s'il faut que les propriétaire, comme chauffeurs de taxi, passent leur journée à remplir des formules tel que suggéré. Je ne dis pas qu'elles ne sont pas valables, mais il reste quand même que le travail ne sera plus expéditif. C'est un point mineur que nous voulons souligner.

Le deuxième point soumis par le règlement est la question du directeur-gérant. Je soumetts immédiatement à l'attention des membres de la commission qu'il nous semble que le règlement s'est basé peut-être un peu trop sur l'étude faite à Montréal. Le problème du taxi à Montréal n'est pas du tout, selon nous, le problème qui existe à Laval. A Laval, au départ, il existe dans la majorité des cas, des propriétaires artisans, c'est-à-dire des gens qui gagnent leur vie au moyen du taxi. Non pas que nous soyons contre les concessions qui existent à Montréal,

par exemple, ou les monopoles de taxis, ce n'est pas notre problème.

A Laval, l'ensemble des gens qui détiennent un permis sont des propriétaires de taxis qui travaillent eux-mêmes et qui vont chercher leur gagne-pain à même leur travail. D'une façon générale, le règlement nous semble porter trop d'attention à des particularités qui soulèvent des problèmes dans une agglomération aussi grande que Montréal et où il y a souvent beaucoup plus de chauffeurs que de propriétaires qui conduisent eux-mêmes leur taxi. Pour revenir au directeur-gérant tel que suggéré, puisque c'est quand même une partie importante dans le règlement, on prévoit justement que le directeur-gérant doit être un bonhomme qui ne détient pas un permis de taxi.

Vous vous imaginez bien que dans une ville comme Laval, qui a une population de 200,000, d'accord, il ne doit quand même pas y avoir un service de l'ampleur de celui offert à Montréal où une foule de compagnies existent et une foule de gares. A Laval, c'est pour transporter les gens, c'est une ville dortoir. Le service de taxis n'est pas du tout le même qu'à Montréal. Impliquer le salaire d'un bonhomme qui travaillerait à temps complet comme directeur-gérant, nous soumettons à cette commission que ce bonhomme coûterait peut-être drôlement cher à l'association d'agglomération telle que suggérée par le règlement et il ne s'occuperait pas réellement toute la journée pour faire son boulot.

Il y a un troisième point sur lequel nous voudrions appuyer davantage, c'est la question de la valeur marchande du permis de chauffeur de taxi. Partout dans le règlement no 6 il semble qu'on veuille enlever toute valeur marchande à ce permis.

Au nom des propriétaires de taxis de Laval, nous ne voyons pas pour quelle raison l'Etat s'attribuerait du jour au lendemain le droit de dire que les permis n'ont plus de valeur même si on dit à un certain article qu'effectivement il y aura une compensation. On ne parle pas de valeur marchande. Et tous ces bonshommes qui ont acquis des permis les ont acquis pour des sommes quand même assez importantes quant à eux. Nous ne voyons pas pourquoi le gouvernement viendrait à ce moment-ci dire: Messieurs, votre permis n'a plus la valeur qu'il avait au moment de l'acquisition.

Et nous n'acceptons pas de prendre le risque tel que formulé par l'article — je ne sais plus lequel — qui dit qu'on évaluera le permis à la moitié de la valeur des revenus nets... ce sont à peu près les termes de l'article. Nous pensons qu'il y a un grand risque que le propriétaire artisan, qui fait du taxi un commerce, voit du jour au lendemain son commerce se dévaluer.

Aussi, concernant la valeur du permis, une foule d'articles disent que la commission pourra retirer un permis, soit pour une question d'assurance, soit que le détenteur ne remplirait

pas les normes édictées par les règlements. Il n'y a pas d'articles qui tranchent la question quant à savoir de quelle façon... Il y a toujours l'article qui dit qu'on évaluera selon la moitié des revenus nets de la dernière année... mais l'Association des propriétaires de taxis maintient que le permis de taxi devrait toujours être évalué selon la valeur marchande qu'il a présentement.

Un article aussi que l'association n'accepte quand même pas facilement, c'est celui qui dit que le permis, au départ, est un privilège. C'est assez accepté puisque c'est un privilège qui était octroyé par les autorités municipales. Mais lorsque l'article dit qu'il ne s'agit plus de droits acquis — vous allez me dire qu'il n'y en a jamais existé — il reste que le bonhomme qui remplissait les normes se voyait normalement renouveler continuellement son permis de taxi. Par le règlement, nous craignons que la commission qui siègera pour l'émission des permis puisse enlever des permis. Et c'est toujours le même problème que nous soulevons: De quelle façon sera évalué ce permis? Par exemple, le type qui n'est plus assurable; c'est un cas qui existe assez fréquemment dans le domaine du taxi, pour certains, c'est leur faute, mais pour d'autres, c'est pour des raisons complètement indépendantes d'eux. Cela voudrait dire à ce moment-là: Quelle est la valeur? Et je pense que le règlement ne répond pas à cette question.

Le bonhomme ne peut plus transférer son permis, à moins que je ne m'abuse, puisque la commission retire le permis en question.

Il y a un quatrième point qui, dans le règlement, nous apparaît bizarre. En effet, on a voulu, par ce règlement, non seulement protéger les chauffeurs de taxi, mais aussi assurer la survie du propriétaire artisan. Or, de la façon qu'on a réglementé dans le présent cas, il appert, selon nous, que le propriétaire artisan se verra devenir un fonctionnaire comparable à un chauffeur d'autobus, qui devra faire de telle heure à telle heure, qui ne pourra plus exercer librement son commerce. Je me permets de vous faire part de la réaction de certains membres de l'association qui disaient carrément: Si on veut nous mettre un carcan, eh bien, on fait du taxi parce que, justement, on est libre de le faire. Et ces bonshommes-là gagnent leur vie avec cela. Si le gouvernement veut nous mettre un carcan, nous allons vendre notre permis, puisque nous avons choisi d'être propriétaires d'un permis de taxi — je parle pour le cas de Laval — et d'utiliser nous-mêmes ce permis de taxi. Ils disent: Aussi bien nous retirer et travailler à un autre endroit où nous aurons des heures fixes, mais nous n'aurons pas une foule de rapports à faire, une foule de renseignements à fournir. Si nous sommes limités dans un commerce, aussi bien partir un autre genre de commerce. Parce qu'il faut quand même admettre que le taxi est un commerce, et le règlement apparaît à l'association comme un carcan.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Pour permettre aux membres de la commission de suivre vos commentaires, pourriez-vous donner la référence à l'article en question, dans la mesure du possible?

M. LANCTOT: J'aimerais bien cela, M. le Président, mais malheureusement nous n'avons pas eu le temps. J'ai essayé de broser un bref résumé.

M. BOSSE: Article 61, paragraphe d). On parle de 60 heures par semaine que le permis devrait être mis en disponibilité.

M. LANCTOT: C'est cela, M. Bossé. A cet effet, je me permets d'ajouter que, justement, pour valoriser la position du propriétaire artisan... Imaginez que le propriétaire artisan gagne sa vie avec son véhicule, qu'on veuille le limiter. D'accord, à 60 heures, on limite son commerce, on limite son entreprise. Vous allez me dire sûrement qu'il n'y a pas de minimum ou de maximum marqué.

M. BOSSE: Le minimum est de 60 heures, il n'y a pas de maximum.

M. LANCTOT: C'est un maximum aussi?

M. BOSSE: Non, non. Le minimum est de 60 heures mais il n'y a pas de maximum. C'est pour obliger, en fait, celui qui détient un privilège de donner le service au public, s'assurer qu'il le donne au public. C'est un minimum de 60 heures.

M. LANCTOT: D'accord.

M. BOSSE: C'est pour le véhicule, à part de cela, pas pour l'employé.

M. LANCTOT: Si c'est ce que le règlement veut, d'accord.

M. BOSSE: C'est cela.

M. LANCTOT: Mais je pense qu'il y aurait peut-être lieu de préciser que c'est un minimum parce que cela pourrait être un maximum, d'après la formulation.

M. BOSSE: C'est fait au journal des Débats, à l'heure actuelle.

M. LANCTOT: Bon. Alors, je ne continuerai pas plus longtemps.

Il y a un cinquième point sur lequel nous voudrions attirer votre attention. Le tarif suggéré par le règlement semble acceptable pour l'Association des propriétaires de taxis, à une seule chose près, peut-être. C'est que pour la nuit, c'est-à-dire à partir de minuit jusqu'à huit heures, l'association serait drôlement d'accord pour qu'au moment de la chute il y ait

majoration de \$0.25 à titre de service de nuit.

Je disais donc que le tarif suggéré par le règlement est accepté par l'Association des propriétaires de taxis, à une exception près, c'est-à-dire qu'il y ait une majoration de \$0.25 lors de la chute, à partir de minuit jusqu'à huit heures du matin.

M. BOSSE: La nuit.

M. LANCTOT: Un tarif de nuit qui existe, d'ailleurs, dans plusieurs grandes villes.

Il y a un sixième point, enfin, sur lequel nous voudrions attirer votre attention. C'est l'article 6.270, où il est dit textuellement: "Il doit être constitué une association de taxi pour chaque agglomération, conformément à l'article 6.406". Cet article se réfère, en d'autres mots, à une incorporation selon la troisième partie de la Loi des compagnies. Nous soumettons, messieurs, que cet article devrait inclure aussi les coopératives. En effet, déjà, dans certaines villes comme la nôtre, existe une coopérative qui est très représentative de la majorité des détenteurs de permis de taxi. Selon nous, créer une autre corporation légale parallèlement à la coopérative existante ne consisterait qu'à doubler les services et les tâches.

Les coopératives, que ce soit à Laval, Sherbrooke, Trois-Rivières ou Québec — peut-être que j'en oublie — sont déjà en place et fournissent des services au public et à leurs membres.

Nous croyons aussi que le mouvement qui mène à la formation d'une coopérative motive davantage ses membres. En effet, non seulement il y a un désir plus ardent de bien servir la clientèle, mais il y a aussi tous les avantages dont peuvent jouir les membres d'une association coopérative.

Brièvement, concernant les coopératives, je pense que dans un même corps, dans une même corporation légale, si vous voulez, le service au public et aux membres pourrait être fourni. Peut-être que nous parlons de façon quelque peu intéressée, puisque déjà une coopérative existe à Laval. Il n'en demeure pas moins que l'expérience qui a été vécue à Laval — certains membres de cette commission sont sûrement au courant — a drôlement contribué à réorganiser tout le taxi à Laval, parce que les membres réalisent que c'est leur propre affaire.

L'association, telle que suggérée par le règlement, nous paraît un peu trop comme un corps disciplinaire. Sans doute, vous savez comme moi qu'il n'est pas facile de faire de la discipline dans le milieu du taxi. L'association d'agglomération semble plutôt un corps qui doit servir aux fins du public. Il s'agit d'organiser une centrale. Il y a certains points, quand même, qui disent qu'on va créer un régime de rentes pour les membres, etc. Mais de l'ensemble des articles concernant l'association, il ressort avant tout que c'est pour restructurer, comme la coopérative pourrait le faire, tout le taxi dans une agglomération.

A ce moment-là, on ne voit pas réellement à quelles fins pourrait servir cette association pour les membres, puisqu'avant tout l'association doit être un corps visant à organiser le taxi dans une agglomération. Il y aurait peut-être lieu de lui donner plus de pouvoirs. Comme des coopératives efficaces existent déjà dans plusieurs villes importantes, nous demandons aux membres de la commission s'il n'y aurait pas lieu d'amender cet article et d'y ajouter: "ou les coopératives, selon le chapitre 292."

Enfin, messieurs, nous comprenons que c'était un travail ardu que de tenter de régler le domaine du taxi. Nous soumettons cependant que ce règlement n'a pas assez fait la différence entre propriétaire artisan et le chauffeur de taxi. C'est pas que nous voulons avoir une chasse gardée mais il demeure qu'il y a trop d'articles dans ce règlement qui s'appliquent à des propriétaires et on se demande l'utilité d'une telle application.

Je pense qu'il y aurait sûrement lieu de préciser quels articles devront s'appliquer au chauffeur de taxi et lesquels devront s'appliquer au propriétaire artisan. Enfin, en dernier lieu, nous soumettons qu'il nous semble — je me répète peut-être — que le règlement a été construit en prenant comme base le problème de Montréal. Et c'est le dernier point que je voudrais soumettre à votre attention.

Vu la complexité du problème qui existe à Montréal, le nombre de permis en circulation, le nombre de chauffeurs, nous comprenons facilement qu'il faille une réglementation bien précise pour coordonner tout ce système. Cependant, ce n'est pas notre problème à Laval, messieurs. Le problème à Laval, je vous l'ai dit, nous avons des propriétaires artisans, nous acceptons qu'il y ait certaines normes émises par le gouvernement pour la protection du public, l'intérêt du public, d'accord. Mais les propriétaires de taxis de Laval ont un commerce bien établi, ils veulent le conserver sans que le gouvernement n'intervienne dans tout ce qu'ils font, de la même manière que tout bonhomme qui exploite un commerce dans une ville.

Je pense qu'il y aurait lieu peut-être, avant d'adopter un règlement final, d'étudier plus à fond les problèmes qui existent dans les autres villes. Je ne vous retiens pas plus longtemps, j'ai terminé quant à moi.

M. LOUBIER: M. le Président, si vous me permettez.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Le député de Bellechasse, chef de l'Opposition officielle.

M. LOUBIER: J'aurais une question à poser à celui qui vient de présenter le mémoire pour l'Association des propriétaires de taxis de Laval incluant les membres de la coopérative. Il a souligné à différentes reprises qu'ils ont été un peu pris de court — je pense que c'était l'expres-

sion utilisée — et qu'il n'a pas eu le temps d'étudier à fond le règlement tel que soumis. Il a dit qu'une des plaintes fondamentales était qu'on n'avait pas tenu compte, dans le règlement, des caractéristiques qui pouvaient être propres à Laval ou ce secteur et que le tout serait noyé dans l'ensemble du grand Montréal. Il a ajouté que le problème qui confronte les propriétaires et les chauffeurs de Laval ne sont pas les mêmes que ceux de la ville de Montréal. Est-ce que j'ai bien interprété? Vous nous faites certaines suggestions, mais est-ce que vous souhaiteriez avoir plus de temps pour l'étudier plus à fond et faire des suggestions plus précises concernant le territoire qui vous intéresse plus spécifiquement?

M. LANCTOT? Je pense bien qu'on pourrait nous accorder du temps supplémentaire. Il ne s'agit peut-être pas d'accorder des mois parce que, si on veut régler le problème du taxi, il faut quand même y voir. Mais, s'il nous était accordé un délai supplémentaire pour étudier à fond certains problèmes et les faire valoir davantage en prenant des exemples concrets, je pense que peut-être la commission pourrait en bénéficier davantage. Nous n'avons pas pu le faire à cause du court délai.

M. LOUBIER: Est-ce que je peux déduire en toute honnêteté de vos propos que vous souhaiteriez que les caractéristiques qui ressortent de votre territoire puissent être précisées davantage pour faire en sorte que la régionalisation de cette réglementation se fasse selon les besoins et le contexte du lieu?

M. LANCTOT: Donc, nous apprécierions grandement avoir l'occasion de faire valoir le problème du taxi à Laval, même si certains membres qui ont étudié le problème du taxi connaissent assez bien le problème qui existe à Laval. Aujourd'hui, tout ce que nous avons fait, c'est de regarder les grandes lignes du règlement no 6. Nous nous sommes limités à commenter ce règlement, sans faire ressortir les problèmes qui existaient à Laval. Je vous en ai mentionné un, c'est le propriétaire artisan. Des chauffeurs, il n'en existe pas tellement à Laval. Je n'en connais pas le nombre, mais c'est très restreint comme chauffeurs. La plupart sont des propriétaires artisans.

M. LOUBIER: Si je comprends bien, vous êtes avocat.

M. LANCTOT: C'est ça.

M. LOUBIER: Etant avocat, vous n'avez pas eu assez de temps, vous avez été pris de court pour faire une étude approfondie et présenter un mémoire plus élaboré.

M. LANCTOT: M. Loubier, l'Association des propriétaires de taxis s'est réunie la semaine

dernière. Alors, avant que l'administration de l'association, la coopérative se réunisse à son tour...

M. LOUBIER: C'est loin d'être un reproche. Je veux tout simplement illustrer par là que vous, qui êtes avocat, qui êtes familier avec tous ces textes, avec toutes les énergies que vous y avez mises, toute la somme de travail, il vous a été impossible d'en cerner toute la profondeur et toutes les implications. Vous souhaiteriez pouvoir l'étudier davantage pour arriver à des suggestions plus concrètes, qui colleraient au besoin et au contexte de vos clients. C'est ça?

M. LANCTOT: Disons qu'on le souhaite pour autant que le gouvernement émette un règlement sur le taxi.

M. LOUBIER: D'accord.

M. LANCTOT: Qu'on ne mette pas ça sur les tablettes.

M. PINARD: Si de bonnes explications sont données aux points d'interrogation soulevés, est-ce que vous pensez qu'on peut quand même travailler objectivement, de façon réaliste et assez rapidement? Pour autant qu'on aura la chance d'expliquer le point de vue du gouvernement et le mécanisme de fonctionnement du règlement no 6?

M. LANCTOT: C'est ça. Absolument, M. le ministre. D'ailleurs, si vous remarquez, nous n'avons pas rejeté en bloc le règlement no 6. Nous nous sommes attardés seulement aux points qui nous semblent atteindre de façon inacceptable la qualité de propriétaire artisan, ce qui est le cas à Laval.

M. PINARD: Après avoir entendu ceux qui devaient se faire entendre, pensez-vous qu'il serait possible que ceux qui représentent le gouvernement, ayant la chance d'expliquer le fonctionnement, les objectifs et la mécanique de fonctionnement, on puisse en venir à une entente satisfaisante?

M. LANCTOT: Non seulement je pense que c'est possible, mais il est souhaitable que la commission parlementaire en vienne à édicter quelque chose de définitif concernant le taxi.

M. PINARD: Je vous remercie.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député d'Abitibi-Ouest.

M. AUDET: La question que je poserais est un peu hypothétique, mais vu que la commission semble vouloir établir une nouvelle valeur des permis de taxis, établir une nouvelle valeur de base ou un minimum pour faciliter l'uniformisation d'une nouvelle échelle de la valeur des

permis, votre coopérative accepterait-elle cette échelle, moyennant remboursement de la différence?

M. LANCTOT: Je m'excuse, je ne comprends pas. Parce que c'est seulement la commission qui établit la valeur... On peut parler de valeur du permis...

M. AUDET: La valeur que vous estimez présentement avec la valeur que la commission voudra bien donner au permis.

M. LANCTOT: Qui compenserait pour la différence? Le gouvernement...

M. AUDET: Justement, je crois que le gouvernement se doit, s'il veut établir de nouvelles lois, d'en payer la note.

M. LANCTOT: Nous sommes d'accord, pour autant que les bonshommes intéressés ne perdent pas quant à la valeur de leur permis. Que ce soit de quelque façon, pour autant qu'on leur octroiera au moins la valeur approximative et marchande de leur permis.

M. AUDET: Croyez-vous que ceci faciliterait la possibilité pour votre coopérative de continuer à exister à l'encontre des suggestions du gouvernement de regrouper sous une même association tous les taxis?

M. LANCTOT: Si le gouvernement adopte le règlement tel quel, c'est bien évident que la coopérative peut quand même continuer à exister pour le service unique des membres. La seule question que l'on se pose est: Pourquoi deux groupes parallèles existeraient-ils pour en venir au même rôle, le taxi? La coopérative pourrait donner un bon service au public et un bon service à ses membres.

M. AUDET: Etes-vous pour un regroupement global?

M. LANCTOT: Oui, nous sommes entièrement d'accord sur le regroupement, mais encore là, nous parlons pour nous, à Laval, puisque nous avons un problème concret; celui de Montréal, nous ne le connaissons pas. Je voudrais bien qu'on comprenne bien que je parle pour Laval; nous n'avons pas étudié le problème de Montréal.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Sainte-Marie, le député de Napierville-Laprairie et le député de Dorion. Avez-vous terminé?

M. AUDET: Oui.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Sainte-Marie.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Prési-

dent, j'ai seulement une question à poser à M. Lanctôt.

Avec votre permission, avant, je voudrais apporter une petite correction — j'en ai à peu près pour dix secondes — à mon texte de ce matin, surtout pour le journal des Débats. Mon texte disait: Les coopératives sont-elles trop ou pas assez généreuses? Il aurait fallu lire: Les compensations.. C'est une erreur d'impression du texte, il ne fallait pas écrire le mot "coopérative" mais bien le mot "compensation".

Ceci dit, j'aurais une question à poser à Me Lanctôt. Dans votre mémoire, vous parlez des 60 heures par semaine, des huit heures par jour et vous dites que les gens que vous représentez ne sont pas d'accord, qu'est-ce que vous pensez de la suggestion de l'équivalent des 60 heures par semaine réparties sur un an? Ceci voudrait dire qu'un chauffeur de taxi aurait une moyenne de 60 heures par semaine dont 35 heures en fin de semaine et 25 heures les autres jours. Cela resterait son privilège et son droit. La moyenne d'heures serait de 60 heures par semaine mais répartie sur un an, ce qui reviendrait à dire 2880 heures. Quant aux 60 heures, le chauffeur les ferait quand il le voudrait. S'il veut les faire la fin de semaine ou le lundi, ce serait son privilège, il garderait cette liberté. Je soumettais cela dans le texte surtout pour consultation. Je vous demande votre idée, l'idée de vos membres.

M. LANCTOT: J'émetts une opinion personnelle, puisque ça n'a pas été discuté comme tel. Je pense que l'idée n'est peut-être pas mauvaise.

Mais, si on veut édicter les normes, de quelle façon le gouvernement pourra-t-il réellement vérifier les 60 heures si, comme vous le dites, une semaine, un bonhomme peut faire 25 heures et si, dans une autre, il peut faire 80 heures?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Cela serait contrôlé par son association. Il ne s'agit pas d'avoir un inspecteur du gouvernement pour chaque chauffeur. L'association dont il ferait partie contrôlerait la moyenne d'heures que le chauffeur de taxi ferait dans un an. C'est difficile de répondre tout de suite, je comprends. Je vous demande simplement ce que vous en pensez. C'est une suggestion que nous donnions dans notre texte.

M. LANCTOT: En pratique, cela se fait sûrement puisqu'en hiver les chauffeurs de taxi travaillent de longues heures. Par contre, durant l'été, ils font des semaines de 24 heures. Si on pense à l'intérêt public, c'est là que le problème se pose.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il y a la loi de l'offre et de la demande. Si tous les taxis disent: Je fais mes 60 heures pendant les fins de semaine, il va y avoir une pénurie de taxis au début de la semaine. Donc, automatiquement, il

y en a qui vont faire leurs heures au début de la semaine. Cela compense.

M. LANCTOT: Le danger du minimum est peut-être une question d'ordre économique. Comment les propriétaires de permis, qui ont des chauffeurs sur leurs véhicules, feront-ils pour maintenir leur commerce, par exemple, durant la période estivale, si on les oblige à mettre en circulation les véhicules 60 heures par semaine?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Merci.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Napierville-Laprairie.

M. BERTHIAUME: M. Lanctôt, vous avez fait état des distinctions de circonstance qui peuvent exister dans le domaine du taxi à Montréal et à Laval. A priori je suis disposé à accepter ces distinctions. Par contre, je voudrais savoir si vous êtes en mesure de nous dire si ceux que vous représentez seraient plus favorables à ce que Laval soit exclu de la réglementation no 6 ou s'ils préféreraient avoir le règlement no 6 tel que vous l'amendez, d'une façon générale. J'essaie de mettre le doigt sur les aspects qui peuvent vous paraître positifs dans le règlement no 6, s'il y en a pour vous.

M. LANCTOT: Votre question est dangereuse. Je pense que le règlement devrait être plus souple pour ce qui est de son application.

M. BERTHIAUME: Pardon?

M. LANCTOT: Je pense que...

M. BERTHIAUME: Il pourrait être plus souple.

M. LANCTOT: ... le règlement devrait être plus souple quant à son application.

M. BERTHIAUME: Implicitement, il y a des dispositions pour les gars de Laval.

M. LANCTOT: Ce serait la commission qui verrait à ce que le règlement soit appliqué intégralement dans telle municipalité ou s'il ne s'applique pas.

M. BERTHIAUME: Pouvez-vous me donner brièvement une idée des points qui vous semblent particulièrement bénéfiques?

M. LANCTOT: Des points qui ne pourraient pas être appliqués à Laval, par exemple?

M. BERTHIAUME: Oui.

M. LANCTOT: Je regrette, mais je ne pourrais pas vous répondre à brûle-pourpoint comme cela et sortir des points techniques. Comme

je vous le dis, on s'est attaché aux grandes lignes du règlement. On ne s'est pas attaché aux technicités du règlement.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Dorion.

M. BOSSE: Est-ce que votre groupe est satisfait de la norme d'un permis par 1,000 à 1,200 personnes dans votre agglomération?

M. LANCTOT: Je pense qu'on peut dire que l'association est satisfaite si on la maintient au moins à 1,200. Elle aurait apprécié davantage 1,500, en vous rappelant que Laval est une ville-dortoir.

M. BOSSE: Est-ce que vos membres ont été consultés, est-ce qu'ils ont rencontré ceux qui travaillaient avec moi lors de l'enquête ou après et est-ce qu'on a mis à votre disposition, aussi rapidement que possible, des exemplaires du règlement en nombre suffisant?

M. LANCTOT: On a reçu, effectivement, des exemplaires du règlement, et les membres en ont été informés lors d'une assemblée qui a eu lieu hier soir à huit heures.

M. BOSSE: Vous diiez bien hier soir?

M. LANCTOT: Evidemment, on avait consulté les membres auparavant, soit de bouche à oreille, mais il y a eu une assemblée officielle qui a pu être tenue...

M. BOSSE: De votre groupement?

M. LANCTOT: C'est cela, du groupe.

M. BOSSE: Dès que le règlement a été publié, il était disponible, je pense que vos membres ont été avertis.

M. LANCTOT: Oui. Les membres se rencontrent fréquemment et s'en parlent. Nous savions quand même quel était le pouls face au règlement.

M. BOSSE: Merci.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Lotbinière.

M. BELAND: M. le Président, j'aurais également une question à poser. Vous avez dit tantôt que vous n'aviez pu étudier à fond le volumineux rapport, le règlement no 6, qui a des implications profondes mais est-ce que vous l'avez étudié suffisamment pour être en mesure de nous donner l'opinion des propriétaires de taxis de Laval à savoir si ce serait plus rentable si le règlement no 6, tel quel, était appliqué demain matin? Est-ce que ce serait plus rentable pour les propriétaires de taxis de Laval?

M. LANCTOT: Le secrétaire de l'association me dit que la question a été débattue lors de l'assemblée et la réponse est non.

M. BELAND: Est-ce que vous pourriez donner quelques raisons qui vous font dire que ce serait moins rentable?

M. LANCTOT: Personnellement, je pense à de nombreuses technicités qui existent dans le règlement qui font que le travail va être beaucoup moins expéditif. C'est beau de planifier mais je pense qu'il ne faut pas planifier de façon aiguë. Et si on doit appliquer tous les articles sur la façon dont les chauffeurs de taxi doivent se rapporter à la centrale, noter une feuille de route, indiquer toutes leurs allées et venues, je pense qu'on perd à peu près 50 p.c. de la production.

LE PRESIDENT (M. Séguin): On nous indique qu'on a de la difficulté à nous entendre des galeries, est-ce qu'on pourrait parler un peu plus fort?

M. BELAND: Dans ce cas, cela m'amène à vous poser la dernière question suivante. D'ailleurs, je pense bien qu'on va tous se limiter à une ou deux questions, afin qu'il en passe le plus possible aujourd'hui. De toute façon, pour terminer sur cet aspect de la rentabilité, vous parlez de feuilles de route. Est-ce que vous incluez également un autre élément important, qui est celui de la motivation? Est-ce que la motivation va diminuer par le système qui sera implanté par l'application du règlement no 6?

M. LANCTOT: Elle diminuerait peut-être, en ce sens que les propriétaires de permis de taxi ne se sentiraient plus de libres commerçants.

M. BELAND: Merci.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Maskinongé.

M. PAUL: M. le Président, je voudrais demander à Me Lanctôt s'il est en mesure de nous donner certains chiffres, certaines statistiques quant au nombre de services qu'effectuent les chauffeurs de taxi de la ville de Laval, quant au nombre de passagers. Dans votre mémoire, au cinquième point, vous soulevez, à mon point de vue, un problème très important, par référence à l'article 637. C'est cette limite que l'on retrouve dans le règlement, à l'effet qu'un chauffeur de taxi ne pourrait pas transporter plus de quatre adultes. Vous craignez qu'une telle mesure, si elle était retenue dans le règlement, aurait un effet néfaste sur le commerce du taxi. Vous suggérez que le nombre d'adultes soit porté à cinq, ou deux adultes et quatre enfants. Est-ce que les membres de votre association sont en mesure de nous dire quel

est le pourcentage de services qu'ils font en transportant au moins cinq adultes?

M. LANCTOT: Si vous le permettez, le président de l'Association de la coopérative, M. Jean-Guy Pelletier, pourrait répondre à cette question.

M. PAUL: Certainement.

M. PELLETIER (Jean-Guy): Concernant la qualité du service si vous réduisez le nombre de passagers dans une voiture-taxi, je vais vous donner des chiffres qui pourraient peut-être aider là-dessus. La Coopérative des propriétaires de taxis de Laval a effectué, pour un petit nombre de voitures, 6,000 appels dans les semaines précédant Noël avec, en moyenne, trois à quatre passagers par voiture. Cela vous donne une idée des gens transportés.

Maintenant, en fin de semaine, la moyenne de passagers est de cinq. S'il faut mettre deux voitures, en fin de semaine, pour transporter le même nombre de passagers, il vient un problème qui nous empêchera de donner un service à notre clientèle.

M. PAUL: Ne craignez-vous pas alors une situation qui pourrait causer préjudice aux taxis, si, à un moment donné, on oblige le père de famille, par exemple, à retenir deux taxis pour faire sa course ou transporter les membres de sa famille? Ce serait au bénéfice du transport en commun comme, par exemple, à Montréal, le métro ou l'autobus.

M. PELLETIER (Jean-Guy): Disons que le commerce du taxi est un peu compliqué. Il faut faire aimer le taxi aux gens. Il faut habituer les gens à voyager en taxi. Si vous déshabitez les gens à voyager en taxi parce qu'ils ne peuvent pas amener leur famille complète avec eux dans un voyage, le père de famille va prendre le métro ou l'autobus.

M. PAUL: C'est que Me Lanctôt — je ne lui en fais pas reproche — avait soulevé, à mon point de vue, un problème très important, qui peut affecter grandement l'économie ou les revenus du chauffeur de taxi, en limitant le nombre d'adultes à quatre, au lieu de cinq, ou deux adultes et quatre enfants, comme vous le recommandez. Je pense bien que c'est une mesure qui, à mon humble avis, devrait être retenue et le règlement devrait tenir compte de cette recommandation qui nous est faite par votre procureur.

M. LANCTOT: Si vous me permettez, je rappelle qu'on a tantôt soulevé les principaux problèmes. J'ai dit qu'on avait oublié des détails. Vous allez me dire que c'est une question de rentabilité, de service au public; c'est la raison pour laquelle j'ai passé par-dessus, parce que je savais que les membres de la

commission prendraient connaissance du rapport.

Mais je réitère que limiter le nombre de passagers comme le règlement le fait défavorise — l'exemple que je donnais — le père de famille qui a quatre enfants. Il n'est certainement pas pour prendre deux véhicules pour se transporter. On limite la croissance du commerce et le service au public.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le ministre des Transports.

M. PINARD: C'était pour rejoindre un peu les préoccupations soulevées par Me Lanctôt. Vous admettez vous-même que ce sont plutôt des questions de détails, qui conservent quand même leur importance dans l'ensemble du règlement no 6. Mais ce n'étaient pas pour vous les objectifs fondamentaux du règlement no 6, ou les objectifs fondamentaux pour lesquels vous formulez une opposition.

Vous avez essayé de faire ressortir ce qui vraiment est fondamental comme opposition de votre part, relativement au règlement no 6. Je vous remercie, c'est pour ça que nous sommes en commission parlementaire. Pour les questions de détails, je pense que nous pouvons nous accommoder d'amendements assez facilement. Est-ce que ça doit être quatre ou cinq passagers? Pour le groupement familial, personnellement je serais enclin à penser qu'il faudrait accepter une famille de cinq ou même de six, compte tenu du nombre d'adultes et d'enfants, pour ne pas obliger une famille à se séparer en deux pour aller à un certain endroit. Vous avez absolument raison là-dessus.

Vous avez affirmé que c'est fondamental de maintenir la valeur marchande du permis, sans donner trop de détails sur la formule qui devrait être mise en vigueur pour précisément protéger les droits acquis du détenteur de permis, en faveur par exemple de sa famille, s'il arrivait à décéder. A quel moment la valeur marchande devrait être indexée ou évaluée?

Est-ce que vous avez eu à aller plus loin de ce côté pour formuler des hypothèses de travail?

M. LANCTOT: Disons que ce sont des recommandations que nous pourrions peut-être faire ultérieurement. Je vous rappelle que nous nous sommes attardés aux grandes lignes et il nous paraît très important de conserver la valeur marchande du permis pour des raisons bien pratiques, comme j'ai noté tantôt. C'est que ces gens ont payé, c'est un commerce pour eux. Ils ne voient pas pourquoi l'Etat — même si la loi ne va pas si loin — pourrait dire: Votre permis n'a plus de valeur marchande. Ce qu'ils ont, c'est un droit acquis, qu'ils possèdent depuis plusieurs années.

M. PINARD: Ce serait en faveur de ceux qui sont détenteurs actuellement de permis?

M. LANCTOT: Exactement. Qu'à l'avenir l'Etat décide de légiférer autrement, je pense que c'est son pouvoir et son droit. Pour ce qui est des droits acquis, je pense qu'on doit quand même respecter ce que ces gens ont acquis à force de labeur.

M. PINARD: Très bien.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Gaspé-Nord.

M. GAGNON: Me Lanctôt, nous vous avons écouté avec beaucoup d'attention. Nous avons senti que vous aviez une grande prudence, parce que vous ne possédiez pas toute la connaissance nécessaire de ce rapport qui est presque aussi considérable que le code civil du Québec, mais qui n'a pas été expérimenté.

Nous avons entendu ce matin de bons amis qui sont venus à la barre et qui ont dit: C'est une épée de Damoclès sur nos têtes. Nous voudrions changer nos automobiles, avoir d'autres éléments et le temps ne nous le permet pas. Est-ce que vous auriez une suggestion à faire à la commission et qui pourrait être celle-ci: Nous vous demandons de suspendre ce règlement, de nous assurer un délai d'un an, jusqu'au 1er janvier 1974? Cela permettrait aux gens de savoir où ils vont, de dire: Nous avons douze mois en avant de nous, nous pouvons changer nos automobiles. Nous pouvons répondre à tous les éléments dont on a fait mention ce matin.

Cela permettrait à la commission et à vous tous qui représentez les différentes organisations, ou même les taxis privés, de s'asseoir, d'étudier, parce qu'on dit que le gouvernement permet un délai raisonné et raisonnable.

Est-ce que vous avez une suggestion à faire à la commission en disant: Suspendez, pour qu'un délai soit spécifié et une date déterminée? Je crois que ça répondrait bien à toutes les objections ou à toutes les critiques qu'on a faites ce matin.

M. LANCTOT: Au départ, je pense que votre délai d'un an est trop long. On tarde déjà à régler le problème du taxi.

M. GAGNON: C'est ce qu'on vous demande.

DES VOIX: Oh!

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît!

M. LANCTOT: Peut-être que six mois suffiraient, peut-être quatre. Je ne suis pas en mesure de trancher la question, mais je pense que remettre encore le problème à un an, ce serait beaucoup trop long.

Si le président me le permet, j'allais vous faire des suggestions. Il y en aurait sûrement une à faire, c'est que deux comités soient

formés, un comité des propriétaires artisans et un comité des chauffeurs de taxi. Que ces comités consultent absolument toutes les agglomérations, toutes les villes et municipalités du Québec; que ces comités soient formés et payés par le gouvernement. Je pense qu'il y a bien des gens au Québec qui se sont occupés du problème du taxi. De nombreuses associations ont été formées. Il y a des gens qui pourraient vous apporter une foule d'éléments qui aideraient sûrement la commission à mieux régler le domaine du taxi. Ce serait peut-être la seule solution pour en arriver à un règlement qui plairait à tout le monde. On n'est pas sans ignorer que M. Bossé a fait un excellent travail et qu'il a consacré du temps à étudier le domaine du taxi.

Il reste quand même que le problème était tellement complexe qu'il lui aurait peut-être fallu avoir un personnel plus nombreux pour consulter le plus grand nombre de personnes possible. Il a dû se limiter malgré lui. Je pense qu'il est encore temps, dans un délai restreint, je le répète, de consulter le chauffeur de taxi et le propriétaire de taxis en formant des comités, tel que le prévoit la Loi des transports, le bill 23, qui seraient subventionnés par le gouvernement avant de régler de façon définitive le problème.

M. GAGNON: Vous êtes pour le principe d'un délai qui peut varier selon les différentes organisations qui émettront des opinions. Tout de même, le principe d'un délai est normal et nécessaire dans la préparation de votre travail et pour réussir à régler ce problème qui est crucial.

M. LANCTOT: Je dis oui et je pense traduire l'esprit de l'Association des propriétaires de taxis de Laval et de la coopérative.

M. GAGNON: Très bien, c'est tout.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député d'Abitibi-Ouest.

M. AUDET: Pour revenir à la question de la rentabilité, je vais poser une question au ministre: Quel était le but visé par la commission lorsqu'elle a fixé le nombre de passagers à quatre adultes plutôt que cinq? Était-ce une question de sécurité ou de qualité de service?

M. PINARD: C'était à la fois pour la sécurité du public passager et pour accroître la qualité du service et le confort. Il faut bien admettre que, dans le contexte nord-américain, nos voitures étant plus grandes que les voitures européennes, c'est plus facile d'y loger cinq personnes, du moins cinq adultes, et possiblement six personnes y compris des adultes et des enfants que dans la voiture européenne.

Est-ce que cela a été fixé d'après une norme qui est étrangère au contexte nord-américain? C'est possible; je consulterai les techniciens qui

ont peut-être fait la recommandation, mais ce n'est pas une chose à laquelle le gouvernement tient mordicus; c'est facilement amendable compte tenu des opinions qui sont exprimées devant la commission parlementaire, venant même de ceux qui font profession de conduire ou d'exploiter des taxis.

M. AUDET: C'est donc dire, M. le Président, d'après les paroles du ministre...

M. PINARD: Si vous le permettez, cette norme a été aussi fixée à la suite de recommandations et même de griefs qui ont été faits par des chauffeurs de taxi et par des représentants du monde du taxi à l'effet qu'un trop grand nombre de passagers dans leur voiture les distrairait ou les empêchait de travailler en toute sécurité comme je l'ai dit tantôt. Ils ajoutaient d'autres facteurs que je ne veux pas révéler pour le moment. Enfin, je pense qu'il y a un moyen de s'entendre facilement là-dessus.

M. AUDET: Vous croyez réellement possible qu'un amendement soit accepté s'il était demandé?

M. GUAY: Le ministre dit oui.

M. PINARD: C'est dans le domaine du possible.

M. BELAND: Est-ce que les griefs venaient également, d'autre part, des entreprises de transport en commun? Vous avez nommé certaines sources de griefs, est-ce qu'il y a des griefs également qui venaient des entreprises de transport en commun?

M. PINARD: Des entreprises rivales à l'industrie du taxi?

M. BELAND: Rivales évidemment oui.

M. PINARD: Ce n'est pas ma responsabilité de rétablir l'équilibre entre des forces concurrentes.

M. BELAND: C'est parce qu'automatiquement...

M. PINARD: Ce ne sont pas les objectifs poursuivis par le règlement no 6.

M. BELAND: Automatiquement si, à long terme, subtilement, on dirige les gens vers le transport en commun, c'est évident qu'en même temps on brime l'industrie du taxi. C'est pour ça que je posais la question. Il a pu venir des griefs des entreprises de transport en commun. Indirectement, en fixant le nombre à quatre, au maximum, ça pousse, à long terme, les gens vers le transport en commun. C'est subtil mais c'est une chose à laquelle il faut penser.

M. PINARD: Je ne dis pas que c'est nécessairement subtil, c'est une chose à laquelle on peut penser facilement, mais je vous répète que ce n'est pas ma responsabilité, comme ministre des Transports, et je n'ai pas à prendre parti pour l'un ou pour l'autre dans cette concurrence qui se fait entre un système de transport ou un autre.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Verdun.

M. CARON: M. le Président, quelle est la valeur marchande d'un permis actuellement à Laval, M. Lanctôt?

M. LANCTOT: De \$4,000 à \$5,000.

M. CARON: Entre \$4,000 et \$5,000.

M. BELAND: M. le Président, j'aurais une question supplémentaire à celle du député de Verdun; qu'est-ce que vous dites de l'uniformisation proposée de la valeur des permis? Qu'est-ce que vous en dites? Dans Montréal on parle d'une valeur de \$2,000, de \$7,000 et de \$8,000. Si, chez vous, c'est \$4,500 et si, dans d'autres régions, c'est un peu plus bas, que pensez-vous de la tendance vers l'uniformisation?

M. LANCTOT: Encore là, c'est une opinion personnelle. Je pense qu'uniformiser la valeur du permis serait sûrement une bonne chose, mais je réitère ce que j'ai dit: Tous les gens qui ont des droits acquis à cet effet devraient être respectés. Lors de l'émission de nouveaux permis, qu'on voie — évidemment on va le faire automatiquement — à uniformiser, ce sera possible. Maintenant, qu'on ne matraque pas ceux qui ont déjà travaillé pendant cinq ou dix ans dans le domaine du taxi. Je veux qu'on respecte simplement les gens qui se sont monté un commerce avec le taxi.

M. BOSSE: M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Dorion.

M. BOSSE: En somme, si je comprends bien ce que vous avez dit tout à l'heure, je voudrais que ce soit bien clair, vous ne voulez pas que les gens qui ont déboursé un montant donné, \$4,000, \$4,500 ou \$3,500, perdent d'argent à l'occasion de la perte de leur permis d'exploitation.

M. LANCTOT: C'est absolument exact. C'est ce qu'on demande.

M. BOSSE: C'est ça.

M. LANCTOT: De la même manière, comme je le disais tantôt, un bonhomme qui exerce un

petit commerce, si l'Etat arrivait du jour au lendemain et lui disait: Ton commerce ne vaut plus \$5,000, il vaut \$2,000, j'imagine le soulèvement qu'il y aurait à ce moment-là.

M. BOSSE: Une autre petite questions. Etes-vous d'accord sur la limitation du nombre de permis? Je vais donner comme exemple, si on ajoutait 25 permis demain à Laval, est-ce que cela vous aiderait ou est-ce que cela vous nuirait?

M. LANCTOT: Je pense que l'association est absolument d'accord sur la limitation des permis tant pour le bien du public que pour le bien des membres.

M. BOSSE: On dirait que vous avez travaillé pour le rapport Bossé.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Maskinongé.

M. PAUL: Ce n'est peut-être pas le plus beau compliment que vous pouvez lui faire.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plait! Le député de Maskinongé.

M. PAUL: M. le Président, est-ce que le ministre des Transports peut nous dire si le personnel compétent de son ministère a commencé à arrêter, à établir les normes et les conditions de fixation d'indemnité pour celui qui perdra son permis de véhicule-taxi?

M. PINARD: J'ai dit ce matin que nous envisagions la possibilité de protéger les droits acquis en faveur du détenteur de permis, de la veuve ou des enfants. Il y a différentes formules qui peuvent être mises de l'avant. Nous avons consulté des spécialistes en systèmes de transport, des analystes en systèmes de transport. Il pourrait y avoir indexation de la valeur du permis à une date quelconque en 1972, ou le 8 juillet 1972, en faveur de ceux qui sont actuellement détenteurs de permis, à la valeur marchande. Quelle est la formule de rachat possible? Encore là, il peut y avoir différentes formules qui peuvent être mises de l'avant, mais, avant de me prononcer et d'engager le gouvernement de façon ferme là-dessus, comme on m'a demandé de le faire, je voudrais écouter ceux qui sont les plus affectés par ce problème, qui vont nous dire objectivement, bien directement et bien franchement ce qu'ils en pensent. Ils feront peut-être les mêmes hypothèses de travail que nous, mais ça pourrait nous conduire à un choix parmi les meilleures formules, compte tenu des intérêts qui sont en cause.

M. PAUL: M. le Président, je remercie le ministre de me dire ce qu'il a l'intention de faire, mais je lui ai demandé ce qu'il y avait de fait jusqu'ici, conformément aux dispositions

de l'article 5 de la Loi 23, paragraphe j). En vertu de cette loi, le lieutenant-gouverneur en conseil doit établir des normes, les conditions qui orienteront la Commission des transports dans l'appréciation ou la fixation d'un droit, d'un permis ou d'une compensation en faveur de celui qui perdra éventuellement son permis. Dois-je comprendre que le ministre nous donne la garantie aujourd'hui que les droits acquis seront sauvegardés et qu'il n'y aura aucun permis de taxi annulé à travers le territoire du Québec?

LE PRESIDENT (M. Séguin): Messieurs, j'ai demandé ce matin qu'on s'abstienne de toute forme de démonstration. Je vous refais la demande bien gentiment, bien poliment. Nous ne sommes pas ici dans un centre autre que celui d'une commission parlementaire qui étudie un problème très sérieux. Je demanderais qu'on s'abstienne totalement de toute démonstration et pour et contre les commentaires qui se feront. Je vous remercie et je compte sur votre coopération.

M. LOUBIER: M. le Président, si vous me permettez de préciser la question qu'a posée le député de Maskinongé, qui est très claire, dans mes termes à moi, je voudrais savoir du ministre s'il reconnaît aujourd'hui, devant tous les gens, qu'il accepte le principe, qu'il donne la garantie que tous les permis qui pourraient être résiliés seront payés à la valeur marchande de ces permis. Il ne faut pas se leurrer. Si le ministre me permet d'expliquer davantage, c'est qu'en vertu de la Loi 23, la fixation ou l'indemnisation serait laissée à la discrétion du conseil des ministres. Partant de là, il pourrait arriver que le conseil des ministres, de quelque gouvernement que ce soit, peu importe qu'il soit rouge, bleu, blanc ou caille, que ce soit laissé à la discrétion d'une décision du conseil des ministres quant à la fixation de cette indemnisation et que ça pourrait varier selon l'humeur ou le baromètre du conseil des ministres. Les gens veulent avoir une sécurité, une garantie formelle du ministre que ce ne sera pas laissé à la discrétion de quelque personne de bonne foi que ce soit, de quelque gouvernement de bonne foi que ce soit, que ce soit établi clairement qu'on leur donne la garantie qu'il y aura compensation selon la valeur marchande des permis.

M. BOSSE: Avant que le ministre ne réponde à cette question...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Dorion.

M. BOSSE: ... je voudrais apporter deux explications: 1) En vertu du règlement actuel, il y a renouvellement automatique jusqu'en novembre 1973 de tous les permis; 2) Je crois que c'est sur la modalité de compensation qu'on sent de la réticence; elle est fondée sur les

rapports d'impôt ou de revenu antérieurs. Nous savons qu'il y a énormément de réticence. Sur ce point, je laisse le soin au ministre... Je crois que c'est beaucoup plus sur la modalité que sur la somme elle-même.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le ministre des Transports. La question a été adressée au ministre des Transports, alors je lui demande s'il a des commentaires à faire.

M. PINARD: Je répète que l'article 4 de la loi 23, intitulée Loi des transports, indique clairement que c'est la commission qui aura la responsabilité de fixer la valeur du permis. Jusqu'en novembre 1973, le règlement no 6 prévoit, comme l'a souligné le député de Dorion, qu'il n'y a pas émission de nouveaux permis sauf si, par ailleurs, certaines conditions contenues dans le règlement no 6 n'étaient pas respectées; par exemple, si quelqu'un perd son permis, pour des raisons jugées valables à la fois par l'association, par la commission, soit à cause d'un mauvais dossier, un dossier d'accidents trop chargé, une personne qui ne serait pas jugée persona grata par l'association après enquête s'il le faut, il y a une foule d'autres conditions, édictées par le règlement no 6, qui font qu'un permis est jugé valide entre les mains d'une certaine personne. En principe, il n'y a pas d'émission de nouveaux permis jusqu'en novembre 1973.

Le principe de la valeur marchande, je pense, reste protégé par le règlement no 6. L'avocat qui représente l'Association de Laval l'a souligné tantôt. Il dit que ce n'est peut-être pas suffisamment précis; il y a peut-être moyen de préciser davantage s'il le faut. C'est la réponse que je puis donner. Ce serait un peu trop long d'exposer toutes les hypothèses de travail qui m'ont été soumises, qui ont été soumises à la commission. J'aimerais entendre le point de vue de ceux qui représentent le monde du taxi. A ce moment-là, nous pourrions mieux cerner le problème spécifique et choisir la meilleure formule, compte tenu du principe fondamental qui est en cause.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Maskinongé, le député de Sainte-Marie et le député de l'Assomption.

M. PAUL: M. le Président, je voudrais savoir, premièrement, ce qui arrivera après le 1er novembre 1973 à ceux qui sont détenteurs d'un permis. Deuxièmement, le ministre nous dit que c'est la Commission des transports qui va fixer la compensation ou l'indemnité de perte de permis. Le ministre pourrait-il me dire s'il a encore fraîchement à la mémoire les dispositions de l'article 5 k) qui dit ceci: Le lieutenant-gouverneur en conseil doit déterminer les normes et les conditions relatives à la fixation par la commission d'une compensation visée au paragraphe j) ainsi que le montant qui ne peut

excéder une telle compensation? On voudrait savoir si déjà le lieutenant-gouverneur en conseil a commencé à analyser, à arrêter les normes et les conditions qui orienteront la future Commission des transports dans les ordonnances qu'elle sera appelée à rendre. Troisièmement, je repose la question au ministre: Est-ce que le ministre est en mesure de nous garantir, aujourd'hui, que les droits déjà acquis seront respectés?

M. PINARD: Actuellement, les articles 6.362 et 6.363 du règlement no 6 prévoient des conditions et normes de compensation.

Conformément à ce que prévoit l'article 5 de la Loi des transports — et l'article 6.385 du même règlement no 6 traite également des droits de ceux qui détenaient des permis de propriétaires délivrés en vertu d'un règlement municipal en nombre excédentaire à celui qui est visé aux articles 6.135 et 6.136 — c'est la Commission des transports du Québec qui verra à juger de la nécessité d'émettre de nouveaux permis, à quel taux, jusqu'à concurrence de la preuve des besoins qui sera faite. Et après la date de novembre 1973, l'hypothèse que nous faisons, c'est qu'il y aura possiblement le retrait volontaire de permis. La Commission des transports sera habilitée à fixer les conditions du retrait volontaire du permis et de la possibilité de son rachat. A notre avis, étant donné la façon dont nous interprétons la portée du règlement, il n'y aura pas de mesure coercitive à cet égard.

M. LOUBIER: Une question additionnelle sur le même sujet. Le ministre ne répond pas à la question. Il noie le poisson avec des références à des articles qui seraient contenus dans les règlements, etc., alors qu'on doit s'en référer, comme le disait le député de Maskinongé, à l'article 6 k) qui donne le pouvoir au conseil des ministres de déterminer les normes de fixation auxquelles devra se soumettre cette commission qui n'est pas encore formée. Cela va simplement écarter toutes les questions. On demande tout simplement au ministre: Oui ou non, est-ce qu'il peut donner la garantie que les droits acquis seront protégés et que, deuxièmement, il y aura respect d'une fixation de prix tenant compte de la valeur marchande des permis? C'est aussi facile que cela. Oui ou non?

M. PINARD: J'ai affirmé de façon claire et précise tantôt qu'il y aura protection des droits acquis en faveur des détenteurs de permis actuels.

M. PAUL: En vertu de quelles formes? En vertu de quels critères? C'est cela que nous voulons savoir.

M. PINARD: C'est l'article 6.385 du règlement no 6. Le député de Bellechasse, qui est

avocat, devrait savoir qu'un règlement émane de l'exécutif du gouvernement, c'est-à-dire du conseil des ministres...

M. LOUBIER: C'est cela.

M. PINARD: ... en vertu de la Loi 23 adoptée par l'Assemblée nationale, proclamée officiellement et qui est en vigueur. Il n'y a pas de surprise là-dedans.

M. PAUL: Pardon, M. le Président. Je m'excuse. La Loi 23 n'est pas en vigueur. La commission n'est pas encore créée.

M. PINARD: Elle est en vigueur de façon partielle, sauf que nous sommes rendus au sixième règlement, règlement qui découle logiquement de l'adoption du bill 23. Nous avons un autre règlement à rédiger qui traitera du transport en commun, du transport des marchandises en vrac, du camionnage artisan et d'autres sujets de pareille nature. Nous sommes rendus au sixième règlement depuis l'adoption du bill 23. Il en restera un septième à préparer et à faire adopter. Je pense que depuis l'adoption de la Loi 23, au mois de juillet 1972, le ministère des Transports n'a pas perdu son temps et qu'il fait son travail en collaboration avec toutes les parties intéressées.

M. LOUBIER: Nous ne sommes pas plus avancés que nous ne l'étions tout à l'heure.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Je regrette. A l'ordre, s'il vous plaît! La question a été posée.

M. PINARD: La réponse a été donnée.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): La réponse a été donnée.

M. PAUL: Nous avons assisté à du patinage de fantasia.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): A l'ordre!

UNE VOIX: Avec de bons patins.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Ce que je regrette le plus, c'est que la commission consomme actuellement beaucoup de temps à discuter de choses que normalement la commission peut discuter en tout temps. Ce qui m'inquiète le plus, c'est qu'il y a des gens ici qui veulent se faire entendre et notre rôle est d'entendre les observations et les commentaires de la salle. Il y avait d'autres questions.

M. PAUL: Vous avez dit que notre rôle est d'entendre les représentations qui nous sont faites. Notre devoir est également d'obtenir les informations pour ceux qui sont venus pour en recevoir aujourd'hui.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Et, M. le député, vous pouvez faire votre devoir en tout temps. Il n'y a absolument aucune restriction sur ce fait. Tout ce que je suggère, c'est qu'à ce moment-ci nous procédions, puisque déjà, à la question, il y a eu réponse.

Je ne crois pas qu'il soit bon de nous éterniser sur ce même sujet. Nous devons progresser. Le député de Sainte-Marie.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, ma question s'adresse au ministre des Transports. A l'article 367, on dit que, "dans le cas visé au paragraphe 2, la compensation — pour ceux qui perdent un permis — est payée par l'association de taxis de l'agglomération à laquelle se rapportait un tel permis". Ceci veut dire que c'est l'association qui paierait pour dédommager celui qui perd son permis. Or, ce qui fait vivre une association, ce sont les membres. Cela veut dire que ce sont les membres qui paieraient pour la perte de leur permis. C'est pour cela que, ce matin, nous proposons que c'est au gouvernement qu'il revient de payer pour la réforme de cette industrie. Je demande au ministre: Dans tous les cas de perte de permis, est-ce que ce sera l'association qui remboursera celui qui perd son permis ou est-ce que ce sera le gouvernement? C'est une question directe que je pose au ministre.

M. PINARD: D n'y aura pas de perte automatique de permis; il pourrait y avoir cession ou retrait volontaire des permis, comme je l'ai souligné tantôt. Une hypothèse qui peut être envisagée, c'est que l'association rachète les permis qui peuvent être l'objet de retrait ou de cession volontaire, selon une valeur marchande indexée, disons au 8 juillet 1972. Pour être capable de constituer ce fonds de rachat en faveur de l'association, on peut envisager comme hypothèse qu'il y ait une cotisation de la part des membres de l'association donnée. Si, pour la première année de fonctionnement, il y a des difficultés financières, on peut envisager d'autres hypothèses qui pourraient permettre à des organismes, qu'ils soient gouvernementaux, paragouvernementaux ou à caractère privé, de venir au secours de cette association qui aurait besoin de racheter un certain nombre de permis, à la valeur marchande indexée, disons, au 8 juillet 1972.

Je pense que le député admettra que nous avons pensé au problème et que nous avons fait des hypothèses. Encore une fois, j'aimerais bien que ceux qui sont les plus directement intéressés par ce problème nous disent comment ils conçoivent le règlement de ce problème de la protection des droits acquis et du rachat éventuel des permis en cas de cession volontaire. Quelle serait, d'après eux, la meilleure formule qui pourrait être mise de l'avant pour que le système fonctionne de façon rentable et efficace.

ce pour eux compte tenu des besoins et de la valorisation de la profession de chauffeur de taxi et de propriétaire, compte tenu aussi de la qualité du service que le gouvernement et que les associations veulent maintenir dans l'intérêt public et compte tenu, enfin, de la capacité de payer des groupements ou des associations intéressés?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le ministre, je m'excuse, mais à l'article 367, paragraphe 2, on dit: "Lorsqu'une personne visée à l'article 366 ne peut faire la preuve visée au paragraphe 1 — pour ceux qui l'ont lu — la commission doit s'abstenir de renouveler son permis et lui applique l'article 363." Vous avez lu l'article 363. Au sous-paragraphe 3, on dit: "Dans le cas visé au paragraphe 2, la compensation est payée par l'association de taxis." On ne parle pas de rachat du permis pour le revendre à un autre. On parle de compensation. Lorsqu'il s'agira de compensation, je ne suis pas d'accord du tout que ce soit l'association qui paie pour la compensation. En effet, si c'est l'association, c'est le chauffeur de taxi qui paie sa compensation, en somme, parce que ce sont les membres qui font vivre l'association. Donc, nous suggérons que ce soit le gouvernement qui assume les frais de compensation et c'est là que je pose la question au ministre. Je ne trouve pas raisonnable que ce soit l'association qui assume ces frais-là. C'est le membre, en somme, qui va payer.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Un instant.

M. PINARD: Le député me permettrait-il de faire une distinction très importante? Ce matin, on a semblé insister beaucoup sur la nécessité de maintenir le double emploi. C'était, à ce que j'ai pu comprendre, là aussi, un droit acquis, qu'il faut protéger, qu'il faut maintenir. Comme il y a la section III, du règlement no 6, qui traite précisément du double emploi, aux articles 6.366 et suivants, et qu'il y a là un système de rachat, d'indexation de la valeur et de mécanismes de fonctionnement du système de rachat par l'association, si on maintient le double emploi, le chapitre en question disparaîtra. Nous en reviendrons à la situation que j'ai décrite tantôt, au retrait ou à la cession volontaire du permis. Il n'y aura pas obligation, pour l'association, de racheter le permis. Mais, si l'association exprime la volonté de racheter le permis, il faudra quand même en arriver à la valeur marchande indexée à une date, pour les fins de la discussion, que je mets au 8 juillet 1972 et il y aura aussi accréditation par la Commission des transports de l'indexation de cette valeur marchande au 8 juillet 1972. A ce moment-là, la commission déterminera les conditions du rachat du permis et son transfert éventuel, selon les besoins ou la démonstration des besoins qui sera faite devant elle.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On s'attarde pas mal là-dessus mais cela viendra probablement dans presque tous les mémoires. C'est pour cela. Si l'association rachète le permis pour le revendre, ce n'est pas la même chose. Moi, je veux dire qu'aucune compensation ne doit être assumée par l'association. Cela doit être assumé par le gouvernement. Parce que ces gens ont un permis. S'il y a une compensation à payer, ce doit être le gouvernement qui la paie. Je pose la question au ministre. Il y a eu des rumeurs, en fin de semaine, à savoir qu'il y aurait une subvention de l'ordre de quelques millions qui servirait à rembourser ceux qui se départiraient volontairement de leur permis. Est-ce que ce sont des rumeurs ou est-ce que c'est fondé? Je ne veux pas aller au-devant des déclarations du ministre. Je lui demande cela.

M. PINARD: Il faudrait faire attention. Le montant qui a pu être mentionné dans certains journaux de fin de semaine — j'ai lu les articles moi-même — peut représenter la valeur globale des permis qui pourraient être rachetés, dans l'ensemble du territoire québécois. Le député et les membres de cette commission parlementaire admettront que les permis n'ont pas la même valeur partout. Si, à Sherbrooke, on peut parler d'une valeur de \$12,000 à \$13,000, à Montréal on peut parler d'une valeur qui est sensiblement moindre, mais qui peut se situer autour de \$6,000; dans d'autres endroits, la valeur est beaucoup moindre. Dans la ville de Saint-Pierre, par exemple, on me dit — ce n'est pas moi qui le dis mais je prends les informations pour ce qu'elles valent et je pense qu'elles sont valables — que la valeur du permis est d'environ \$200 ou \$250.

Quelqu'un demandait tantôt d'équilibrer ou de normaliser partout la valeur des permis. Cela ne me paraît pas possible, à moins qu'ici quelqu'un soit capable de me faire la démonstration du contraire, parce que cela pourrait pénaliser quelqu'un, quelque part, dans l'industrie du taxi. C'est beau de dire: Le gouvernement devra compenser, indemniser, à même la constitution d'un fond de rachat. C'est peut-être une hypothèse de travail mais ce n'est pas la seule. C'est pourquoi, avant de m'avancer de façon finale vers cette seule suggestion ou cette seule formule de règlement du problème, j'aimerais entendre ceux qui sont directement intéressés par le problème, y compris les chauffeurs de taxi, y compris les propriétaires de petite flotte de taxis, y compris les propriétaires d'associations de services et de grandes flottes de taxis.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de L'Assomption.

M. PERREAULT: M. Lanctôt, j'aurais trois petites questions à vous poser. Quelle est la norme actuelle, à Laval, d'habitants par permis?

M. LANCTOT? Je n'ai pas compris, pardon?

M. PERREAULT: La norme actuelle. Combien y a-t-il d'habitants par permis?

M. PELLETIER (Jean-Guy): Les permis sont gelés à 215. Il n'y a pas de norme d'établie. Le conseil municipal avait établi 215 permis.

M. PERREAULT: Cela représente combien d'habitants?

M. PELLETIER (Jean-Guy): Environ un permis par 1,140 ou 1,150.

M. PERREAULT: Alors vous êtes près de la norme de 1,200 dans le moment. Il n'y a pas de permis en trop.

M. PELLETIER (Jean-Guy): Il n'y a pas de permis en trop, à l'heure actuelle.

M. LANCTOT: Disons qu'ils ont été gelés à temps. Comme M. Bossé l'a mentionné tantôt, ils ont été gelés juste avant.

M. PINARD: Pour permettre une discussion peut-être plus large, qui empêchera peut-être des interventions que je ne qualifierais pas d'inutiles mais qui seraient peut-être des redondances avec ce qui aurait pu être dit auparavant, pourrait-on accepter comme hypothèse le fait que d'ici 1976, dans l'agglomération urbaine du Montréal métropolitain, y compris Laval, la rive sud, il n'y aurait pas nécessité d'émettre de nouveaux permis?

C'est quelqu'un qui s'y connaît dans le domaine du taxi qui fait cette prétention, et qui pourrait, à l'appui de son affirmation, donner des statistiques pour prouver ce point de vue.

J'aimerais quand même entendre quelqu'un là-dessus, si la chose est possible aujourd'hui. C'est un des éléments qui permettront de protéger la valeur marchande du permis, parce que chaque fois qu'il y aura émission de nouveaux permis, vous ferez décroître automatiquement, et parfois de façon très sensible, la valeur indexée du permis dont on parlait tantôt.

M. PELLETIER (Jean-Guy): Je ne pense pas que l'association accepterait, au nom des membres, l'émission de nouveaux permis, parce que quand le nombre de permis a été gelé à Laval, le système de transport en commun laissait un peu à désirer, et le service était assez rapide. Maintenant qu'il y a un nouveau système de transport qui s'établit dans la ville de Laval, je ne pense pas qu'on soit en faveur d'émettre de nouveaux permis pour 1973, et même pas avant 1974 et 1975.

M. LOUBIER: Etant donné que le ministre demandait tout à l'heure si les membres de la commission pouvaient s'entendre sur ça, je ne

m'entends pas sur ça, pas du tout. Si on fait l'analyse avec la projection du règlement, je n'ai aucune crainte d'affirmer aujourd'hui que, dans l'esprit du règlement et dans les répercussions, au sujet de la diminution des permis sur l'île de Montréal, par exemple, il est très important de savoir si on tient compte de la population flottante ou non.

M. BOSSE: Certainement.

M. LOUBIER: Un instant, vous parlerez à votre tour, tantôt. Si on tient compte de la population flottante de Montréal, il y a une implication qu'il y aura une diminution d'environ 400 permis. Si on ne tient pas compte de la population flottante à Montréal, ceci implique la disparition de 2,500 permis.

On me contredira si ce que je viens d'avancer est faux. De toute façon, comme résultat net sur l'île de Montréal — et je pourrais discuter des autres régions — on peut s'attendre à une diminution de 400 permis, même si l'on tient compte de la population flottante.

Et plus ou moins, et de quelle façon et selon quelles normes on appréciera et évaluera cette population flottante, on peut s'attendre à la disparition éventuelle de 2,500 permis. Quant à la question du ministre, à savoir si on ne peut pas envisager qu'il y aura augmentation ou nécessité — je ne veux pas déformer la question du ministre — si on peut envisager la nécessité qu'il y aura augmentation, si on regarde les conséquences du règlement avec les normes qui ont été fixées pour atteindre le seuil de rentabilité, il n'y a ni possibilité, ni nécessité, parce qu'il y a disparition de 400 permis au minimum, possibilité de disparition de 2,500 permis, suivant l'interprétation et la perception que l'on en fera.

Ce qui est vrai pour Montréal peut être vrai pour d'autres régions. A ce moment-là, il serait bon que tout le monde ait des éclaircissements à ce sujet.

M. BOSSE: Sur le sujet...

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Le ministre des Transports.

M. PINARD: Comme nous prétendons que le ministère des Transports, et que l'équipe qui a fait, à mon avis, un excellent travail, en préparant, en élaborant le règlement du taxi, quand même une équipe pluridisciplinaire y a travaillé, nous avons consulté un spécialiste en analyse de systèmes de transport, ce spécialiste a obtenu une maîtrise en transports des universités américaines et il a étudié la réforme entreprise à New York et dans d'autres grandes villes américaines, il a étudié la réforme faite à Toronto et d'autres villes du Canada c'est donc lui qui avance cette hypothèse, qu'il est capable de prouver. C'est malheureux qu'il soit parti, parce que j'aurais pu, avec la permission de la

commission, le faire témoigner là-dessus. L'occasion nous sera peut-être fournie de le faire un peu plus tard. Mais il m'a laissé une note précisément sur le sujet qu'on vient de traiter.

Je la lis textuellement: "Pour ce qui est des agglomérations de la Communauté urbaine de Montréal, de Laval et de la rive sud, les projections de population présentement disponibles des autorités compétentes nous indiquent que, jusqu'en 1976, l'on pourra continuer d'offrir au public un service adéquat sans émettre de nouveaux permis de taxi. Pour assurer une bonne répartition géographique du service, il pourra être nécessaire de transférer, par exemple, des permis de la Communauté urbaine de Montréal à Laval ou vers la rive sud."

Je peux le nommer, c'est M. Genest qui est professeur à l'Université de Montréal et dont les services ont été retenus par le ministère des Transport pour mieux cerner avec vous les problèmes qui sont à régler dans l'industrie du taxi. Sans minimiser la valeur de l'intervention du chef de l'Opposition, le député de Bellechasse, je préférerais, pour le moment, m'en tenir à l'expertise ou à l'opinion d'un détenteur d'une maîtrise en transport qui s'y connaît dans ce domaine plutôt que d'accepter à la volée des prétentions qui, pour le moment, ne sont pas prouvées.

M. LOUBIER: Les siennes, non plus, ne sont pas prouvées.

M. PINARD: Non, seulement chacun son métier et les vaches seront bien gardées.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Dorion.

M. BOSSE: M. le Président, si vous le permettez, je voudrais ajouter, pour répondre à la question très pertinente d'ailleurs du chef de l'Opposition officielle, que, sans être des experts avec de nombreux diplômes, mais après consultation nous avons tenu compte de la population flottante dans la région de la Communauté urbaine de Montréal. Par exemple, dans le règlement lui-même, à la page 6-76, les normes ne sont pas les mêmes. Cela peut paraître un peu paradoxal, après avoir fait des recommandations dans un rapport pour que ce soit une voiture ou un permis par 800 de population, de retrouver un permis dans la région, par exemple, d'Amos et Matagami, de un par 300 à 600. Ceci s'explique. Vous voyez dans la région de Laval, c'est un par 1,200. Après consultation des groupes concernés, dans la mesure où c'était possible on a tenu compte du milieu. On sait pourquoi à Matagami et à Amos, c'est parce qu'il n'y a pas de service public ou, du moins, qu'il n'y a pas d'autobus autant qu'on en retrouve à Montréal ou dans la région de Québec.

Il est évident qu'il n'y a personne qui

prétend posséder seul la vérité. A partir de ce qui est établi là-dedans, il appartiendra à la commission, s'il y a lieu, de corriger au fur et à mesure ces règlements ou les normes. Votre question était pertinente; on a tenu compte de la population flottante, c'est évident.

M. LOUBIER: Donc, je vais tenir compte de la bonne foi du député, sauf que je pense que l'affirmation que j'ai faite, il doit la retenir; il y a une possibilité de diminution de permis de 400 à 2,500 selon que l'on tient compte de la population flottante...

M. BOSSE: Oui.

M. LOUBIER: ... et selon l'appréciation...

M. BOSSE: Il y a un autre facteur aussi.

M. LOUBIER: ... que l'on a de cette population flottante. Mais, comme minimum envisagé, c'est la disparition d'environ 400 permis.

M. BOSSE: Il y a un autre facteur qui, automatiquement, nous a permis de réduire un certain nombre de permis sans pour cela changer le nombre de voitures. Certains détenteur de permis de Montréal détenaient aussi des permis pour des municipalités environnantes adjacentes afin de pouvoir évoluer dans une couple de municipalités. Cela nous a amenés, en fait, à établir un seul permis pour la communauté urbaine, à songer, du moins, à répondre à cette demande qui semblait faire l'unanimité chez ceux qu'on a consultés, les principaux intéressés.

M. HOUDE (Fabre): M. le Président, serait-il possible que tout le monde fasse un effort pour raccourcir les discussions? Il y a des gens qui attendent depuis trois heures.

M. PAUL: Un instant.

M. HOUDE (Fabre): Depuis trois heures qu'ils attendent.

LE PRESIDENT (M. Séguin): S'il vous plaît!

M. LOUBIER: Le député de Fabre admettra qu'il y a des éclaircissements qu'il faut au moins avoir pour les fins d'une discussion.

M. HOUDE (Fabre): Je parle de la possibilité de raccourcir...

M. LOUBIER: Même si on laissait tous les gens s'exprimer, s'ils ne savent pas véritablement où nous allons dans nos discussions, parce que nous n'avons pas les renseignements nécessaires pour avoir une discussion utile, il faut admettre que ça peut prendre un peu plus de temps, mais ça fait 60 ans que ça attend, vingt ans, quinze

ans. Je ne voudrais pas non plus que, voulant tout précipiter, on dise: Il faut finir à 6 heures, en entendant tout le monde, puis bonjour, on se reverra on se sait pas quand. Je pense qu'il faut être plus réaliste que ça.

Je comprends ce que le député de Fabre a à l'esprit, mais il faut prendre un peu plus de temps qu'on pense, non seulement pour entendre ces gens, mais pour entendre aussi les éclaircissements que pourrait nous donner le gouvernement. Je pense que c'est essentiel.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Lanctôt, avez-vous terminé?

M. LANCTOT: Je n'ai qu'un seul commentaire à ajouter, suite aux discussions que j'ai entendues. L'association ne s'oppose en aucun point à ce que la commission surveille le transfert et la valeur marchande du permis. Au contraire, ce serait une bonne chose pour éviter, en bons termes, tout racket. Ce serait drôlement apprécié. Il découle de tout cela, quand même, qu'on veut que soit établie une valeur marchande de ce permis. Je me permets d'ajouter quelque chose à l'endroit de M. le ministre. Tantôt, vous disiez: Uniformiser c'est quasiment impossible. Mais si on part du principe que les gens qui détiennent déjà des permis ont des droits acquis et que ceux qui en auront dans les jours à venir, émis selon la nouvelle réglementation du gouvernement, au départ, n'ont aucun droit, pour quelle raison — c'est un fait établi à ce jour — le gouvernement ne pourrait-il pas changer, pour tous les nouveaux permis, cette attitude selon laquelle le permis doit absolument avoir une valeur? Vous allez me dire que c'est un peu contradictoire, mais il faut quand même tenir compte des circonstances. Qu'on respecte ce qui est déjà établi. Que le gouvernement veuille changer, si c'est pour le mieux, espérons-le, même si c'est contradictoire, je pense que c'est acceptable.

M. PINARD: Je ne voudrais pas indisposer davantage les membres de la commission, mais Me Lanctôt soulève un problème qui, tout de suite, demande une réponse de ma part puisqu'il me pose la question. On peut formuler une autre hypothèse de travail dans le cas où vous voudriez protéger, à la fois, les droits acquis et protéger les droits des nouveaux acquéreurs de permis. Il faudrait peut-être songer à une formule différente de compensation, selon une valeur indexée à une date donnée, accréditée par la Commission des transports, mais avec une formule de rachat agrémentée d'un moratoire qui pourrait être de dix ans, mais avec une dépréciation annuelle de 10 p.c., de façon qu'à l'expiration d'une période de dix ans, il y ait disparition de la valeur marchande de ce permis. On ne peut pas perpétuer ce système at vitam eaternam. Il faut en arriver quelque part, à certaines limites, parce que c'était l'uniformisation qui était souhaitée au départ par les

représentants du monde du taxi, mais, à un certain moment, quelqu'un s'est aperçu que c'était peut-être pénalisant à certains égards. C'est pourquoi le gouvernement a formulé d'autres hypothèses. Il reste maintenant à faire un choix pour la protection des intérêts de tous, si possible. Est-ce que vous seriez d'accord là-dessus?

M. LANCTOT: Non.

M. PINARD: Je ne vous demande pas d'être d'accord, mais pourriez-vous songer à l'étudier de façon plus approfondie avec les membres que vous représentez et nous dire ce que vous en pensez?

M. LANCTOT: Quant à nous, M. le Président, nous avons terminé, et je tiens à remercier M. le ministre et MM. les membres de la commission.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Merci, M. Lanctôt. Je vous remercie pour votre contribution à nos travaux.

Si les membres de la commission m'y autorisent, je voudrais changer très légèrement l'ordre de nos travaux, c'est-à-dire qu'au lieu d'appeler immédiatement les représentants de l'Association des propriétaires de taxis Diamond et Veterans, qui viendront d'ici quelques minutes, j'appellerais Mme Simone Fontaine. J'espère qu'on me dispensera de donner les raisons pour lesquelles je suggère ce changement à ce moment-ci.

Mme Simone Fontaine

MME FONTAINE: Je m'excuse si je prends le tour des autres, mais il y a un autobus qui m'attend pour partir. Comme j'ai six enfants à la maison, je ne peux pas rester ici une semaine. Alors, vous m'excuserez.

Je crois qu'il y a une question qui est très importante, celle des permis. On a parlé d'annuler les permis qui ont été obtenus depuis juillet 1972. M. Bossé, vous m'aviez promis, au Plateau, que ce ne serait pas annulé. J'espère que vous dites encore la même chose.

M. BOSSE: Oui.

MME FONTAINE: Les permis achetés après juillet 1972, vous ne les enlèverez pas. On a parlé aussi d'enlever les permis aux personnes qui décèdent. Je suis mariée, mon mari a deux taxis. Je crois que, s'il meurt, j'aurai assez de perdre mon mari sans perdre mes taxis. Si vous me laissez mes taxis, j'engagerai des chauffeurs, je les ferai travailler, je ferai de l'argent et je pourrai faire vivre ma famille.

Si vous m'enlevez mes taxis, vous paierez des taxes et le bien-être social me fera vivre. Je pense qu'on n'a pas besoin d'être bien intelligent pour comprendre que si un mari meurt, il

faut nous laisser au moins notre gagne-pain, désespoir, qu'on se réchappe de quelque manière. Excusez mon expression, je ne suis pas un avocat, je vais vous parler en canadien-français, je pense que vous allez tous me comprendre.

M. Bossé, je vous aime bien, je vous admire beaucoup. Mais vous allez m'excusez si je ne partage pas toujours vos opinions. Je n'en veux pas à votre personne, j'en veux à vos opinions; vous avez droit aux vôtres, je crois que j'ai droit aux miennes. Pour ce qui est des permis, on les a achetés, on les a payés à la sueur de notre front, ils nous appartiennent, on doit être libre de les vendre à qui l'on veut et le prix qu'on veut.

LE PRESIDENT (M. Séguin): On fait peut-être une petite exception puisque c'est une dame qui s'exprime, la liberté de la femme. Je me demande si c'est la place à ce moment-ci. Nous pourrions peut-être avoir un peu plus de réserve dans nos appréciations.

MME FONTAINE: Je vais essayer.

M. LOUBIER: Madame, ce n'est pas vers vous qu'étaient dirigées les remarques du président, c'était pour les gens qui vous applaudissent pour votre façon courageuse d'agir.

MME FONTAINE: Merci. Je n'ai pas eu la chance d'aller à l'école longtemps. Attendez un peu, vous m'avez tout fait perdre avec ça.

Pour ce qui est des associations, je vais vous dire que je fais partie de Beaubien Taxi depuis plus de trois ans et j'en suis très heureuse. J'ai de la volonté et je suis un peu maligne. Un jour, je me suis fâchée et j'ai changé d'association. Cela n'a pas été long parce que je m'ennuyais de ma mère, comme on dit. Je suis revenue et j'étais bien heureuse que Beaubien Taxi me reprenne. Si on fait une association unique, ça veut dire que si je vais là et que j'aime ça, d'accord. Si je n'aime pas ça, je ne pourrai plus revenir pour Beaubien parce qu'il n'y en aura plus, il sera mort et enterré. Je crois qu'on doit être libre d'aller dans l'association qu'on veut. J'ai suggéré, au Plateau, à M. Bossé, de faire non pas une association unique mais qu'il fasse une association s'il veut, il est libre. Qu'on l'appelle non pas l'association unique mais l'association Bossé, que moi et tous mes confrères soyons libres d'aller dans l'association Bossé ou LaSalle, ou Diamond, ou Hochelaga, n'importe où mais qu'on garde toujours sa liberté.

Si votre association est bonne, M. Bossé, ne vous inquiétez pas, nous allons tous y entrer. Si elle n'est pas bonne, on n'y va pas. À vous d'en faire une bonne. Comme c'est là, cette association n'est pas encore formée et vous nous arrivez avec 400 règlements. Quand elle va être formée, combien de règlements va-t-il y avoir? J'ai bien peur qu'on soit étouffé par le cou et qu'on n'ait plus qu'à sortir la langue et mourir.

Excusez, j'en ai long, vous m'arrêterez quand

vous serez tannés. Pour ce qui est de louer des taxis, je crois que ça nous regarde. J'ai un taxi qui est loué, je travaille le jour, j'ai un homme qui travaille avec mon taxi la nuit, ce gars m'apporte à peu près \$100 par semaine. Si je n'ai pas le droit de louer mon taxi la nuit, je perds tout de suite \$100 par semaine. Vous, ça ne vous fait rien. Vous aurez votre salaire quand même à la fin de la semaine. Mais, désespoir, ayez pitié de moi! Les autres sont comme moi, ils ont besoin d'argent. Ils ont payé ces taxis, il y a des dépenses là-dessus. C'est un revenu quand nous louons nos autos. Vous ne voulez pas que nous les louions, ce n'est pas bien. D'un autre côté, si vous forcez les hommes à louer leurs autos, c'est l'autre côté de la médaille, il y en a qui ne veulent pas louer leurs autos. Ils disent: Les chauffeurs ont des accidents, ils nous volent, c'est ci, c'est ça. Il y en a qui ne veulent pas. On doit être libre de louer ses taxis ou de ne pas les louer selon son goût. Ces taxis sont à nous. Comme vous, si vous avez un magasin de chaussures, si vous voulez deux employés, si vous en voulez quatre, ou cinq, c'est votre affaire. Nos taxis devraient être nos affaires à nous. C'est à nous de décider si nous les louons ou non.

Pour ce qui est des remplaçants, pour ma part, les remplaçants ne me dérangent pas. Je calcule qu'il y a des gars qui travaillent, qui n'ont pas un gros salaire. Ils vont faire du taxi les fins de semaine, ils ont besoin d'avoir quelques piastres de plus pour faire vivre leurs familles, pourquoi les arrêter? J'ai un garçon de 18 ans. J'ai toujours travaillé et je deviens fatiguée. Si on a droit aux remplaçants, de temps en temps, le samedi soir, le dimanche, je vais dire à mon gars d'aller faire du taxi à ma place, ça va me donner la chance de me reposer, il pourra y aller. Il va à l'école, il ne peut pas travailler, il n'a pas de salaire. Si un samedi soir, un dimanche, il va travailler, cela lui fait quelques piastres de plus; s'il a le cœur de travailler et de gagner sa vie, pourquoi l'arrêter? Il y a bien assez de paresseux dans le monde, ceux qui veulent travailler, laissez-les faire.

Je reviens aux associations, j'ai oublié, tantôt. Je crois qu'une association seulement, ce n'est pas bon parce que, partout, il faut de l'équilibre. Vous autres mêmes, au gouvernement, vous avez des libéraux et des conservateurs. S'il n'y avait que des libéraux, ce ne serait pas bon; s'il n'y avait que des conservateurs, ce ne serait pas bon non plus. Dans la nature, il y a le jour et la nuit; si vous parlez aux occultistes, ils vont vous parler du yin et du yang. Partout, il faut de l'équilibre car un seul côté, ce n'est jamais bon. Il nous faut la liberté d'aller dans l'une ou dans l'autre.

Un autre point. Quelquefois, je vais aux Galeries d'Anjou, c'est là où je vais le plus souvent conduire des clientes. Quand les clientes descendent, il y en a peut-être 25 qui veulent monter. Surtout quand il fait froid et

qu'elles ont des petits bébés et des paquets, les pauvres dames veulent monter. Moi, je n'ai pas le droit de les prendre parce que je suis un taxi de Montréal. Elles veulent bien prendre des taxis d'Anjou mais il n'y en a pas. Nous sommes là et nous devons revenir sans ramener personne; moi, ça ne me paie pas quand je reviens sans personne. Les gens qui sont là et qui se font geler le bout du nez, le bout des orteils et tout ce que vous voudrez, ils aimeraient bien mieux monter dans mon taxi et ils ne le peuvent pas parce que je n'ai pas le droit de les prendre. Je trouve cela assez fou, vous ne pouvez pas vous imaginer comment.

Il me semble que si je vais mener quelqu'un aux Galeries d'Anjou, j'ai le droit d'en ramener, aussi bien que celui qui vient à Montréal peut en ramener, que ce soit n'importe où dans la province de Québec. On devrait avoir le droit d'aller mener un client et de ramener celui qui le désire.

Pour les hôpitaux, c'est encore une autre affaire. J'ai mon permis de Montréal; les permis nous coûtent assez cher qu'on devrait avoir le droit de faire monter des gens dans toute la ville de Montréal. Si je vais à Maisonneuve, à la gare centrale ou au Royal Victoria, si je fais descendre un client, je dois revenir sans prendre personne, ce n'est pas bien. Je devrais avoir le droit d'aller n'importe où dans Montréal et de faire monter des clients. Vous voyez, M. Bossé, je ne suis pas toujours contre vous. Encore une fois, il y a des opinions que je ne partage pas mais je ne suis pas contre vous.

M. BOSSE: Imaginez-vous que M. Loubier et moi ne sommes pas toujours d'accord et ça ne veut pas dire qu'on soit nécessairement des ennemis. Je vous remercie d'être venue. Vous n'avez pas fini?

MME FONTAINE: Non, je n'ai pas fini. Attendez un peu.

M. BOSSE: Bon, allez-y.

MME FONTAINE: Pour ce qui est des radios, vous allez m'accorder une minute et je vais vous raconter une petite histoire pour vous prouver que j'ai besoin de radio. Dans le rapport, on dit que si on a un client, il faut fermer nos radios, celui des appels et celui de la musique. Je ne suis pas d'accord. Un jour, il y a peut-être deux ans — je pourrais vous en apporter la preuve — j'ai conduit un client. Il s'est assis à côté de moi — ma radio est toujours ouverte — et à un moment donné il sort son revolver. Comme je suis assez vite sur mes patins, je suis sortie en criant dans ma radio: *Dorchester-Mansfield*. J'étais sur la rue *Dorchester*, au coin de la rue *Mansfield*.

Je me suis sauvée en courant. Un peu plus tard, je me suis retournée et le bonhomme sortait en courant, les talons lui touchaient aux fesses. Il s'est sauvé, je vous le jure. Quand j'ai

vu qu'il était parti, je suis revenue à mon taxi et j'ai entendu le "dispatcher" dire: *N'ayez pas peur, madame, nous avons appelé la police, elle est en route*. Le fait que ma radio ait été ouverte m'a permis de crier à la radio "*Dorchester-Mansfield*"; le "dispatcher" a compris que j'étais en danger sur la rue *Dorchester*, au coin de *Mansfield* et il a appelé la police à mon secours. Le client a entendu à la radio que la police s'en venait, il a eu peur et il s'est sauvé. Si ma radio avait été fermée, je n'aurais pas pu faire cela parce que quand on ouvre la radio, ça prend au moins une minute avant qu'elle se réchauffe et qu'on puisse parler. Dans une minute, le gars aurait eu le temps de me tuer.

On parle du dôme qui va clignoter. Si votre dôme clignote et qu'il n'y a pas de véhicule-taxi en arrière de moi, qui va demander du secours? S'il y a des automobiles privées, ils n'ont pas de radio pour appeler la police. A part cela, si ces gars-là voient que je suis en danger, pensez-vous qu'ils vont descendre de voiture pour venir me secourir et risquer de se faire tuer eux-mêmes? Voyons donc! Chacun tient à sa peau et personne ne viendra à mon secours. J'ai absolument besoin de ma radio; je l'ouvre en montant dans mon taxi et je la ferme en finissant. A part cela, notre radio c'est notre outil de travail. C'est comme un gars qui va bûcher sans sa hache. Nous avons besoin de notre radio, comprenez-vous?

Je travaille, j'ai un client dans mon véhicule et souvent, je prends un appel et le client n'est pas encore descendu. C'est vrai que je suis un peu ambitieuse mais c'est comme cela. Si je m'en vais au coin de telle rue et qu'il y a un appel à ce coin-là, je sais que le client va descendre et que je pourrai en prendre un autre. Si ma radio est fermée, je ne le peux pas. Tout en ayant un client dans mon véhicule, si je m'aperçois qu'il y a des taxis à ce poste et qu'un appel est donné, quand mon client descendra je n'irai pas là. S'il y a un appel à un autre poste et que je m'aperçois qu'il n'y a pas de taxi, je vais aller par là. Quand le client descend, il en a fini avec le taxi mais nous n'avons pas fini; il faut savoir dans quelle direction se diriger. La radio est comme une roue qui tourne, si on la ferme, c'est fini, il n'y a rien à faire.

Pour ce qui est de la radio ordinaire, c'est la même chose. Cette semaine, j'ai pris un taxi *Lasalle*; j'ai agi comme un client et non pas comme un chauffeur. Je ne me souviens pas du numéro du taxi *Lasalle* mais ce n'était pas un Canadien. En montant, il a fermé la radio pour les appels; imaginez-vous si j'étais déçue.

J'étais bien curieuse de savoir comment cela fonctionnait à la compagnie *Lasalle*, si les appels sortaient plus vite que chez nous. Et il a fermé la radio. Je l'ai dit au gars: *Ne ferme pas ta radio*. Il m'a répondu qu'il n'en avait pas besoin. Je me suis dit: *Il est bête*.

Il avait également une radio ordinaire. J'ai eu envie de lui dire de l'ouvrir mais j'ai pensé qu'il

était trop bête et qu'il ne l'ouvrirait pas. J'étais gênée de le lui demander. Je n'ai pas dit un mot. J'essayais de lui parler. Je lui disais quelques mots. Il répondait: Oui. Non. Non. Oui. Des gars qu'il faut leur peser sur le ventre pour les faire parler, je vais vous dire bien franchement, je n'aime pas cela. Quand on embarque dans ces autos, c'est comme dans un salon mortuaire.

Moi, cela ne fonctionne pas comme cela. Ma radio pour les appels fonctionne. Ma radio ordinaire également. Je parle avec les clients et je fais des pourboires, à part ça. Et si vous voulez le savoir, j'en fais quand je parle. Quand je deviens trop fatiguée, que je n'ai plus de salive et que je ne parle pas beaucoup, les pourboires sont de \$0.05, \$0.10, \$0.15. Ils ne sont pas élevés. Et quand on me donne des pourboires en dollars, c'est parce que j'ai parlé. Et si vous me demandez de ne pas parler, je ne joue plus. Vous allez avoir de la difficulté à m'arrêter, je vous avertis.

Il faut être assez diplomate. J'ai eu des clients qui m'ont fait peur un peu. Dans ce temps-là, je parle à ces clients. Je leur pose des questions. Je leur change les idées. Je commence à parler d'un autre sujet. Et à certain moment, les clients sont rendus, ils descendent et tout s'est bien passé. Mais si je n'avais pas parlé, par exemple, encore une fois, je pense que j'aurais eu des ennuis.

Vous dites que nous ne pouvons pas sortir avec notre auto dans l'agglomération. Cela veut dire que, si je décide de partir avec mon mari et mes enfants et que je veux aller faire un pique-nique quelque part en dehors de la ville, je n'aurai pas le droit. Je vais être obligée de prendre l'autobus. J'ai l'air fin. J'ai trois taxis à la porte et il va falloir que je prenne l'autobus pour sortir. Est-ce que j'ai le droit? Ma soeur habite Trois-Rivières. Disons que je pars de Montréal et que je vais la voir en enlevant mon dôme. Est-ce que j'ai le droit d'y aller avec mon auto? Bon, cela fait un problème de réglé. D'accord.

Vous demandez aux hommes de ne pas asseoir les femmes en avant. J'imagine que vous allez me demander de ne pas asseoir un homme en avant. Si un homme monte dans mon auto et que je lui dis de s'asseoir en arrière, savez-vous ce qu'il va faire? Il va descendre et il va prendre un autre taxi. Et même si les hommes sont assis à côté de moi, je ne les mange pas. Pensez-vous que je ne suis pas capable de passer à côté du péché sans succomber?

En ce qui concerne les heures de travail, j'aime partir à l'heure que je veux. Actuellement, nous sommes libres. Je peux partir à six heures, sept heures, huit heures. Je pars à l'heure que je veux. Que je prenne dix minutes, une heure, deux heures ou deux secondes pour dîner, cela me regarde. Je pars à l'heure que je veux et je reviens à l'heure que je veux. J'en fais des heures parce que j'ai assez de coeur pour en faire. Et je sais que si je ne travaille pas, je ne

fais pas d'argent. J'ai besoin d'argent. Il faut que je travaille. Et je crois que nous devons être libres de partir à l'heure que nous voulons, revenir à l'heure que nous voulons. Et si nous avons besoin d'aller dîner... Si je passe devant un centre d'achat et que je veux m'acheter une paire de souliers... Comme vous voyez je suis en pieds de bas parce que mes bottes sont mouillées, j'ai besoin d'aller m'en acheter d'autres. Je veux être libre de faire ce que je veux dans les heures de travail.

Je crois qu'on dit dans le premier règlement que nous n'avons même pas le droit de changer la transmission de notre auto sans demander la permission. Cela commence à être un peu fort. L'été dernier, mes deux autos se sont brisées. J'ai remplacé les deux transmissions. Cela m'a coûté \$300. Je les ai payées. Ce sont mes affaires. C'est moi qui le sais quand l'auto est brisée ou non. Quand l'auto ne fonctionne pas, je ne peux pas travailler. Je suis assez intelligente pour m'en apercevoir. Je n'ai besoin de personne pour me dire que mon auto est brisée et qu'il faut que je la fasse réparer. L'obligation à tous les quatre mois d'aller faire vérifier si l'auto est en parfait état, c'est une perte de temps. J'ai trois autos. Je vais perdre trois après-midi pour aller les faire vérifier. Ces gars ne feront pas cela pour rien. Il va falloir que je les paie. Tout marche avec de l'argent et c'est du temps. Si j'achète un dôme neuf, une radio neuve, un compteur neuf, qui paiera? Cela ne sera pas vous. C'est moi. Je ne suis pas riche. J'ai un dôme, une radio, un compteur. Pourquoi en acheter d'autres?

En résumé, disons que je veux être libre. Je veux être libre de vendre mon permis à qui je veux et pour le prix que je veux. Je veux être libre, si mon mari meurt, de vendre mon permis ou de le garder. Je veux être libre de choisir l'association que je veux. Je veux être libre de louer mes autos ou de ne pas les louer à la semaine ou à des employés occasionnels. Je veux être libre de prendre des clients, que cela soit à Anjou, à Montréal-Nord, à Saint-Léonard, n'importe où. Et je veux être libre d'aller dans n'importe quel hôpital, à la Gare centrale ou n'importe où. Je veux être libre de laisser mes radios pour appels ouverts ou fermées. Je veux être libre d'asseoir des hommes en avant, en arrière, où je voudrai. Je veux être libre de travailler aux heures que je veux. Je veux être libre de parler à mes clients et je veux être libre de faire changer mes transmissions ou n'importe quoi dans mon auto quand j'en aurai besoin.

Je vous remercie de m'avoir entendue.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous voulez être libre, madame, vous voulez être libre de parler à la commission parlementaire et vous l'êtes.

Avant de donner la parole au ministre des Transports, je voudrais dire ceci: Vous avez eu le don, en quelques minutes, de détendre un peu l'atmosphère de la commission, on vous en

remercie. Vous avez aussi prouvé dans quelques minutes que l'éloquence n'était pas nécessairement le monopole des membres du Barreau. Je vous remercie. M. le ministre des Transports.

MME FONTAINE: J'aimerais que vous laissiez parler l'avocat Pearl, s'il vous plaît, si possible.

UNE VOIX: La commission veut peut-être vous poser des questions et c'est à vous de lui répondre.

MME FONTAINE: D'accord, je suis prête.

M. PINARD: Je veux répondre un peu à vos questions, même si je ne suis pas aussi précis dans mes réponses que dans les affirmations que vous avez faites. Si vous tenez pour acquis que nous nous en tenons aujourd'hui aux principes fondamentaux du règlement, je peux vous dire que le permis demeure valable. J'ai dit tantôt de quelle façon il peut l'être, il est transférable à la veuve et aux enfants. Alors, cela est en accord avec les demandes faites par les représentants et les gens du taxi.

Le permis serait transférable à la valeur marchande, je l'ai également souligné tantôt. J'ai donné les exemples avec des formules possibles quant à la façon d'envisager le calcul de cette valeur marchande et quant à la mécanique de fonctionnement du système de rachat.

Je veux vous féliciter également pour être venue nous rencontrer cet après-midi et je pense bien que vous et votre mari vous avez une excellente stratégie. Je le félicite d'avoir décidé de vous laisser venir à Québec parce que vous avez parlé d'une façon fantastique et éloquente. Vous avez bien défendu votre point de vue et je pense que cela recoupe sensiblement les points de vue exprimés déjà ou qui seront exprimés tantôt. Vous vous êtes quand même accrochée à certains points de détails. Comme on l'a souligné ce matin au début des travaux de la commission parlementaire, l'obligation, par exemple, d'avoir à faire vérifier la transmission, ce n'est pas tellement pour brimer les droits du chauffeur de taxi et du propriétaire ou du détenteur de permis. C'est pour l'efficacité du fonctionnement du taximètre, de l'engrenage qui doit être équilibré pour assurer l'honnêteté du fonctionnement du taximètre de façon qu'il n'y ait pas de surcharge et qu'on n'ait pas à accuser le monde du taxi de faire des surcharges indues. Alors, il y a autant d'articles comme cela qui constituent des éléments d'une mécanique de fonctionnement du règlement et des points de vérification. A mon point de vue, c'est à l'avantage de l'industrie du taxi d'abord, à l'avantage du public qui est votre clientèle en général et c'est à l'avantage aussi de tous les détenteurs de permis, du chauffeur, du locataire, si c'est le cas, ou du petit propriétaire. Alors, cela peut paraître des taxes assez élevées pour

vous, mais je pense qu'avec la période de rodage qui est nécessaire, comme dans n'importe quelle autre réforme, il viendra un jour où les gens du taxi nous demanderont peut-être ces réformes que, aujourd'hui, ils sont plutôt enclins à refuser. Mais je vous le dis tout de suite, nous ne nous accrochons pas, pour le moment, à ces points qui peuvent sembler pour vous des tracasseries. Nous allons aux principes fondamentaux de la réforme du taxi telle qu'elle a été demandée par le monde du taxi.

MME FONTAINE: Il y a une chose que j'apprécie beaucoup, c'est qu'on dit qu'à 18 ans on pourra commencer à faire du taxi. Je crois que cela est très bien mais pour ceux qui ont 65 ans je ne suis pas d'accord. Parce que le gars qui a fait du taxi durant 25 ans...

M. BOSSE: C'est déjà réglé, c'est-à-dire qu'on a déjà modifié le règlement no 4.

MME FONTAINE: J'ai oublié une chose, un instant. Vous dites qu'il y a des permis de trop; là je m'excuse mais je ne suis pas de votre avis. C'est bien, vous calculez un par 400 pour nous et pour les autres un permis par 100 mais les autres villes cela ne m'intéresse pas. Ce qui compte c'est Montréal, c'est ma ville à moi. Dans les autres villes la température est moins rigoureuse qu'ici, peut-être a-t-on un meilleur service de métro ou d'autobus ou n'a-t-on pas d'argent pour prendre les taxis, je ne connais pas ces problèmes.

Mais je sais que nous autres, nous manquons de taxis tous les jours. Moi-même, je fais du taxi depuis plusieurs années. Je vous jure qu'à tous les jours, nous allons chercher des clients qui se plaignent: Cela fait une demi-heure que nous attendons! Moi, je sais que cela fait longtemps qu'ils attendent mais ce n'est pas notre faute, nous manquons de taxis.

Je vais vous dire plus que cela. Même l'été, durant juillet et août, à la minute qu'il tombe une goutte de pluie, nous manquons de voitures. Si vous enlevez des permis, je vous jure que le public n'aura vraiment pas de service. Je vous demanderais de ne pas en accorder d'autres, d'accord, mais je ne vous demanderais pas d'en oter, parce qu'il n'y en a pas de trop. Et avez-vous pensé que, si vous enlevez des taxis, tous ces hommes, qui ne pourront pas travailler, vivront de l'assurance-chômage? Vous allez payer des taxes pour faire vivre ces gars-là. On parle déjà des 100,000 emplois et là, vous êtes prêts à en mettre 100,000 autres dehors. Cela va faire 200,000!

Pour finir, M. Bossé, sans rancune?

M. BOSSE: Sans rancune. Je voudrais même vous remercier. Si vous me le permettez, je crois que vous connaissez les circonstances, par exemple, où on devrait s'adresser, au Plateau, à un auditoire qui n'était pas nécessairement sympathique au départ. Ce que vous avez

couvert, présentement, je dirais que les trois quarts sont déjà compris et ont déjà été communiqués au comité de travail, afin d'apporter les modifications. Alors ce n'est pas tombé dans l'oreille d'un sourd. Ce n'était pas facile. Mais ce que je voudrais aussi vous prouver, c'est que la démocratie, elle existait. La preuve, nous vous avons invitée à être présente, vous disant que vous auriez le droit de parole, ainsi que tout le monde. Contrairement à ceux qui se complaisent dans le chahut, vous êtes positive et objective. Je vous remercie énormément de votre témoignage.

MME FONTAINE: Je vous avais promis, le 21 décembre, que je viendrais. Je suis venue. J'ai passé cinq heures, dehors, debout, au froid. Je suis venue à bout de passer. J'ai eu bien de la misère. Qu'est-ce que j'ai fait pour entrer? J'ai crié, j'ai tout fait!

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je voudrais faire seulement une remarque à Mme Fontaine. Vous avez précisé, au début, que vous n'étiez pas avocate.

MME FONTAINE: Non.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je pense que si, un jour, j'ai besoin de quelqu'un pour me défendre, je préférerais l'être par vous plutôt que par un avocat!

M. PAUL: Madame, vous serez sûre de perdre votre cause, dans les circonstances!

MME FONTAINE: J'espère que vous laissez parler mon avocat!

M. LOUBIER: Si vous me permettez, madame, je pense que le ministre a été clair sur un plan bien précis, celui des félicitations. Mais je ne voudrais pas que vous partiez avec l'illusion, comme on le disait tout à l'heure, que 75 p.c. des problèmes sont réglés. Loin de là. Si on parle de la transférabilité des permis, on n'y répond pas du tout, dans le projet de loi, même avec les amendements qu'on pourra nous proposer. Les permis ne seront pas transférables. Il faudra les remettre à la commission qui, elle, désignera à quelle personne ce permis sera accordé.

Ensuite, il ne faut pas oublier, lorsque vous vouliez avoir le choix de la libre association, que vous ne l'aurez aucunement avec ce projet que vous avez devant vous. Lorsque vous mentionnez votre désir d'avoir différentes associations pour susciter la concurrence, vous ne l'avez pas du tout avec ce projet de loi, même si on vous dit qu'il y aura des amendements.

Il faut également vous signaler que dans les autres cas que vous avez soumis à l'attention des membres de la commission, vous n'aurez pas la liberté de louer votre auto comme vous le voudrez et à qui vous le voudrez, et vous

n'aurez pas la liberté, non plus, des heures d'utilisation de votre auto, comme vous le souhaitiez.

Je ne voudrais pas, même avec toute la meilleure volonté du monde — j'étais moi-même ravi par votre sourire, parce qu'on vous donnait des paroles réconfortantes — mais en étant très réaliste, que vous partiez avec des illusions quant aux conclusions du rapport, parce que, sur plusieurs des points que vous avez soulevés, vous n'aurez jamais satisfaction avec le rapport tel qu'il est là.

MME FONTAINE: Pour ce qui est de ceux de 65 ans — je n'ai pas fini tout à l'heure — je vous dis que je ne suis pas d'accord. Le gars qui fait du taxi depuis 25 ou 30 ans, à Montréal, qui est rendu à 65 ans et à qui vous enlevez... ce n'est pas à 65 ans qu'il va apprendre un métier. Et même s'il en apprend un, va-t-il trouver à se placer ailleurs, le pauvre diable? Mon beau-père, qui a 72 ans, n'a jamais fait d'accident de sa vie. Cela fait 30 ans qu'il fait du taxi. Il travaille très bien. Vous ne pouvez lui faire aucun reproche et vous allez lui enlever son permis. Que va-t-il faire? Il va s'asseoir dans la maison, il va se rouler les deux pouces et il va attendre la mort!

M. BOSSE: M. le Président, si vous me le permettez, je vais répondre immédiatement à cela. En vertu du règlement no 4, qui a été modifié déjà, pour se lire comme suit: Pour pouvoir être chauffeur de taxi, il faut avoir 18 ans et plus. C'est tout. Il n'y a plus de limite à 65 ans.

MME FONTAINE: D'accord.

M. BOSSE: A la suite des consultations que nous avons faites et des représentations que nous avons eues, cela n'existe plus.

M. LOUBIER: Avant de partir, Mme Fontaine, le député de Sainte-Marie disait que, si jamais il avait besoin d'une avocate, il irait requérir vos services. Moi, je vous dis que, si jamais je vous prends comme transporteur à Montréal, je veux m'asseoir sur la banquette avant.

MME FONTAINE: Ne vous inquiétez pas, je ne vous ferai pas mal.

J'aimerais, si c'était possible, qu'on laisse parler Me Pearl.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Le député d'Abitibi-Ouest brûle de vous poser une toute petite question.

M. PAUL: Nous voulons vous garder.

M. AUDET: J'aimerais vous remercier beaucoup de tout ce que vous avez apporté ici. Je crois que ce qui ressort le plus de votre

éloquente prise de position, c'est surtout ce désir immense de conserver votre liberté, ce qui est tellement contesté dans la mise de l'avant des politiques actuelles.

MME FONTAINE: Je crois que nous vivons dans un Québec libre. Merci beaucoup.

M. GAGNON: Je vous ai écoutée tout à l'heure avec beaucoup d'attention. Vous avez frappé durement sur le règlement no 6; de tous bords, de tous côtés, vous l'avez démolé. Pour finir sur une note humoristique, je me suis dit: Ce n'est plus le règlement no 6, c'est un règlement "bossé".

LE PRESIDENT (M. Séguin): La commission vous remercie. Bon voyage.

Nous appelons immédiatement les représentants de l'Association des propriétaires de taxis Diamond et Veterans. Si on veut bien s'approcher de la table.

M. Lapointe, vous voudrez bien vous identifier en donnant votre nom et votre occupation, ainsi que le nom et l'occupation de vos collègues.

Association des propriétaires de taxis Diamond et Veterans

M. LAPOINTE: Mon nom est Gabriel Lapointe. Après ce qu'a dit Mme Fontaine, je veux quand même dire que je suis un membre du Barreau. Je représente les compagnies Diamond et Veterans. Je dois dire que ce n'est pas facile, même pour un membre du Barreau, de venir faire des représentations devant cette commission, à la suite de Mme Fontaine.

Je retiens cependant, parmi les choses qu'elle a dites, qu'elle est favorable aux associations.

J'ai déposé, ce matin, 25 copies des représentations que nous avons l'intention de faire. Je n'ai pas l'intention de faire une lecture servile de ce mémoire, sauf peut-être pour la première page, parce que c'est une prise de position qui, je pense, doit être clairement établie.

Les deux compagnies que nous représentons, Diamond et Veterans, s'opposent formellement au projet de règlement no 6 parce qu'à notre avis ce projet constitue une expropriation sans indemnités des biens et actifs de ces deux compagnies, et que ce genre de procédure est le propre des Etats totalitaires et non la façon de procéder d'un Etat démocratique et civilisé comme celui de la province de Québec.

La proposition que nous formulons est la suivante; elle est en deux parties. Ou bien aujourd'hui nous réussissons à vous convaincre que nos deux compagnies doivent subsister et, à ce moment-là, il n'y a pas de difficultés, quitte à ce qu'une association contrôlée ou épaulée par le gouvernement vienne travailler en parallèle aux autres associations existantes; quitte encore à ce que, pour combler certaines lacunes qui existent dans le commerce du taxi, la

Commission des transports se voie confier des pouvoirs de surveillance particuliers qui permettraient justement de mettre fin à ces lacunes. C'est la première partie de notre proposition.

Si cette proposition n'est pas acceptée par les membres de cette commission, nous proposons alors que le législateur reconnaisse que ce projet de règlement no 6 constitue une expropriation et que le législateur procède alors comme ça doit se faire, c'est-à-dire qu'il défère à la Régie des services publics ou à la cour Provinciale ou à un autre organisme le soin de fixer l'indemnité, suite à cette prise de possession par le législateur, ou indirectement par la Commission de transports ou indirectement par la nouvelle association qui sera créée.

Avant de poursuivre notre exposé, il est de toute première importance que nous apportions la mise au point suivante. Il semble y avoir beaucoup de confusion à ce sujet dans l'esprit de bien des gens. La compagnie Diamond et la compagnie Veterans ne détiennent aucun permis de taxi. Ce sont des sociétés qui fournissent aux propriétaires et aux chauffeurs des services que nous aurons l'occasion de décrire tout à l'heure. Les propriétaires et les chauffeurs sont entièrement libres d'appartenir ou de ne pas appartenir à Diamond. Ils le font moyennant une cotisation mensuelle. S'ils ne sont pas satisfaits de Diamond ou de Veterans, ils peuvent rapidement, c'est-à-dire au cours du mois pour lequel ils ont payé leur cotisation mensuelle, quitter Diamond et Veterans et aller joindre une autre association.

Comme je le disais tout à l'heure, si une association parallèle, dirigée par le gouvernement, était créée, le propriétaire membre de l'association Diamond qui n'est pas satisfait des services rendus pourrait alors quitter Diamond et se joindre à la nouvelle association.

Bref historique des deux compagnies. Diamond est fondée en 1921, incorporée en 1922; au 30 novembre 1972, 968 propriétaires détenteurs de 1,618 taxis utilisent les services de Diamond. C'est donc, d'après le nombre seul, signe que Diamond rend des services valables aux propriétaires et aux chauffeurs de taxi. Autrement, il n'y aurait pas 968 propriétaires qui se prévaudraient des services de Diamond puisque, comme je l'ai dit tout à l'heure, ils n'y sont pas obligés. C'est libre et volontaire.

Encore là, toujours pour dissiper la confusion qui existe dans l'esprit de certaines gens, on a parlé ce matin de monopole du taxi, on a parlé de flotte gigantesque de taxis; on n'a rien à cacher. La liste des propriétaires qui utilisent les services de Diamond est annexée au mémoire, comme annexe A, et vous allez constater que plus de 90 p.c. en nombre des gens qui utilisent les services de Diamond sont des propriétaires d'une seule voiture et d'un seul permis de taxi.

Pour montrer qu'on n'a rien à cacher, la liste des membres du conseil d'administration de Diamond est également déposée en annexe au

rapport, annexe B, et vous allez voir que ce sont des gens de chez nous. Ce ne sont pas des étrangers, comme on l'a prétendu dans plusieurs cas. Veterans, pour sa part, a été fondée en 1946, après la guerre, et, au 30 novembre 1972, elle dispensait ses services à 225 propriétaires détenteurs, eux, de 311 permis. C'est la même chose dans Veterans. La liste des détenteurs de permis est annexée au rapport; la liste des membres du conseil d'administration est également annexée au rapport.

M. PINARD: Me permettez-vous une demande de précision? Est-ce que la compagnie Diamond est incorporée en vertu d'une charte fédérale ou de lettres patentes émises par le gouvernement provincial?

M. LAPOINTE: Provincial, M. le ministre.

M. PINARD: Dans le cas de l'association Veterans également?

M. LAPOINTE: La même chose, M. le Président.

M. PINARD: Le siège social de la compagnie Diamond est à quel endroit?

M. LAPOINTE: A Montréal, les deux, au coin des rues Hôtel-de-Ville et Prince-Arthur: 3600, Hôtel-de-Ville.

M. PINARD: C'est le siège social et la principale place d'affaires?

M. LAPOINTE: Je m'excuse.

M. PINARD: C'est le siège social et la principale place d'affaires qui sont à Montréal?

M. LAPOINTE: Exact. Je poursuis. Pour être en mesure de fournir aux propriétaires de taxis, aux chauffeurs de taxi les différents services dont ils avaient besoin, non pas parce que ç'a été quelque chose qui a été conçu d'avance et prémédité, comme pour accaparer et prendre le contrôle de l'industrie du taxi, mais au fur et à mesure des années et au fur et à mesure que les besoins se sont fait sentir, Diamond et Veterans ont dû s'affilier à d'autres entreprises.

J'en donne la liste ici: la compagnie Bélair Assurance, Gasoline Stations Limited et, enfin, National Transportation Management and Investment Corporation. Vous allez voir qu'encore là les membres du conseil d'administration de National Transportation ne sont pas des étrangers; ce sont des gens de chez nous. Je donne la structure là, toujours pour éviter toute ambiguïté et pour pallier toute accusation de monopole à notre endroit. Diamond détient toutes les actions de Veterans. Veterans a été en mauvaises affaires il y a quelques années et, pour dépanner Veterans, Diamond s'est portée ac-

quéreur de ses actions. Donc, Veterans est une filiale contrôlée complètement, si vous voulez, par Diamond. National Transportation — je m'excuse, il y a une erreur de chiffres au mémoire — détient 2,099 des 2,640 actions communes, c'est-à-dire des actions votantes de Diamond, soit 79.5 p.c. Les autres actions ordinaires sont détenues par des propriétaires ou, enfin, d'anciens propriétaires de permis qui ont vendu leur permis, mais qui ont conservé leurs actions ordinaires dans Diamond. Diamond détient 1,218 des 5,000 actions de Bélair, soit 24.36 p.c., tandis que National Transportation en détient 2,884, soit 57.68 p.c. Encore là, dans Bélair, les autres détenteurs d'actions sont quelquefois d'anciens propriétaires de taxis, quelques propriétaires actuels et d'autres personnes qui n'ont rien à voir avec l'industrie du taxi. Pour ce qui est de Gasoline Stations, toutes les actions sont détenues par National Transportation et on comprendra pourquoi tout à l'heure.

M. PINARD: La "holding company", c'est quelle compagnie?

M. LAPOINTE: Je m'excuse M. le ministre, je ne vous comprends pas très bien.

M. PINARD: La "holding company" est quelle compagnie dans tout ça?

M. LAPOINTE: National Transportation, si vous voulez à la condition que, dans votre question, M. le ministre, on ne donne pas de sens péjoratif au mot "holding".

M. PINARD: Non. A quel endroit est le siège social?

M. LAPOINTE: Même endroit, 3600 Hôtel-de-Ville.

La liste des services dispensés par Diamond et Veterans, en bref, est la suivante: communications téléphoniques et radiophoniques entre le client, la centrale et le chauffeur; location de postes de taxis et de concessions; surveillance de l'exploitation des taxis au moyen d'un service d'inspection visant principalement l'état et la propreté des véhicules, le comportement et l'habileté des chauffeurs, les taux et tarifs, l'observance des règlements municipaux et provinciaux; l'utilisation d'un système de crédit pour les clients et l'utilisation d'un service de comptabilité à ce sujet — nous allons voir tout à l'heure ce que ça représente — la réclame et les marques de commerce; l'assurance obligatoire avec Bélair; un système de ristournes sur les achats d'essence et autres produits utilisés dans l'exploitation d'une auto-taxi.

Revenons maintenant sur chacun des services fournis par Diamond et Veterans. Premièrement, les communications téléphoniques et radiophoniques. Depuis le 15 janvier 1972, Diamond exploite un service téléphonique et

radiophonique contrôlé par ordinateur qui, comme je le dis au mémoire, fait l'envie de quantité de personnes. Depuis que le système fonctionne, des représentants et des observateurs sont venus, même de pays étrangers, d'autres provinces et des Etats-Unis pour voir notre système fonctionner. A elle seule, la société Marconi a investi une somme de \$500,000 pour ajuster l'ordinateur qui contrôle le système téléphonique.

Vous allez voir les avantages que ça représente. Pour le seul aménagement du local, pour le service téléphonique et radiophonique contrôlé par ordinateur, Diamond et Veterans ont investi la somme de \$65,000. Les seuls frais d'installation et d'équipement par la compagnie de téléphone ont coûté \$5,595. Le compte de téléphone de la compagnie par suite de l'installation de ce nouveau système a été augmenté de \$1,000 par mois. Au moment où nous adressons ces représentations, il n'a pas été possible d'établir avec certitude la responsabilité de Diamond et de Veterans vis-à-vis de Marconi au cas où le système devrait être décommandé. Précisons qu'au 31 décembre 1972, 778 autos-radios étaient munies du nouveau système de radio relié à l'ordinateur au coût de \$810 pièce, c'est-à-dire au prix coûtant. Je défie qui que ce soit de venir prétendre qu'avec ces radios, Diamond ou Veterans ont fait un seul sou de profit qui soit brut, net, marge, appelez-le comme vous voudrez. Ce qui veut dire que 778 propriétaires de radios-taxis ont dépensé \$810 depuis le 15 février 1972 et un peu avant pour l'acquisition de ce nouveau système de radio.

Toujours au 31 décembre 1972, 222 de ces radios, au coût de \$810 pièce, étaient sur les tablettes de Diamond et de Veterans parce que la publication du projet de règlement no 6 a eu pour effet d'enrayer joliment l'installation des nouveaux appareils radios; 300 autres appareils radios ont été commandés auprès de Marconi; ils l'avaient été auparavant mais ils ne sont pas encore livrés. C'est la situation dans laquelle nous nous trouvons actuellement.

Les avantages de ce système téléphonique et radiophonique relié à l'ordinateur sont nombreux, mais les principaux sont les suivants. Cheminement des plus rapides de l'appel reçu du client vers un chauffeur libre situé le plus près possible du lieu d'où provient la demande de service, parce qu'il faut penser à la clientèle aussi et que c'est en pensant à la clientèle qu'on fait de bonnes affaires. Possibilité pour le répartiteur ou le dispatcher de converser exclusivement avec tel ou tel chauffeur, ce qui est important parce que si, autrefois, la conversation avec le répartiteur était entendue par tous les autres chauffeurs, il se produisait des vols de voyage, comme on dit. Possibilité pour le répartiteur de contrôler avec certitude l'identité du chauffeur avec qui il est en communication parce que dès qu'un chauffeur est en communication avec la centrale, son numéro apparaît sur un tableau. Le "dispatcher" sait parfaitement

bien qu'effectivement il parle au numéro 352 et, encore là, c'est pour contrôler ce que je disais tout à l'heure, pour éviter les vols de voyage, etc. Garantie pour le chauffeur — et c'est très important — que la demande de service du client lui est confiée rigoureusement dans l'ordre où il aura indiqué sa disponibilité, c'est-à-dire que, lorsqu'un chauffeur a complété un voyage, il se rapporte au répartiteur. Le répartiteur est au courant qu'il est disponible. Par le truchement de l'ordinateur, dès qu'une demande de service provient de la région où il se trouve, automatiquement, c'est lui qui a le voyage, de préférence et par priorité aux autres chauffeurs qui sont dans le secteur. Il n'est pas question de préférence de la part du "dispatcher" à l'endroit de tel chauffeur plutôt qu'à l'endroit de tel autre, à l'endroit de tel propriétaire plutôt que tel autre. C'est un système électronique pour faire le partage des demandes de service. Enfin, avantage inexistant jusqu'à maintenant, tout est mémorisé par l'ordinateur pour fins de vérification et de contrôle éventuel, pour fins de statistiques, pour fins de plaintes, etc.

C'est le premier service offert par Diamond et Veterans: communications par radio et par téléphone, tout ça relié à un ordinateur.

Deuxième service: poste de taxis et concessions. C'est vrai que, depuis quelque temps, Diamond et Veterans ont perdu des postes qu'ils détenaient en exclusivité pour des raisons que nous ne critiquons pas, c'est de l'histoire ancienne. Il reste quand même que, pour maintenir les postes que nous avons actuellement durant onze mois de l'année 1972, c'est-à-dire au 30 novembre, nous avions dépensé, en frais de location et de concession, \$105,812.

J'entendais Mme Fontaine, tout à l'heure, dire qu'elle aimerait bien aller à tel et tel endroit. Evidemment, les gens qui permettent à des taxis de passer sur leur terrain et de s'installer à tel endroit pour prendre la clientèle, pour prendre des voyages, exigent une compensation et c'est cela qu'on a payé, soit \$105,812 durant les onze mois de 1972.

Si les associations Veterans et Diamond devaient disparaître, il n'est pas certain que d'un coup sec on puisse mettre fin à nos contrats de location et à nos contrats de concession. Il faut se rendre compte qu'il ne s'agit pas d'une tolérance mais bien d'une location ou d'une concession obtenue moyennant une considération.

3) Surveillance de l'exploitation des taxis. Je ne veux pas insister là-dessus. Disons simplement qu'au cours des onze mois de l'année 1972, Diamond et Veterans ont payé à quatre inspecteurs et à onze agents des salaires totalisant \$64,653.

4) C'est certainement un argument exclusif à Diamond et à Veterans: crédit et système de comptabilité. Probablement que la plupart d'entre vous, messieurs, êtes familiers avec le système de jetons ou de coupons utilisé par la

compagnie Diamond pour ses clients. Le client peut utiliser un livret de ces coupons et jetons et, à la fin du mois, il reçoit le relevé de compte de la compagnie. Pour ce service de crédit offert par Diamond et Veterans à leur clientèle, Diamond exige un surplus de 5 p.c. lorsque c'est un chauffeur utilisant les services de Diamond qui se sert du coupon.

Quand, pour toutes sortes de raisons, c'est une autre compagnie de taxis qui utilise le coupon de Diamond, à ce moment-là, les frais de service sont de 15 p.c. au client. Ceci a rapporté, au cours des onze mois de 1972, la somme de \$77,217. Au cas où certaines personnes voudraient minimiser l'importance de ce service de crédit à la clientèle, disons qu'au cours des onze mois, les clients de Diamond et de Veterans avaient utilisé ce service-là pour une somme de \$1,382,150. Quel est le résultat net de ces revenus additionnels à Diamond et à Veterans? Comme nous allons le comprendre par le jeu des états financiers de tout à l'heure, ceci permet à Diamond de réduire d'autant la cotisation qu'elle exige des chauffeurs et des propriétaires qui utilisent son service.

M. PINARD: Est-ce que vous me permettez une question?

M. LAPOINTE: Je vous en prie.

M. PINARD: Quel est le taux d'intérêt exigé de la part de ceux qui louent ou achètent des services chez vous avec le système de crédit dont vous avez parlé?

M. LAPOINTE: Je ne comprends pas très bien. Parlez-vous de la cotisation mensuelle exigée par Diamond à ses...

M. PINARD: Non. Vous vendez des services à crédit à vos membres.

M. LAPOINTE: Oui.

M. PINARD: Est-ce qu'il y a un taux d'intérêt exigé par la compagnie Diamond?

M. LAPOINTE: Oui. 5 p.c. C'est ce dont je viens de parler.

M. PINARD: 5 p.c.

M. LAPOINTE: Aux clients, non pas aux membres.

M. PINARD: Aux clients.

M. LAPOINTE: Si la course est de \$2, le client paiera \$2.10 soit 5 p.c.

M. PINARD: Puisque nous sommes là, êtes-vous en mesure de nous dire quelle est l'opération la plus rentable des organisations Diamond et Veterans? Est-ce le rendement annuel des

courses faites par les véhicules-taxis ou si c'est la location ou la vente des services dont vous avez parlé tantôt, avec l'organisation que vous avez expliquée?

M. LAPOINTE: Je pourrais passer tout de suite à cela, si vous le désirez, M. le ministre. Je vous réfère à l'annexe i) dans le cas de Veterans et à l'annexe j) dans le cas de Diamond. Vous avez les états financiers ou l'état de profits et pertes au 30 novembre 1972. Vous voyez qu'à l'article sur la cotisation des membres, les cotisations au total, au 30 novembre, étaient de \$593,000.

Les frais de service de 5 p.c. représentaient \$62,000. Les frais de transfert représentaient \$4,450 et les revenus à 15 p.c., c'est-à-dire dans le cas des jetons utilisés par d'autres compagnies, représentaient \$11,027. Je ne sais pas si cela répond à votre question.

M. PINARD: Ma question vise à savoir quel est le rendement de la vente ou de la location des services offerts par l'organisation Diamond et Veterans par rapport au rendement annuel procuré par les courses faites par les voitures-taxis.

M. LAPOINTE: Si vous voulez bien attendre un tout petit peu. Julien a cela.

M. PINARD: Ce serait pour écourter un peu la présentation de votre mémoire qui est très long. Cela risque fort de durer une heure. Je crois que cela est très intéressant, c'est très bien préparé.

M. LAPOINTE: Cela fait partie d'un tout, quand même. Tous les services que nous offrons à la clientèle sont importants et je pense que je me dois d'insister sur chacun d'entre eux.

M. PINARD: D'accord.

M. LAPOINTE: Je passe rapidement sur la réclame et les marques de commerce parce que je pense bien que Diamond et Veterans sont suffisamment connus pour qu'on sache que ces noms ont exigé, au cours des années précédentes, des investissements considérables en publicité.

M. BELAND: Etant donné l'allusion que vient de faire l'honorable ministre à l'effet que le mémoire est assez volumineux, je me demande si nous ne devrions pas procéder comme les autres commissions précédentes, à savoir assurer les gens qui viennent que tous les mémoires pourraient être annexés au journal des Débats.

M. PINARD: C'est déjà fait.

M. GUAY: C'est important que cela se fasse.

M. LAPOINTE: J'en viens maintenant à la

question de l'assurance. Ce chapitre de notre mémoire sur l'assurance est, à mon avis, très important. C'est un service que fournit Diamond et Veterans à ses membres. Je pense bien qu'il est important de s'attarder quelque peu sur chacune des modalités de ce service d'assurance.

LE PRESIDENT (M. Giasson): Si le député de Sainte-Marie me le permet, je pense qu'il vaudrait mieux attendre.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): A mesure que se déroulent les explications, est-ce que nous pouvons demander des précisions ou désirez-vous que nous attendions à la fin? Il parle d'assurance.

LE PRESIDENT (M. Giasson): Est-ce que cela serait trop demander que vous notiez les détails sur lesquels vous voulez revenir? Lorsque M. Lapointe aura terminé, je reconnaitrai le député de Sainte-Marie qui pourra poser toutes les questions sur les points qui l'impressionnent.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'était seulement une question de précision sur l'assurance.

M. LAPOINTE: On se rappellera la faillite retentissante d'une certaine association dans la région de Montréal. Cette question d'assurance pour les chauffeurs de taxi est très épineuse. En 1950 particulièrement, les propriétaires et chauffeurs de taxis avaient à faire face à une situation impossible. La plupart des compagnies d'assurance générale refusaient d'assurer les chauffeurs de taxi. Comprenant ce problème, c'est à ce moment-là qu'on a procédé à la formation de la compagnie d'assurance Bélair. Un investissement de \$300,000 a dû être effectué dans cette compagnie. Ce n'étaient certes pas les chauffeurs et les propriétaires de taxis qui étaient en mesure de faire cet investissement. C'est là qu'est entré National Transportation, et c'est là que Diamond a dû faire un investissement dans Bélair. Par la suite, un investissement additionnel de \$200,000 a dû être effectué à cause des pertes qui ont été subies par Bélair, ce qui fait qu'au total un investissement direct de \$500,000 a été fait, soit par Diamond, soit par National Transportation dans la compagnie Bélair.

J'attache énormément d'importance à ces tableaux. Ils sont reproduits en annexe "g". Ce sont des tableaux de quatre pages qui, à mon avis, sont très éloquentes. Pour la période de douze mois — malheureusement, nous n'avons pas les chiffres de 1972; les derniers chiffres disponibles sont ceux de 1971 — allant du 1er janvier 1971 au 31 décembre 1971, les pertes totales encourues ont représenté 79.29 p.c. des primes gagnées. C'est avec les propriétaires et les chauffeurs affiliés à Diamond. Vous l'avez à la page 1 de l'annexe "g", à l'extrême droite.

Vous avez dans cette colonne, pertes payées, \$380,000; pertes évaluées, \$521,000; pertes totales, \$901,000; les primes gagnées, \$1,137,000; ce qui veut dire que les pertes totales par rapport à nos primes gagnées se sont élevées à 79.29 p.c. Ce sont là strictement les pertes, c'est avant les frais d'administration. Et pour fins de calcul seulement, on pourrait peut-être consulter le surintendant des assurances là-dessus, et je pense bien qu'il n'hésitera pas à vous dire qu'un pourcentage de frais d'administration de 25 p.c. des primes gagnées est loin d'être exagéré, au contraire, c'est un chiffre très conservateur.

En ajoutant 25 p.c. de frais d'administration au pourcentage des pertes totales par rapport aux primes gagnées qui est, en 1971, de 79.29 p.c., on en arriverait à une opération totale de 104.29 p.c., ce qui veut dire que tout de suite après les frais d'administration il y a un déficit de 4 p.c. Pour les années précédentes, un déficit de 7 p.c. en 1968, un déficit de 17 p.c. en 1969, un déficit de 41 p.c. en 1970. Disons que l'attitude ou la politique de Diamond et de Veterans est d'obliger les chauffeurs à avoir une assurance de \$100,000 au lieu du minimum requis par la loi qui est de \$35,000.

Ces services offerts par Bélair sont tellement de qualité qu'en plus des chauffeurs et des propriétaires de voitures affiliées à Bélair ou à Diamond il y a 500 chauffeurs, 500 propriétaires qui n'appartiennent ni à Diamond ni à Veterans qui s'assurent avec Bélair, et il y a le public en général qui s'assure avec Bélair. Il y a peut-être certaines critiques au sujet de l'assurance. Certains chauffeurs à qui ces questions n'ont jamais été expliquées trouvent qu'ils paient une prime démesurée pour l'assurance. Pour bien comprendre comment cela fonctionne, il faut se référer à l'annexe "h" qui indique l'échelle de taux suivant la performance — si je peux employer cette expression-là — du chauffeur. Il est bien certain que le chauffeur qui n'a aucun accident paie une somme de l'ordre de \$480 par année, tandis que celui qui a eu quantité d'accidents, qui est un risque marginal, paie le maximum qui est de \$1,000 à \$1,200.

En bref, disons que le chiffre de \$4 millions d'affaires de Bélair, en 1972, est réparti comme suit: propriétaires et chauffeurs utilisant les services de Diamond et Veterans, 33 p.c.; propriétaires et chauffeurs n'utilisant pas les services de Diamond et Veterans mais utilisant les services d'autres sociétés de services, 7 p.c.; le public en général, 60 p.c. Et nous concluons cette partie de notre mémoire en disant que n'eût été cette importante contribution du public, Bélair aurait déjà cessé d'exister. Ce qui veut dire qu'à toutes fins pratiques, si vous utilisez les chiffres que je vous ai donnés tout à l'heure, Bélair vend son assurance aux propriétaires de taxis en bas du prix coûtant, et les bénéfices que Bélair retire de ces opérations d'assurance proviennent de ses transactions avec le public en général et non avec les chauffeurs

de taxi, et vous allez voir qu'il n'y a pas seulement dans le cas de l'assurance que cela se fait.

On arrive justement au paragraphe g) de notre rapport qui a trait au système de ristournes sur les achats d'essence et autres produits utilisés dans l'exploitation d'un commerce de taxi. Grâce au volume d'essence commandé par Gasoline Transportation — il y a sept postes d'essence dans l'île de Montréal — nous pouvons obtenir l'essence avec un escompte substantiel.

Jusqu'au 1er janvier 1973, on allait même offrir aux propriétaires et chauffeurs non seulement l'essence, d'autres produits, l'huile, etc., avec un rabais substantiel, mais on accordait même aux chauffeurs un rabais de 12 1/2 p.c. sur la main-d'oeuvre. Cela peut-être vous paraître incroyable, mais c'est vrai. Encore aujourd'hui, à l'un ou l'autre des sept postes d'essence, un chauffeur ou un propriétaire peut obtenir un lavage moyennant la somme de \$0.25.

Nous pouvons donc dire que tous les produits offerts par Gasoline Stations, aux propriétaires et chauffeurs, le sont à un prix qui ne saurait être réduit, même pour une entreprise gouvernementale. A retenir, cependant, au moins 30 p.c. du chiffre d'affaires de Gasoline Stations résulte de transactions avec le public. Encore là, c'est grâce à ce volume de 30 p.c. de transactions que nous faisons avec le public — Gasoline Stations — que nous pouvons subsister.

M. PINARD: Avec ou sans rabais. Alors, votre marge de profit est là.

M. LAPOINTE: Exactement.

M. PINARD: La facturation est faite en fonction de l'acheteur, de la quantité d'essence, quand c'est en dehors de la catégorie des propriétaires ou chauffeurs de taxis.

M. LAPOINTE: C'est exact. De la même façon que le client, qui n'appartient pas à une association, qui se présente à un poste d'essence, achète son essence au prix qui est indiqué sur le compteur. Mais le chauffeur de taxi, lui, parce qu'il fait partie d'un groupe qui commande un plus grand volume d'essence, a un rabais considérable.

Les conclusions de tout cela sont les suivantes. Nous sommes convaincus que Diamond et Veterans offrent aux propriétaires et aux chauffeurs des services que nous pouvons qualifier d'essentiels. Tous ces services ne sont pas superflus. Ce sont des services dont les propriétaires et les chauffeurs ont besoin. Deuxièmement, nous disons que ces services sont de toute première qualité, témoins les visiteurs étrangers qui sont venus examiner notre système de téléphone et de radio, témoin notre système de crédit, qui rapporte 5 p.c., témoins également les services d'assurance qui sont mis à la disposition des propriétaires et des chauffeurs.

Mais ce qu'il y a de plus remarquable dans tout cela, c'est-à-dire dans l'histoire des deux associations, c'est que l'excédent des revenus sur les dépenses est réduit à son strict minimum. On n'a pas honte. On n'a rien à cacher. Nous déposons, en annexe "i" — j'en ai parlé tout à l'heure — de même qu'en annexe "j", l'état cumulatif des opérations pour Diamond et Veterans, pour les onze mois de 1972. Vous allez constater, M. le Président, que les revenus globaux, au cours de ces onze mois, pour les deux compagnies, ont été de \$791,000. Les dépenses encourues ont été de \$777,000. Cela laisse un solde de \$14,147. A l'examen, nous constatons que l'investissement dans Diamond et dans Veterans est de \$540,000, c'est-à-dire \$547,000, avec Veterans. Un excédent de revenus sur les dépenses de \$14,000, sur un investissement de \$547,000, cela représente moins de 2 p.c. avant l'impôt.

J'espère que personne ne viendra prétendre qu'il s'agit là d'un rendement exagéré. Ceci étant dit, nous croyons, Diamond et Veterans, avoir administré une entreprise de façon responsable. Nous croyons avoir fourni à nos membres et à leurs chauffeurs les services essentiels et de première qualité.

Dans les circonstances, comment justifier une éviction aussi flagrante de la part de l'Etat? Nous croyons qu'il y a eu méprise de la part de ceux à qui le législateur a confié le travail. Nous profitons de l'occasion pour dire que les deux seules personnes qu'il nous ait été possible de rencontrer depuis que l'enquête sur le taxi est en cours sont deux inspecteurs du services des véhicules automobiles du ministère des Transports, et le témoignage de ces deux personnes nous est rendu par écrit en annexe "a".

Pour répondre un peu ce qui a été dit ce matin par le vice-président de l'association de Québec, c'est malheureux mais c'est comme ça, il semble que les personnes à qui le législateur a confié le travail ont consulté les minoritaires. Mais les entreprises qui jouent un rôle aussi important comme Diamond et Veterans n'ont pas été consultées avant que le projet de règlement no 6 soit déposé devant vous.

Par ailleurs, nous ne voulons quand même pas être mesquins. Comme il s'agit d'un secteur public où les permis sont octroyés à la discrétion du législateur, nos associations ne s'opposent pas à ce qu'il y ait une nouvelle association de formée, qui, elle, serait contrôlée ou épaulée par l'Etat. Les compagnies Diamond et Veterans ne s'opposeraient pas non plus à la formation d'un syndicat pour les chauffeurs, si le législateur pense que c'est une bonne chose.

Nous désirons tout simplement demander qu'en temps utile, si les amendements sont apportés dans ce sens, nous ayons l'occasion de faire les représentations nécessaires.

J'en viens maintenant à la deuxième partie de notre proposition. Nous avons, non pas convaincu, mais peut-être suffisamment éveillé le législateur sur des problèmes sérieux qui pourraient se présenter au cas où l'on voudrait

laisser le projet de règlement no 6 tel quel. Si l'on persistait dans l'attitude de vouloir faire disparaître la société Diamond et la société Veterans, se serait l'anéantissement presque total des actifs dont je viens de vous parler: la centrale radio phonique et téléphonique, la compagnie d'assurance Bélair, Gasoline Stations, etc., les contrats de location et de concession que nous avons obtenus. Ce serait l'anéantissement total de tous ces actifs.

C'est pour ça que je disais tout à l'heure — et je termine là-dessus — que si vous reconnaissez qu'en éliminant Diamond et Veterans c'est l'anéantissement de ces actifs, reconnaissez qu'il s'agit là d'une expropriation purement et simplement et déférez-nous à la Régie des services publics pour fixer une indemnité qui soit juste et raisonnable pour les actifs que vous faites disparaître.

Ce n'est pas ce que nous souhaitons; nous souhaitons que le législateur dans sa sagesse reconnaisse que les services rendus par Diamond et Veterans sont utiles. Ce n'est pas le seul mandat du législateur, nous le reconnaissons; le législateur veut que ces services soient rendus aux chauffeurs de taxi, aux propriétaires, aux meilleures conditions possibles. Je pense vous avoir démontré, et je suis prêt à en discuter encore davantage avec les représentants du ministère des Transports, que les prix que nous offrons aux chauffeurs et aux propriétaires pour l'assurance, pour l'essence et les autres services ne sauraient être diminués par une entreprise contrôlée, épaulée par l'Etat ou une autre association. Là-dessus, messieurs, je vous remercie.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. le ministre.

M. BOSSE: M. le Président, si vous me permettez, j'aimerais faire une mise au point simplement. A la page 13, nous lisons: En fait, nous profitons de l'occasion pour dire que les deux seules personnes qu'il nous ait été possible de rencontrer depuis que l'enquête est en cours sont deux inspecteurs du service des véhicules automobiles du ministère des Transports et le témoignage de ces deux personnes nous est rendu par écrit et apparaît en annexe "a".

Je voudrais corriger ici cette inexactitude pour dire que, dès le début de l'enquête, nous avons rencontré à de multiples reprises Me Béland. Nous avons rencontré ultérieurement Diamond avec la conférence des associations de services, entre autres à l'hôtel de ville de Mont-Royal, avec la présence des représentants de Diamond, ainsi que de toutes les autres associations, sous la présidence de M. Gérard Brunet. Et nous n'avons jamais refusé de collaborer ou de discuter avec les associations.

M. LAPOINTE: M. le Président, si vous me permettez. Me Béland est ici, il aura l'occasion de présenter un mémoire au nom d'une autre association et je le prends à témoin de ce que

j'ai affirmé. Sans doute qu'il sera là pour répondre à cette intervention de la part...

M. BOSSE: Correspondance pour confirmer...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Une mise au point en attendant qu'il y ait d'autres observations ou d'autres commentaires de faits, le ministre des Transports.

M. PINARD: Je ne veux pas questionner davantage. Mais pour l'information de tous ceux qui sont ici à la commission parlementaire, en tenant pour acquis que la meilleure formule de services d'exploitation du taxi est celle que vous venez d'exprimer ou d'exposer, est-ce que vous êtes prêts à offrir tous ces services à tous ceux qui sont dans le monde de l'industrie du taxi?

M. LAPOINTE: M. le ministre, si vous me permettez, je l'ai déclaré au tout début, la société Diamond et Veterans est une association à laquelle n'importe qui peut appartenir en payant la cotisation, c'est tout. Il n'y a pas de restriction, tout le monde peut appartenir à Diamond ou à Veterans, en payant la cotisation. A ma connaissance, il n'y a aucune restriction là-dessus.

M. PINARD: Alors comment se fait-il qu'on ait tellement entendu parler de monopole, d'exploitation dans le domaine du taxi, de "racket" dans la vente ou le transfert des permis, dans les coûts prohibitifs chargés par les associations de services, par les associations de propriétaires? J'ai un peu de difficulté à comprendre et je ne suis pas seul à partager cette opinion.

On sait qu'à Montréal, du moins, il y a eu un problème de taxi qui a été à ce point grave qu'il a fallu faire des enquêtes de façon répétée, qu'il a fallu pour le premier ministre ordonner une enquête qui a porté le nom de l'enquête Bossé et qu'il y a eu une grève à la compagnie Diamond pour des raisons qui me paraissent assez évidentes, si je m'en rapporte aux comptes rendus des journaux de l'époque. Comment se fait-il qu'aujourd'hui, du fait du dépôt du règlement no 6 à l'Assemblée nationale, depuis ma déclaration du 16 décembre 1972, ces problèmes dont on a tellement parlé — qu'on a tellement dramatisés et qui montraient qu'il y avait quand même des sentiments exacerbés dans le monde du taxi, soit de la part des petits propriétaires, soit de la part des locataires, soit de la part des chauffeurs de taxi, tout à fait par magie — soient complètement disparus?

M. LAPOINTE: M. le ministre si vous me le permettez, bien respectueusement, je pense qu'il y a un propriétaire de la rive sud qui, ce matin, a fait une déclaration et qui a répondu d'avance à notre question. Il a dit: Depuis la

dernière augmentation des taux, nos problèmes sont réglés, puis on est parfaitement heureux. Il y a place pour des améliorations sûrement; c'est ce qu'il a dit ce matin. Personne n'est parfaitement heureux. Il y a des améliorations qui sont encore nécessaires, mais je pense que le problème de base pour les chauffeurs était une insuffisance de revenu. Depuis que les taux ont été augmentés, depuis que les revenus des chauffeurs ont été augmentés, ils sont beaucoup moins mécontents, en tout cas, qu'ils ne l'étaient à l'époque à laquelle vous avez fait allusion tout à l'heure.

M. BOSSE: J'aimerais beaucoup mieux l'entendre dire par des chauffeurs eux-mêmes que par vous, je m'excuse.

M. LAPOINTE: Non, mais je répétais ce qu'a dit, ce matin, un propriétaire de la rive sud. Il y a quand même un fait intéressant et cela vous a été rapporté tout à l'heure par Mme Fontaine. Elle a dit: J'aime bien avoir le choix d'appartenir à une société de service. Elle a dit: Si la société dont parle M. Bossé est bonne, ne soyez pas inquiets, on va y aller. Si elle n'est pas bonne, on peut avoir le choix d'appartenir à une autre. Je pense que, dans le contexte démocratique auquel nous sommes habitués et où nous vivons, ce serait une excellente chose. Si c'est là votre désir, si vous n'avez pas l'intention de nous faire disparaître tout simplement, comme c'est prévu au règlement no 6, si vous avez l'intention de créer une association ou une société de services parallèle à la nôtre, on vous dit: Messieurs, vous êtes les bienvenus. On est prêt à faire face à cela.

M. LOUBIER: M. le Président, permettez-moi de poser certaines questions à Me Lapointe, simplement pour clarifier davantage le sujet.

Vous avez établi tout à l'heure qu'il y avait liberté d'adhésion ou de retrait par quelque propriétaire artisan que ce soit, n'est-ce pas? Est-ce que c'est ça? En termes plus précis, ça veut dire que n'importe quel propriétaire de taxi artisan à Montréal peut faire sa demande et adhérer à Diamond ou Veterans.

Deuxièmement, vous prétendez que le fait d'appliquer le règlement no 6 saboterait tout la structure intégrée qui permet à Diamond et à la compagnie Veterans de procurer aux propriétaires de taxis — vous avez établi que, dans une proportion de 80 p.c. ou de 90 p.c., c'étaient des propriétaires d'un ou de deux permis, donc ce qu'on appelle des propriétaires artisans — des services par la centrale téléphonique, qui permet également d'obtenir un meilleur prix pour l'essence, qui permet d'obtenir un meilleur prix ou un prix plus abordable pour la police d'assurance étant donné que vous les avez intégrés à Bélair et que 40 p.c. des clients de Bélair se recrutent dans le monde du taxi alors que 60 p.c. se recrutent dans le grand public.

Est-ce que tout ce que j'ai établi jusqu'à maintenant est exact?

M. LAPOINTE: C'est tout à fait exact.

M. LOUBIER: A ce moment, vous prétendez que vous pouvez prouver hors de tout doute que la multiplicité des services que vous accordez aux propriétaires de taxis et, par incidence ou par prolongement, aux chauffeurs de taxis, se fait d'une façon pratiquement non compétitive, même si on pouvait retrouver cela dans une formulation de coopérative. Parce qu'en fait, si je comprends bien, c'est à peu près l'esprit d'une coopérative que vous retrouvez un peu partout et vous établissez que le bilan des opérations est à l'effet qu'il n'y aurait eu qu'un profit de \$14,000 ou \$15,000 pour les deux compagnies et que ces \$14,000 de revenu impliquent préalablement des investissements de l'ordre de \$500,000. Ce qui vous fait dire qu'il y aurait eu un revenu net ou brut, je l'ignore, de 2 p.c. ou 3 p.c.

Ayant résumé, je pense, votre pensée, est-ce que vous acceptez le fait ou souhaitez-vous qu'il y ait différentes centrales à Montréal, qu'il n'y ait pas simplement une seule centrale comme le voudrait le règlement no 6? Indépendamment de votre association — je dégage tout cela — est-ce que vous souhaiteriez qu'il y ait, à Montréal, différentes centrales de services et non pas une centrale unique?

M. LAPOINTE: Je suis certain, M. le Président — c'est l'attitude des gens que je représente ici — qu'une seule centrale à Montréal, une centrale unique, représenterait une détérioration considérable du service. Au cas contraire, les associations actuelles, auxquelles pourrait se joindre une association contrôlée ou appuyée par l'Etat, continueraient à donner un excellent service. De par la présence de cette nouvelle association, elles seraient peut-être fouettées davantage et il en résulterait une amélioration du service.

M. LOUBIER: Vous accepteriez qu'il y ait une commission gouvernementale parallèle — vous me corrigerez si j'interprète mal votre pensée — étatique qui aurait un rôle de surveillance, de contrôle de ces associations de services, qu'on les appelle Veterans, Diamond, Beaubien, Hochelaga, etc. Au cas où le gouvernement appliquerait dans son esprit, dans la lettre le règlement no 6, vous prétendez qu'il n'appartiendrait pas au conseil exécutif ou à la commission des transports à être formée — elle n'est pas encore formée — de fixer l'indemnité et, à toutes fins pratiques, vous contestez le pouvoir ou la constitutionnalité de la loi ou du règlement.

Pour obtenir justice, si le gouvernement maintient son attitude d'exproprier, à toutes fins pratiques, Diamond et Veterans, vous souhaiteriez que l'indemnité ou encore l'étude

du bilan ou des actifs de ces deux compagnies soit soumise à l'attention, à l'analyse de la commission ou d'un tribunal à la Régie des services publics ou...

M. LAPOINTE: C'est cela.

M. LOUBIER: ... des transports, mais non pas à la commission qui doit être formée par le règlement no 6 et le projet de loi.

M. LAPOINTE: J'ai mentionné la Régie des services publics, parce qu'au fond c'est le seul organisme existant qui soit compétent, à mon avis, pour fixer une indemnité dans des cas comme celui-là. Il y aurait peut-être la cour Provinciale, mais je pense qu'il y a quand même une tradition qui existe à la Régie des services publics; il y a un mécanisme d'évaluation, etc. Je pense que ce serait l'organisme public le plus approprié auquel ce problème pourrait être confié.

M. LOUBIER : Vous avez mentionné au-delà de 900 propriétaires pour 1,618 véhicules, dans le cas de Diamond, et 225 propriétaires pour 300 véhicules ou permis, dans le cas de Veterans. Dans quelle proportion les propriétaires actionnaires de cette compagnie sont-ils eux-mêmes les chauffeurs de ces véhicules? Je peux vous poser la question à l'inverse: A Diamond, est-ce qu'il y a 900 ou 1,500 chauffeurs de taxi qui ne sont pas propriétaires, mais qui conduisent ces véhicules?

M. LAPOINTE: Je suis convaincu, si on regarde l'annexe "a" qui est la liste des propriétaires utilisant les services de Diamond, que tous les propriétaires d'un seul permis qui utilisent leur voiture, conduisent eux-mêmes leur voiture.

M. LOUBIER: Dans quel pourcentage? Sans vouloir vous torturer et avoir le chiffre exact, est-ce qu'on peut dire 75 p.c., 80 p.c.?

M. LAPOINTE: M. Latreille me dit qu'à peu près 80 p.c. de ceux qui ont une voiture la conduisent eux-mêmes.

M. LOUBIER: Ils conduisent eux-mêmes leur voiture?

M. LAPOINTE: Oui.

M. LOUBIER: Il y aurait environ 20 p.c. de chauffeurs qui ne sont pas propriétaires, qui sont intégrés à Diamond. Est-ce qu'on retrouve la même proportion dans Veterans?

M. LAPOINTE: Je m'excuse, il y avait confusion. Disons que, sur tous les permis qui sont indiqués à l'annexe "a" dans Diamond, 80 p.c. conduisent eux-mêmes leur voiture.

M. LOUBIER: Donc, ce sont des propriétaires artisans.

M. LAPOINTE: Presque la totalité de ceux qui n'ont qu'un permis conduisent eux-mêmes leur voiture. Ils ne sont pas nécessairement les seuls, ils peuvent avoir un chauffeur la nuit qui va être un employé, mais au moins durant une partie de la journée, soit le jour, soit la nuit, le propriétaire conduit sa propre voiture. C'est le propriétaire artisan dont on parlait ce matin.

M. LOUBIER: Est-ce que la présentation de ce rapport — présentation sérieuse et bien faite par un avocat qui a bonne réputation — a été portée à la connaissance des actionnaires, des membres de l'association qui sont intégrés à Diamond Taxicab Association?

M. LAPOINTE: M. le Président, nous aurions bien aimé avoir le temps de faire ce travail-là, mais vous imaginez qu'il aurait fallu imprimer ce document en quantité de copies et malheureusement ce n'était pas possible. Je dois vous dire qu'un projet de ce mémoire a été porté, pour la première fois, à l'attention des membres du conseil d'administration de Diamond au milieu de la semaine dernière. Etant donné que nous avions relativement peu de temps, il n'a pas été possible de porter cela à la connaissance de tous les propriétaires utilisant les services de Diamond et de Veterans.

M. LOUBIER: Ce que je déduis de ce que vous venez de dire là c'est que vous aussi vous exprimez le regret de ne pas avoir eu suffisamment de temps pour présentation et discussion avec tous les membres de l'association. Ce que je voudrais savoir plus exactement, évidemment vous n'avez pas pu consulter, mais est-ce que vous pourriez nous dire si ce rapport rejoint le consensus de la très grande majorité de ceux qui sont impliqués dans les deux compagnies, que ce soit à titre de propriétaire artisan ou à titre de chauffeur?

M. LAPOINTE: Nous avons obtenu un son de cloche des propriétaires et des chauffeurs, non pas à la lumière de ce qui est contenu dans le rapport, mais à la lumière du projet de règlement no 6, si vous voulez. Nous avons une liste quasiment interminable de ceux qui ont manifesté leur désapprobation à l'endroit du projet de règlement no 6. C'est à l'endroit du projet de règlement comme tel. Cela n'a pas trait à notre mémoire proprement dit.

M. LOUBIER: M. Lapointe, vous avez divisé en deux parties très claires votre argumentation, avançant premièrement l'hypothèse d'une expropriation, à toutes fins pratiques, des deux compagnies et de ce qu'il adviendrait alors, de quelle façon le gouvernement se conduirait quant aux indemnités à être accordées dans les

circonstances. Par ailleurs, vous avez établi que si le gouvernement juge à propos de tenir compte de la valeur ou des mérites des deux compagnies — remarquez bien que je ne prononce pas de jugement, je suis votre argumentation — les deux compagnies devraient continuer à exister dans ce sens, mais que vous n'auriez aucune objection à cette commission ou à cet organisme parallèle de surveillance, de contrôle, etc., tant au niveau des permis qu'au niveau de la transférabilité des permis, au niveau, également, des chauffeurs de taxi, etc., et que vous n'auriez aucune objection à ce que le tout débouche même sur la syndicalisation des chauffeurs de taxi, c'est-à-dire ceux qui ne sont pas des propriétaires artisans, qui ne conduisent pas eux-mêmes les véhicules.

M. LAPOINTE : M. le Président, je n'ai pas la naïveté de penser que tout est parfait dans ce que nous faisons. Il y a peut-être des choses, qui pourraient me venir à l'esprit immédiatement, qui mériteraient correction. Mais je pense que plutôt que d'aller défaire en profondeur tout ce qui existe actuellement, on pourrait remédier à certaines difficultés, à certains malaises en créant cette nouvelle société de service épaulée par le gouvernement et, en plus, en attribuant certains pouvoirs de surveillance à la Commission de transports sur le commerce du taxi. Je pense que ma position est assez claire et je pense que c'est cela que vous avez compris.

M. LOUBIER: Quant aux autres implications du règlement no 6, auxquelles vous ayez fait très peu allusion, je comprends que, si votre point de vue était accepté, vous considérez que l'existence même ou surtout l'esprit du rapport Bossé devrait être transformé de A à Z. Mais en ce qui a trait, par exemple, aux objectifs visés par le rapport à l'effet de régir le nombre de permis de taxi par régions et plus spécifiquement dans la région de Montréal, est-ce que vous vous êtes attardés à l'étude de cet aspect qui pourrait déboucher sur la disparition de 400, 600 ou 1,000 permis et sur les implications que ça pourrait avoir sur vos membres ou sur l'industrie du taxi en général?

M. LAPOINTE: Etant donné que nous ne détenons pas, comme je l'ai expliqué au tout début, de permis nous-mêmes, nous avons laissé aux associations de propriétaires comme telles ou aux propriétaires le soin de vous faire des représentations là-dessus. Croyant qu'ils étaient peut-être mieux placés que nous pour vous faire des représentations à ce sujet, nous nous sommes contentés de vous manifester notre désir de survivre et de vous éclairer sur les services que nous dispensons aux propriétaires et aux chauffeurs.

Je sais qu'il y a des propriétaires qui ont des représentations valables à vous faire là-dessus.

M. LOUBIER : Est-ce que je dois déduire que vous êtes le procureur de Diamond et de

Veterans et que le son de cloche des propriétaires sur les conséquences des autres articles de ce règlement sera exprimé ou précisé par d'autres procureurs ou par eux-mêmes?

M. LAPOINTE: C'est exact.

M. LOUBIER: Bon, très bien.

M. PINARD: M. le Président, avec votre permission, pour enchaîner un peu avec le même genre de questions posées par le leader de l'Opposition officielle, le député de Bellechasse, est-ce que je pourrais demander à Me Lapointe si actuellement il y a des actions en Bourse de la part de la compagnie Diamond ou de ses filiales?

M. LAPOINTE: Non.

M. PINARD: Pour aucune compagnie. Je regarde, dans les documents qui sont en annexe, les états des revenus et des dépenses au 30 novembre 1972. C'est pour un mois d'exploitation, si je comprends bien.

M. LAPOINTE: Je m'excuse. Au 30 novembre, c'est cumulatif. Vous l'avez pour le mois de novembre sur le tableau. Juste dans la colonne de droite, vous l'avez de façon cumulative au 30 novembre. C'est pour onze mois d'exploitation.

M. PINARD: Je ne vois pas de comptes à recevoir. Est-ce qu'il y a des propriétaires ou des chauffeurs de taxis accrédités auprès de vos associations, qui ont des comptes à payer à votre organisation?

M. LAPOINTE: Si vous me permettez, les états que vous avez au 30 novembre sont des états d'exploitation. Les comptes à recevoir et les comptes à payer apparaîtraient plutôt au bilan qu'à l'état de profits et pertes.

M. PINARD: Il n'y a pas de bilan annexé à votre document.

M. LAPOINTE: Ecoutez, M. le Président, le bilan comme tel est préparé à la fin de l'année, les douze mois d'opération ne sont pas complétés. Si vous voulez, j'ai avec moi le bilan au 31 décembre 1971; je pourrais peut-être vous donner le montant des comptes à recevoir et des comptes à payer à cette date, si ça vous intéresse.

M. PINARD: Cela m'intéresserait pour être en mesure de bien évaluer la portée de votre document et de son efficacité au plan de la location et la vente des services, à la fois à vos propriétaires artisans ou à vos chauffeurs. Je pense que la future Commission des transports ou le ministère comme tel qui en a la responsabilité d'ici à ce qu'elle soit formée serait intéressé à voir dans le détail, à l'aide de l'étude du bilan, si vraiment c'est la formule la plus

idéale compte tenu de toutes les circonstances expliquées jusqu'ici.

M. LAPOINTE: M. le Président, je réponds à la question de l'honorable ministre: Les comptes à recevoir dans Diamond seulement, au 31 décembre 1971, étaient de \$234,000; les comptes à payer étaient de \$96,066, toujours à la même date.

M. PAUL: D'où viennent ces comptes à percevoir?

M. LAPOINTE: Pardon?

M. PAUL: D'où viennent ces comptes à percevoir?

M. LAPOINTE: Ce sont des cotisations des membres qui ne sont pas encore payées, qui sont dues mais qui ne sont pas encore payées.

M. PINARD: Est-ce qu'il y a des comptes d'essence, de pièces de rechange, de pneus qui n'ont pas été payés...

M. LAPOINTE: Non.

M. PINARD: ... à la compagnie, qui sont restés en suspens?

M. LAPOINTE: Cela, M. le Président, si ça existait, ça paraîtrait dans Gasoline Stations plutôt que dans Diamond. Mais je pense que, d'une façon générale, lorsqu'un chauffeur se présente à un des postes de Gasoline Stations, il paie soit comptant, soit à l'aide de coupons de crédit qu'il a déjà reçus pour des clients.

M. PINARD: Est-ce qu'il y a possibilité d'avoir un bilan consolidé de toutes les activités de la compagnie mère et de ses filiales de façon à avoir une vue d'ensemble des opérations financières de la compagnie pour être en mesure de mieux apprécier la valeur du système que vous avez expliqué avec beaucoup d'exactitude et d'objectivité, à mon point de vue?

M. LAPOINTE: Vous aimeriez que nous déposions nos états financiers?

M. PINARD: Je ne vous en fais pas une obligation parce que je n'ai pas le pouvoir de vous obliger à le faire. Si vous pensez que ça peut être utile au ministère des Transports d'en faire l'étude, je vous laisse cette liberté de le faire.

M. LAPOINTE: Pour ce qui est du ministère des Transports, M. le Président, il me fait plaisir de dire que nous serons heureux de déposer nos états financiers au ministère.

M. PAUL: Je crois bien, M. le Président, qu'il y aurait peut-être avantage à faire la même

demande à toute autre association de services qui pourrait se faire entendre devant nous.

M. PINARD: Oui, de façon que tous les membres de la commission et tous ceux qui y participent puissent faire la part des choses et évaluer quel est le meilleur système dans les circonstances.

M. LAPOINTE: Nous l'aurions fait avec plaisir si nous en avions eu l'occasion dans le passé.

M. PINARD: Il n'est jamais trop tard pour bien faire.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député d'Abitibi-Ouest.

M. AUDET: Quelle est la valeur marchande des permis de taxi chez Diamond?

M. LAPOINTE: Nous n'avons pas de permis de taxi, M. le Président.

M. AUDET: Vous en vendez.

M. LAPOINTE: Diamond ne détient pas de permis de taxi.

M. AUDET: Vous n'en vendez pas? Vous ne vendez aucun permis?

M. LAPOINTE: Absolument pas.

UNE VOIX: Nous n'en avons jamais vendu et nous n'en avons jamais eu.

M. AUDET: Est-ce que vous en avez déjà vendu?

M. LAPOINTE: On n'en a jamais vendu et on n'en a jamais eu. C'est pour ça que j'ai tenu à faire cette mise au point dès le début. Il y a eu vraiment malentendu là-dessus. Diamond et Veterans n'ont jamais détenu de permis de taxi, n'en ont jamais vendu. Il y a des propriétaires qui utilisent les services de Diamond. Ils sont libres de transiger dans leur permis mais la compagnie comme telle, que je représente, n'a jamais transigé dans des permis de taxi.

M. AUDET: A Montréal, est-ce qu'il existe des compagnies — ce n'est peut-être pas dans l'ordre de vous poser cette question — qui vendent des permis de taxi avec l'auto, l'assurance et les services?

M. LAPOINTE: Etant donné que je représente ces deux compagnies, Diamond et Veterans, dans le temps qui est à ma disposition, j'ai eu suffisamment à faire pour pouvoir obtenir les renseignements qui m'ont permis de vous faire l'exposé que j'ai fait. Je n'ai pas vérifié davantage ce qui se passait dans les autres sociétés de services.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Sainte-Marie.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, je voudrais poser quelques questions à M. Lapointe. Lorsque vous dites que vos membres sont assurés dans la compagnie d'assurance Bélair, est-ce une obligation pour quelqu'un qui fait partie de Diamond ou de Veterans d'être assuré dans la compagnie Bélair ou s'il peut s'assurer dans une autre compagnie?

M. LAPOINTE: A compter du moment où l'individu utilise les services de Diamond et Veterans il doit obligatoirement prendre son assurance avec Bélair.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Maintenant, un chauffeur artisan qui est membre d'une autre association peut s'assurer avec Bélair. S'il n'est pas membre de Diamond ou de Veterans, y a-t-il une différence dans le coût de l'assurance?

M. LAPOINTE: Non. Les prix sont exactement les mêmes.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Même pour un particulier, car vous n'avez pas que des chauffeurs de taxi qui sont assurés par Bélair?

M. LAPOINTE: C'est ça.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il y a une chose que je comprends difficilement. On parle d'un investissement de l'ordre de \$500,000. On parle d'un profit d'environ \$14,000, ce qui représente à peu près 2 p.c. à 3 p.c. En somme, c'est minime, ce n'est pas grand-chose quand on considère les revenus que ça rapporte quand on investit dans d'autres industries. Etant donné le peu de revenus que ça rapporte, je me demande pourquoi une association comme Diamond ou comme Veterans tient avec autant d'acharnement à conserver cet organisme s'il ne rapporte presque rien.

M. LAPOINTE: M. le Président, ce n'est pas de l'acharnement. Nous venons devant vous et nous vous disons: Si nous ne vous convainquons pas que nous devons subsister, très bien, mais donnez-nous des compensations normales pour les actifs que vous faites disparaître.

Ceci étant dit, il n'y a pas d'acharnement. Nous nous présentons devant vous et nous prenons cette position. Mais pourquoi aimerions-nous quand même subsister? C'est vrai que nous faisons des sous, mais si nous faisons des sous, nous ne le faisons pas avec Diamond ni aux dépens des chauffeurs et des propriétaires de taxis. Nous le faisons par Bélair assurance avec 60 p.c. de notre volume qui est

dans le public, dans Gazoline Stations avec 30 p.c. qui est dans le public, et c'est ce qui permet à Diamond et à Veterans de subventionner — et je n'emploie pas le mot à la légère — les chauffeurs et les propriétaires de taxis de Montréal.

DES VOIX: Ah! Ah!

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je vous fais remarquer que ce n'est pas moi qui proteste, c'est en arrière. Lorsque vous avez parlé d'un profit de l'ordre de \$14,000 pour un investissement de \$500,000, les comptes à recevoir n'étaient pas inclus. Ces comptes à recevoir sont un revenu qui doit entrer dans l'association Diamond et Veterans.

M. LAPOINTE: M. le Président, je ne voudrais pas...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, écoutez! Tantôt, vous avez parlé du montant exact des comptes à recevoir. Ce sont des profits que l'association a faits et ce n'est pas inclus dans les \$14,000 que vous avez mentionnés tantôt, comme si Diamond et Veterans était un organisme, un groupe de mécènes qui s'occupe d'aider seulement les taxis et qui ne pense pas à faire de profits. Vous faites des profits! Ce n'est pas un reproche que je vous fais, mais je vous le dis. Je n'aime pas cela quand un organisme vient devant une commission parlementaire et veut nous laisser croire que tout ce qu'il fait, c'est pour les autres et que lui, il est d'un désintéressement total. Non. Diamond et Veterans font des profits. Vous les prenez où? Dans les comptes à recevoir? Où? Vous ne tiendriez pas à ce que ça continue à fonctionner comme cela?

M. LAPOINTE: M. le Président, j'ai bien dit que nous faisons des profits. J'ai dit où Diamond et Veterans faisaient leurs profits. Si on est pour discuter de comptabilité, je suis prêt à le faire, mais les comptes à recevoir et les comptes à payer n'entrent pas dans l'état de profits et pertes. Si on veut parler de comptes à recevoir, il faut tenir compte également des comptes à payer qui vont à l'encontre des comptes à recevoir.

Les comptes à recevoir n'appartiennent pas à l'état de pertes et profits. Quand on vous dit qu'on a fait \$14,000 de bénéfices, d'excédents de revenus sur les dépenses pour les onze mois d'exploitation dans Diamond et dans Veterans, on parle d'état de pertes et de profits. On parle de comptes de fonctionnement: on ne parle pas de bilan où il faut tenir compte des comptes à payer, de l'impôt à payer, des comptes à recevoir.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si j'avais de l'argent là-dedans et que ça me rapportait 2 p.c. ou 3 p.c., je serais d'accord pour que ça

disparaisse; je retirerais mon argent et je le placerais ailleurs.

M. LAPOINTE : M. le Président, c'est vrai.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je ne crois pas à un profit de 2 p.c. ou 3 p.c. pour ceux qui ont investi là-dedans. Je m'excuse, mais que voulez-vous que j'y fasse?

M. AUDET: Il serait intéressant de demander quels sont les salaires...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je n'avais pas fini; j'avais encore une autre question à poser, s'il vous plaît. Lorsque vous parlez des échelles de taux selon l'expérience, pour le coût de l'assurance, vous avez la classe a) de 0 p.c. à 50 p.c., \$40 par mois, ce qui fait \$480 par année. A la fin, vous avez la classe supérieure à 150 p.c., c'est-à-dire que ça coûte \$100 par mois, donc \$1,200 par année.

Avez-vous un pourcentage des catégories? Il y en a combien, chez vous, qui paient \$480 par année et il y en a combien qui paient \$1,200? Je ne sais pas si vous pouvez me répondre. Je vous pose la question, vous devez le savoir.

M. LAPOINTE: M. le Président, c'est une question qui est peut-être un peu technique. J'aimerais bien répondre à la question de l'honorable représentant du comté de Sainte-Marie.

J'aimerais demander à M. Faulkner, qui est le gérant général de la compagnie Bélair et qui est ici, de bien vouloir s'approcher. Peut-être serait-il en mesure de répondre à votre question.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Je voudrais à ce moment-ci interrompre avant de commencer une telle discussion. Je me demande si la question se rattache directement au règlement no 6 que nous discutons. J'écoutais avec beaucoup d'intérêt l'intervention du député. Je vois tout de même qu'il est 6 h 30. Je pense qu'à ce moment-ci nous allons suspendre nos travaux jusqu'à 8 h 30. Mais, avant que vous partiez, je voudrais vous faire part de l'information suivante. Il y a eu plusieurs questions au cours de l'après-midi de la part d'associations et d'individus. On pourrait leur indiquer le moment où la commission pourrait les entendre. Je sais que c'est très important pour beaucoup d'entre vous. Je vous donne l'ordre de nos travaux que nous proposons pour les jours à venir y compris ce soir, demain et jeudi.

Immédiatement après que les membres de la commission auront terminé de poser des questions à M. Lapointe ou à ses collègues, nous entendrons des individus choisis au hasard. Ce sont des propriétaires, des chauffeurs de taxi. Nous allons entendre les personnes que je vais nommer et ces noms ont été choisis au hasard sur une longue liste de gens inscrits. Cela ne signifie pas que les autres ne pourront pas être

entendus. Mais, pour ce soir, nous entendrons les gens inscrits sur cette liste, une fois que nous aurons terminé avec l'étude en cours. Je nomme ici les personnes que nous entendrons ce soir, si ces personnes sont encore ici et si elles veulent rester naturellement.

M. Robert Blondin, chauffeur, Montréal. M. Albert Benoît, propriétaire, Montréal. M. Ronald Bernard, propriétaire, Montréal. M. Jean-Marie Lafond, chauffeur, Montréal. M. Gaston Jean, chauffeur, Sept-Iles. M. Robert Dickey, chauffeur, Montréal, M. Armand Doganière, propriétaire, Montréal.

Ces personnes seront appelées ce soir à faire connaître leurs opinions à la commission. Je voudrais être bien clair là-dessus. Cela n'exclut pas d'autres individus. Au contraire. Au lieu de continuer à entendre simplement des mémoires de grandes associations, la commission serait désireuse d'entendre aussi l'opinion d'individus et de chauffeurs. Une fois que nous aurons terminé cette liste dont je viens de vous donner les noms, nous passerons aux propriétaires et chauffeurs de taxis de Verdun.

Une fois que nous aurons terminé cette liste dont je viens de vous donner les noms, nous passerons, 3) aux propriétaires et chauffeurs de taxi de Verdun; 4) Sherbrooke Radio Taxi; 5) Organisation des chauffeurs de taxi de Montréal; 6) Association des chauffeurs de taxi de Baie Comeau; 7) Propriétaires de taxis de l'agglomération de Hull; 8) Association métropolitaine des petits propriétaires de taxi de Montréal; 9) Association des propriétaires de taxis de la Rive-Sud; 10) l'Association des propriétaires de taxis de Longueuil; 11) l'Association des propriétaires de flottes de taxis de Montréal Inc.; 12) Association des propriétaires de taxis de Saint-Jérôme; 13) Lasalle Taxi Inc.; 14) Boisjoli Radio Taxi; 15) La compagnie des propriétaires de taxis Rive-Sud Ltée; 16) Taxi Escoumins; 17) Union des chauffeurs local 48 de l'Union internationale des Teamsters; 18) Métropole Radio Taxi (1959) Ltée; 19) Union des propriétaires de taxis de Granby, Inc.; 20) West Island Transportation Ltd; 20) Propriétaires de taxis de la cité du Cap-de-la-Madeleine; 21) Lachine Taxi Enr.; 22) Taxi moderne Inc.; 23) Saint-Michel Radio Taxi Ltée; 24) Radio Taxi Enrg; 25) Taxi Lasalle (1964) Inc.; 26) Hochelaga Radio Taxi Inc.; 27) S.O.S. Taxi Ltée; 28) Hochelaga Taxi Association; 29) Association des propriétaires de taxis de Québec; 30) Les Entreprises Auclair Inc.; et 31) Montreal Urbain Community Drivers Association.

Alors, il va sans dire que nous ne passerons pas tous ces gens-là ce soir ou demain. Si nous basons nos calculs sur le travail qui s'est fait aujourd'hui, une fois que nous aurons entendu les six ou sept personnes dont j'ai fait mention, une fois que nous aurons terminé la présentation du mémoire de Diamond et Veterans, nous commencerons cette liste-ci. Je doute fort que nous allions beaucoup plus loin que le troisième

ou le quatrième nom sur la liste. Même en accélérant nos travaux, nous pourrions entendre les dix ou quinze suivants. C'est dire que tous ceux qui sont venus avant l'Union des chauffeurs de taxi local 48 des Teamsters, qui est 17e sur ma liste, tous les précédents passeraient probablement mercredi ou jeudi. Je pense qu'il faudrait ajouter d'autres séances pour entendre les autres à moins qu'il n'y ait une grande accélération.

M. PAUL: M. le Président, y aurait-il possibilité de connaître l'heure de la séance de ce soir?

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): C'est encore une explication qui, je crois, est nécessaire à ce moment-ci. A cause de malentendus, le dîner, au Parlementaire, a été retardé jusqu'à six heures trente, au lieu de six heures. C'est pour cela que nous avons continué nos travaux jusqu'à six heures trente, pour reprendre ce soir à huit heures trente. Quant à l'heure de clôture, je laisse cela ouvert. Cela ne dépassera certainement pas minuit. Il est possible que nous puissions nous entendre pour terminer vers dix heures ou dix heures trente, puisque nous commençons à huit heures trente, pour reprendre demain matin, à dix heures, ici, en cette même salle. En terminant, ce soir, nous saurons qui sera le premier sur la liste, demain matin. Il faut attendre les résultats de la soirée.

Je vous remercie.

(Suspension de la séance à 18 h 32)

Reprise de la séance à 20 h 44

M. SEGUIN (président de la commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): A l'ordre, messieurs !

J'espère que tout le monde a bien dîné, et nous allons reprendre immédiatement nos travaux en continuant avec M. Lapointe. Je crois que le député de Sainte-Marie avait posé certaines questions. Du moment que les réponses et les questions ne seront pas de l'ordre comptable se rapportant à l'organisation, je suis prêt à les recevoir. On me dit qu'il ne s'agit pas de comptabilité. Je ne sais pas de qui était...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je peux répéter la question.

M. LAPOINTE: J'avais demandé au président la permission de faire venir M. Faulkner, qui est gérant général de Bélair. Il est ici à la table à ma droite. Si le député de Sainte-Marie avait l'amabilité de répéter sa question, M. Faulkner lui répondrait avec plaisir.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): J'avais demandé à Me Lapointe quelle était la proportion et où étaient catalogués les chauffeurs de taxi dans l'assurance. Lorsque vous regardez l'annexe "h", échelle de taux selon l'expérience, vous avez de zéro à \$50 ou \$40 par mois, etc. Quel était le pourcentage dans chaque catégorie?

M. FAULKNER: D'abord il faut bien faire la distinction entre les propriétaires uniques et les propriétaires de flottes. Nous avons dans l'association Diamond environ 820 à 825 membres qui se classifient dans les catégories A, B et C. Dans A, B et C, où c'est de \$40 à \$45, nous en avons environ 750. Evidemment, je n'ai pas les chiffres exacts devant moi. Je pourrai toujours vérifier à mon bureau.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Qu'est-ce que c'est A, B et C?

M. FAULKNER: C'est une prime qui varie selon l'expérience entre 50 p.c. et 85 p.c, ce qui veut dire une prime minimale de \$40 à \$55. Donc la grande majorité de nos membres individuels se classifient dans ces catégories. Nous en avons peut-être 50 à 60 dans les catégories de \$55 à \$65.

Les quelque 20 autres ont des dossiers d'accidents très chargés, et nous devons évidemment imposer les primes en conséquence. Tous les autres dans les catégories A à G sont plutôt pour les propriétaires de flottes. Même des propriétaires de flottes peuvent payer \$40 comme ils peuvent aussi bien payer \$100. Tout dépend de l'expérience et du nombre d'heures durant lesquelles ces véhicules sont sur la route.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): J'avais demandé la même chose à Me Lapointe, c'est pareil pour celui qui ne fait pas partie de Diamond et de Veterans, il paie le même prix.

M. FAULKNER: C'est établi selon l'échelle.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est un bien pour ça. M. le Président, avant de terminer, j'aurais une autre question à poser à Me Lapointe. Je ne me mets pas à la place du ministre, je ne suis pas le ministre des Transports. Malheureusement, notre parti n'est pas encore au pouvoir; on va attendre encore un peu. Je suppose que le gouvernement, dans Montréal, par exemple, aide à créer une coopérative des chauffeurs de taxi, des chauffeurs artisans avec tout ce que ça comporte de services, d'achats, d'assurances, d'essence, de réparations, enfin le mécanisme d'une coopérative sans pour autant abolir Diamond, Lasalle ou ceux-là. A ce moment-là, le chauffeur artisan aurait le choix de rester chez vous ou d'aller dans la coopérative ou, comme Il le fait actuellement, dans Lasalle, Diamond ou autre. Est-ce que vous accepteriez une concurrence comme ça? Trouveriez-vous que c'est "fair play" et honnête?

M. LAPOINTE: Avec plaisir. D'ailleurs, c'est ce que nous avons déclaré cet après-midi. C'est ce que nous avons souhaité même.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est ce que vous souhaitez?

M. LAPOINTE: C'est ça. Nous sommes tellement convaincus de l'efficacité de notre exploitation, tant pour nous-mêmes que pour les propriétaires et les chauffeurs, que nous sommes prêts à faire face à la concurrence d'où qu'elle vienne, même si elle vient d'un organisme épaulé ou dirigé par l'Etat.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Très bien, merci.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Le député de Maskinongé.

M. PAUL: M. le Président, est-ce que je peux poser quelques questions à Me Lapointe? Dans le cours de vos remarques, cet après-midi, vous avez parlé d'un pourcentage de vos membres, soit dans Diamond Taxi ou Veterans Taxi, qui étaient de véritables taxis artisans. Est-ce que vous pourriez répéter les chiffres que vous nous avez donnés cet après-midi?

M. LAPOINTE: J'ai dit, cet après-midi, M. le Président, que la presque totalité des propriétaires artisans qui n'avaient qu'un seul permis d'auto-taxi conduisaient eux-mêmes leur voiture et qu'ils pouvaient, durant les heures de nuit, utiliser un chauffeur. Mais à peu près de 20 p.c.

à 25 p.c. de tous les détenteurs de permis détiennent plus d'un permis. Est-ce que ma réponse est claire?

M. PAUL: Je vous remercie; j'en ai une autre. Pourriez-vous me dire quel pourcentage de vos membres représente l'élément féminin?

M. LAPOINTE: M. le Président, je regrette, personnellement je n'ai pas fait le décompte à l'aide de la liste qui est produite en annexe. Peut-être qu'un des officiers de Diamond serait en mesure de me le dire. On me dit qu'il y a au plus de 15 à 20 personnes du sexe féminin qui y travaillent.

M. PAUL: Je constate qu'il y a beaucoup d'épines dans votre association et très peu de roses.

Une autre question, M. Lapointe. Si, par exemple, le gouvernement allait jusqu'au bout avec le règlement no 6 et que vous soyez exposés à perdre vos concessions, c'est-à-dire que vos concessions deviendraient accessibles à tous, est-ce que vous auriez objection à une telle mesure? Si oui, pourquoi?

M. LAPOINTE: Il doit quand même exister un parallèle entre la cotisation qui est imposée aux propriétaires qui sont affiliés à Diamond et les services dont ces propriétaires bénéficient. Je vous ai cité le chiffre de \$105,000 que Diamond avait payé en frais de location et de concessions durant les onze mois de 1972. Il est bien certain que si ces \$105,000 de dépenses disparaissent éventuellement pour être absorbés par l'ensemble des propriétaires de taxis à Montréal, la cotisation sera réduite d'autant. Mais il faut quand même être prudents parce qu'il y a des concessions, il y a des locations qui sont négociées avec des tierces parties, mais il y a également des terrains qui n'appartiennent pas à Diamond directement, qui peuvent appartenir à National Transportation, à d'autres entreprises ou à Bélair Insurance, des terrains qui ont été achetés en propre et qui appartiennent à ces entreprises. Plus souvent qu'autrement ce sont peut-être des bouts de terrains qui ne sont pas utilisés pour des fins de construction etc., mais ils sont très pratiques pour le stationnement d'autos-taxis. Dans des cas semblables évidemment, il ne serait pas question de mettre ça à la disposition des autres associations de taxis puisque ces terrains nous appartiennent en propre.

Je dis que, si vous voulez les mettre à la disposition des autres propriétaires de taxis, de tous les propriétaires de taxis de Montréal, c'est l'équivalent d'une expropriation.

M. PAUL: Une autre question, M. Lapointe. Je ne voudrais pas que ma question soit jugée comme étant une suggestion personnelle ou une préférence de ma part. Certaines représentations nous furent faites à l'effet que ceux qui

n'exploitent pas personnellement leur permis de taxi soient dans l'obligation de le vendre. Quelle serait la réaction des membres de votre association devant une telle mesure, adoptée éventuellement par le gouvernement?

M. LAPOINTE: M. le Président, je regrette, mais je ne suis pas en mesure de répondre à la question de l'honorable député de Maskinongé. Mais, pour le rassurer, je dois dire que Me Antoine Geoffrion représente les propriétaires de plus d'un taxi. Ce serait beaucoup plus à lui qu'à moi de répondre à une telle question.

M. PAUL: Très bien. Cet après-midi, vous avez parlé des différentes opérations commerciales et financières de votre association. Vous nous avez spécialement mentionné que National Transportation Management and Investment Corporation était la compagnie mère des différentes activités et qu'elle détenait des parts, tant dans Diamond Taxi que dans Veterans Taxi, dans Bélair Insurance Company et dans Gasoline Stations. Pourriez-vous nous dire si cette compagnie, National Transportation, fait également d'autres affaires à Montréal?

M. LAPOINTE: Non, M. le Président.

M. PAUL: Si je comprends bien, cette compagnie n'a pas d'autres intérêts que ceux que l'on nous a signalés cet après-midi dans les compagnies Bélair Insurance, Gasoline, Diamond Taxi et Veterans Taxi.

M. LAPOINTE: C'est exact.

M. PAUL: Est-ce que cette compagnie vend des services aux membres de Diamond Taxi ou de Veterans Taxi, aux membres que l'on retrouve aux annexes "a" et "c" de votre mémoire?

M. LAPOINTE: M. le Président, je crois qu'en réponse à une question de l'honorable ministre des Transports, j'ai répondu cet après-midi que National Transportation était, à proprement parler, si vous me permettez l'expression française, une compagnie de portefeuille.

M. PAUL: Est-ce qu'il lui arrive de consentir des prêts aux membres de votre association et, dans l'affirmative, à quel taux d'intérêt? Ou encore, est-ce que la compagnie, par exemple, rend des services d'administration?

M. LAPOINTE: Absolument pas, M. le Président.

M. PAUL: Absolument pas. Je vous remercie, M. Lapointe. Personnellement, je n'ai pas raison de douter de la véracité des réponses que vous nous avez données. Quant à moi, vous m'avez aidé à démystifier ce qui entourait, jusqu'à aujourd'hui, les opérations de Diamond Taxi et de Veterans Taxi.

M. LAPOINTE: Merci.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le ministre des Transports.

M. PINARD: M. Lapointe, j'espère que vous ne me trouverez pas outrancier ou démesuré dans mes demandes d'information. J'ai bien écouté les questions qui ont été posées par mon honorable ami, le député de Maskinongé. Il a sensiblement recoupé les questions que je vous ai posées cet après-midi. Cependant, je voudrais, dans la mesure du possible, aller un peu plus loin. Je vous laisse libre de répondre à mes questions ou de déposer certaines informations sous forme de documents.

J'ai relu le texte de votre mémoire. Du début jusqu'à la page 5 inclusivement, vous prétendez être une association de services, non-propriétaire de permis de taxi, non-propriétaire de véhicules-taxis. Vous louez ou vous vendez des services communautaires, si je peux m'exprimer ainsi, pour l'achat d'essence à meilleur compte, pour l'achat d'assurance à meilleur compte, pour l'achat de pièces de rechange pour l'automobile à meilleur compte et une foule d'autres services que vous avez bien décrits.

J'imagine que vous avez quand même des contrats de location ou de vente de services envers vos membres. Vous n'avez pas tellement détaillé la nature de ces contrats, le fonctionnement des relations contractuelles entre l'Association Diamond et les autres compagnies filiales et l'acheteur ou le locateur des services chez vous. Pouvez-vous nous en dire davantage là-dessus? Si c'est possible de le faire, ce soir ou un peu plus tard, vous pourriez déposer des documents qui pourraient nous éclairer davantage là-dessus. Je ne me constitue pas en commission d'enquête, mais comme nous sommes au coeur du problème, je pense que c'est de bonne guerre de vous poser cette question, même si je vous laisse libre de répondre.

M. LAPOINTE: Avec plaisir, M. le Président, je crois être en mesure de répondre ce soir.

Si toutefois la réponse était incomplète, d'après vous, vous seriez gentil de me l'indiquer. Je verrai à vous transmettre les documents additionnels s'il y a lieu. A ma connaissance, la seule relation contractuelle qui existe entre un propriétaire de taxis et la société Diamond ou la société Veterans est celle qui veut que, moyennant cotisation mensuelle payée par le propriétaire, la société Diamond ou la société Veterans dispense les services qui sont décrits là. C'est la seule relation contractuelle qui existe entre les deux parties.

M. PINARD: Quel est le prix mensuel de cette cotisation?

M. LAPOINTE: Un montant de \$36.

M. PINARD: Pardon?

M. LAPOINTE: Un montant de \$36.

M. PINARD: Est-ce que c'est un prix normalisé depuis plusieurs années ou si c'est le prix au moment où nous nous parlons?

M. LAPOINTE: C'est le prix au moment où nous nous parlons.

M. PINARD: Est-ce qu'il y a eu variation notable?

M. LAPOINTE: Je pense qu'il y a eu une légère augmentation il y a deux mois.

M. PAUL: Par auto?

M. LAPOINTE: Pardon?

M. PAUL: Est-ce \$36 par automobile, par voiture-taxi?

M. LAPOINTE: C'est cela. Si vous me le permettez, j'aimerais compléter ma réponse. Il est clairement convenu entre les deux parties qu'à compter du moment où le propriétaire d'un taxi fait une demande de services de la compagnie Diamond moyennant cotisation mensuelle, il s'oblige à acheter son assurance de la compagnie Bélair. Je m'excuse. Je pense que je devais compléter cette réponse. Il y a évidemment, depuis le 1er février 1972 ou avant, l'achat qui a été fait par certains propriétaires de véhicules, de la radio, du poste de radio-téléphone.

M. PINARD: Est-ce que, parmi vos administrateurs ou vos détenteurs d'actions dans Diamond et les compagnies filiales, il y a quand même des personnes qui font commerce de la vente d'automobiles ou de...

M. LAPOINTE: Nous ne l'avons jamais nié. Mais si ces personnes le font, elles le font à titre privé en tant qu'individus et non en tant que personnes affiliées à Diamond ou en tant que partie intégrante de Diamond ou de Veterans.

M. PINARD: Dans le cas où ces personnes vendent ou louent des automobiles aux détenteurs de permis et chauffeurs de taxis associés à votre organisation, j'imagine que, dans un cas comme dans l'autre, il peut y avoir des problèmes de financement.

Est-ce que le financement de l'achat ou de la location des voitures se fait par l'entremise de l'une ou l'autre de vos compagnies filiales?

M. LAPOINTE: Absolument pas, M. le ministre.

M. PINARD: Puisque le problème a été soulevé tantôt... Excusez-moi.

M. GAGNON: Pendant que le ministre va chercher sa documentation, vous avez dit qu'ils étaient obligés de prendre une assurance de

Bélair. Tous ceux qui font partie de votre organisation sont obligés de s'assurer de Bélair. Est-ce qu'ils ont des taux préférentiels? Quel est le prix de la prime annuelle et quel est le déductible de ces assurances?

M. LAPOINTE: Si vous me le permettez, je pense que c'est en partant de ce qui est l'annexe "h" que M. Faulkner a répondu, tout à l'heure, aux questions de l'honorable député de Sainte-Marie. Alors, l'échelle des taux est indiquée à l'annexe "h". Tout dépend de la performance passée de celui qui fait la demande d'assurance.

M. PINARD: Si vous me permettez de compléter, j'ai trouvé ma note. Combien peut-il y avoir de taxis, dans votre association de services, qui auraient un double emploi? C'est un autre problème fondamental qui a été soulevé devant la commission. Est-ce que vous avez des statistiques là-dessus?

M. LAPOINTE: Je ne le sais vraiment pas. Je ne peux pas vous répondre parce que la relation qui existe entre le propriétaire de l'auto-taxi et son chauffeur ou son employé ne nous est pas nécessairement divulguée, à Diamond. Elle est peut-être divulguée à Bélair pour fins d'assurance, mais pas à nous. Alors, les renseignements qui existeraient à ce sujet-là pourraient vous être fournis par les propriétaires eux-mêmes et non par l'une ou l'autre des sociétés de services que je représente.

M. PINARD: Vous comprenez que, pour des fins de compilation de statistiques, cela peut être essentiel au ministère des Transports d'avoir ces chiffres dans la mesure du possible.

M. LAPOINTE: Je ne sais pas si Me Geofrion est ici ce soir; de toute façon, je prends note de votre demande, M. le ministre, et je pourrai la lui transmettre.

Je suis convaincu que, lorsqu'il viendra devant la commission parlementaire pour faire ses représentations, il aura ce qu'il faut pour répondre à votre question.

M. PINARD: Dans la liste des administrateurs et des actionnaires du groupe Diamond, je remarque qu'il y en a qui ont une ou plusieurs voitures de taxi. Quel pourcentage cela peut-il représenter? C'est parce que je n'ai pas eu le temps de faire ce calcul. Est-ce 80 p.c?

M. LAPOINTE: Juste un instant, M. le Président. On me dit que les neuf administrateurs de Diamond et de Veterans, qui sont les mêmes, détiennent, entre eux, entre 56 et 66 permis. Mais, encore là, j'insiste sur le fait que ces gens détiennent leurs permis non pas en leur qualité de membres du conseil d'administration de Diamond ou de Veterans mais en leur qualité personnelle. Je ne veux pas jouer sur les mots

mais je pense que, sur le plan juridique, vous pouvez très bien faire la distinction.

M. PINARD: Très bien. Je vous remercie.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Napierville-Laprairie.

M. BERTHIAUME: M. Lapointe, mes questions ont rapport à l'annexe "j" l'état de profits et pertes, au 30 novembre 1972.

M. LAPOINTE: Oui, monsieur.

M. BERTHIAUME: D'abord, à l'article "dépréciation", on parle de \$12,935, au 30 novembre. De quelle sorte d'équipement s'agit-il? Est-ce votre centrale?

M. LAPOINTE: Voulez-vous me répéter l'article, s'il vous plaît? Vous parlez de l'annexe J. C'est l'état de profits et pertes de Diamond, au 30 novembre 1972.

M. BERTHIAUME: C'est cela. On parle des dépenses, là. Vous avez "dépréciation", à la quatrième ou cinquième ligne, \$12,935, pour l'année. De quel équipement s'agit-il?

M. LAPOINTE: Les voitures des surveillants et l'ameublement.

M. BERTHIAUME: Les voitures...

M. LAPOINTE: Les voitures des surveillants.

M. BERTHIAUME: Ah bon!

M. LAPOINTE: Dans mon exposé, M. le Président, j'ai mentionné que nous avons, à notre service, quatre inspecteurs et onze agents qui faisaient la surveillance.

M. BERTHIAUME: D'accord. Combien y a-t-il de voitures?

M. LAPOINTE: Trois voitures.

M. BERTHIAUME: Je descends la colonne et j'arrive aux salaires.

Vous avez, à "dispatch", \$215,000; bureaux, \$68,000 environ; administration, \$24,000. Pouvez-vous me faire la distinction entre bureaux et administration?

LE PRESIDENT (M. Séguin): Est-ce qu'on ne pourrait pas apporter deux ou trois chaises additionnelles en avant? Cela me déplaît énormément de voir des gens qui n'ont pas de sièges.

M. LAPOINTE: Les salaires de bureaux représentent les salaires proprement dits des employés, tandis que les salaires d'administration représentent les salaires qui sont payés aux gérants.

M. BERTHIAUME: De chacun.

M. LAPOINTE: De chacun des services ou des départements.

M. BERTHIAUME: Est-ce que vous pouvez me donner une idée approximative du nombre de personnes impliquées dans chacun de ces postes; "dispatch", bureaux et administration?

M. LAPOINTE: Pour "dispatch", je pense que je vous ai donné les renseignements.

M. BERTHIAUME: Oui.

M. LAPOINTE: Juste un petit instant. A la question du député de Napierville-Laprairie, on me dit que salaires "dispatch" couvrirait environ 60 personnes, parce qu'il ne faut pas oublier que le service fonctionne 24 heures par jour. Salaires de bureaux, on me dit que ceci représente la rémunération d'environ une vingtaine d'employés. Quant aux inspecteurs, je vous ai donné déjà les chiffres, c'est quatre inspecteurs et onze agents. L'entretien, ceci représente la rémunération de deux employés qui sont responsables de l'entretien de l'édifice, et enfin l'administration, ceci représente le salaire de cinq gérants de service.

M. BERTHIAUME: Est-ce qu'il y a des directeurs de Diamond Taxi Cab Association Ltd. qui sont également administrateurs? Autrement dit, se peut-il que le même individu retire des honoraires au niveau de l'administration et au niveau des directeurs?

M. LAPOINTE: Non, monsieur.

M. BERTHIAUME: Je vous remercie.

M. GAGNON: Simplement une autre question, ce sont des questions administratives qui nous intéressent peu, ce sont des avantages qui sont donnés surtout à ceux qui font partie de votre organisation, lorsqu'un propriétaire possède une automobile, qu'il fait partie de votre organisation et qu'il est appelé parfois à placer un autre chauffeur dans l'automobile qui possède son permis de conduire, est-ce que ça oblige le propriétaire à une compensation quelconque envers votre association ou si le chauffeur est obligé de vous payer quelque chose?

M. LAPOINTE: Absolument pas. La cotisation est payée par le propriétaire de l'automobile à Diamond, pour l'automobile.

M. GAGNON: Très bien.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député d'Abitibi-Ouest.

M. AUDET: M. Lapointe, cet après-midi, vous nous disiez que Diamond n'avait pas de

permis de taxi et vous nous dites ce soir que les propriétaires de Diamond ont un permis de taxi, c'est ça? Savez-vous si les propriétaires de Diamond vendent de ces permis à l'occasion?

M. LAPOINTE: Ecoutez, j'ai bien dit et je répète que la société Diamond, soit Diamond Taxi Cab Association Limited, qui est une entité corporative, ne détient aucun permis et n'en a jamais détenu, ne trafique dans aucun permis et n'a jamais trafiqué dans aucun permis. Quant aux neuf individus dont vous avez la liste, qui forment le conseil d'administration de Diamond, certains d'entre eux détiennent des permis et, comme question de fait, j'ai les chiffres exacts, cinq des neuf détiennent 62 permis. J'insiste sur le fait qu'ils détiennent ces permis en tant qu'individus. Les transactions que ces individus font ne sont pas du ressort de la compagnie Diamond. Mais c'est bien certain qu'eux, en tant qu'individus, font des acquisitions de permis ou des ventes de permis.

M. AUDET: Serait-il indiscret de vous demander quelle est la valeur de ces permis lorsque des transactions ont lieu?

M. LAPOINTE: On en a parlé plusieurs fois au cours de la journée, on a donné, comme valeur approximative d'un permis dans la ville de Montréal, \$6,000.

M. AUDET: Est-ce que Diamond Taxi a des concessions ou des franchises de transport avec des organismes ou des gares ou autres organismes commerciaux?

M. LAPOINTE: Nous avons, comme je l'ai exposé, des concessions ou des locations où nous pouvons placer nos véhicules pour desservir la clientèle, oui.

M. AUDET: Merci.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Saint-Laurent.

M. PEARSON: M. Lapointe, quelle serait d'après vous la valeur marchande d'une association de services comme Diamond si vous incluez tout l'inventaire, tout l'investissement, la valeur marchande en somme de Diamond Taxi?

M. LAPOINTE: Je n'ai pas eu la témérité de faire ce calcul mais j'imagine...

M. PEARSON: Disons, approximativement?

M. LAPOINTE: Je n'oserais vraiment pas vous donner de chiffres, M. le Président. Je regrette, ce n'est pas par mauvaise volonté, mais dans la préparation de notre mémoire, nous ne nous sommes pas rendus jusque-là, ayant confiance qu'on aurait touché l'oreille du législateur.

M. PEARSON: Oublions le règlement no 6 ou le projet de règlement no 6. Si une association de services comme la vôtre, Diamond, était en vente, en oubliant le règlement no 6, quel en serait approximativement le prix? Je ne vous demande pas quelque chose de juste, ça peut varier d'un chiffre approximatif de \$500,000 à \$1,500,000. Même si ça se situait là-dedans, cela me donnerait à peu près certaines limites. D'après vous, est-ce que ça pourrait être aussi approximatif que ça, même en laissant une très grande marge?

M. LAPOINTE: M. le Président, encore là j'insiste sur le fait que ce n'est pas par mauvaise volonté. Chose certaine, si un organisme comme la Régie des services publics avait à se prononcer là-dessus, ça pourrait peut-être prendre deux mois avant que la Régie en vienne à une conclusion, mais tout en voulant être utile si possible à l'honorable député qui me pose la question, je lui dis que c'est certainement bien au-delà d'un million.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Lapointe, nous vous remercions.

M. LAPOINTE: Si vous me le permettez, M. le Président, j'avais deux dernières remarques qui seront très brèves. Cet après-midi, en réponse à une question de l'honorable ministre des Transports relativement aux comptes à recevoir, je crois que je l'ai induit en erreur et je voudrais corriger tout de suite. Je lui ai laissé entendre que le montant des comptes à recevoir qui apparaissait aux états financiers du 31 décembre 1971, soit \$234,000, pouvait représenter les cotisations en retard. Mais il ne s'agit pas de cela du tout; il s'agit de ces fameux coupons, de ces comptes qui sont à recevoir non pas des chauffeurs ou des propriétaires, mais bien des clients, c'est-à-dire des coupons qui ont été encaissés par le chauffeur de taxi ou le propriétaire mais que Diamond, une fois qu'elle a payé le chauffeur ou le propriétaire se doit d'encaisser de son client, le M. X qui, comme tout le monde, prend des taxis Diamond et utilise les jetons. Le montant dont je vous ai parlé représente cela et non les cotisations. C'était ma première remarque.

La deuxième et la dernière, très brève, est celle-ci: Sans doute nous sommes tous parfaitement conscients des remous que peuvent provoquer chez les investisseurs étrangers certaines lois adoptées dans la province de Québec. Or, je me permets de vous dire bien candidement que les remous qu'une législation comme celle qui est devant nous pourraient provoquer non pas chez des investisseurs étrangers, mais chez des investisseurs de chez nous seraient encore beaucoup plus considérables que ceux qui pourraient être provoqués à l'étranger. Je crois en la sagesse du législateur et, sur cette dernière remarque, je vous laisse penser au sort de ces

investisseurs de chez nous qui est entre vos mains.

Je vous remercie.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je vous remercie, M. Lapointe.

Je voudrais remercier aussi les administrateurs de l'association Diamond et Veterans qui ont bien voulu prêter leur appui à M. Lapointe durant sa présentation.

Comme je l'avais prévu avant le dîner, nous devrions maintenant entendre des individus pour une certaine période de temps. Je me servirai de la première personne que j'appellerai pour établir les règles du jeu, puisqu'il faut des règles du jeu, je pense, même s'il s'agit d'individus.

C'est plus large lorsqu'il s'agit d'un représentant d'une association puisque cette personne, normalement et ordinairement, parle au nom de plusieurs ou d'un grand nombre, peut-être de centaines de personnes.

Pour l'individu, la période que nous permettrons, tout en demandant que l'on soit bref dans les remarques, doit quand même être limitée si nous voulons donner la parole à tout le monde, tel que nous l'avons suggéré plus tôt. M. Donald Houde serait-il ici? Pourriez-vous, s'il vous plaît, vous approcher et vous identifier?

M. Donald Houde

M. HOUDE (Donald): Donald Houde, détenteur d'un permis à Montréal. Je fais partie de l'Association Lasalle.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Mais vous ne représentez pas une association.

M. HOUDE (Donald): Non

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous parlez en votre nom personnel.

M. HOUDE (Donald): Oui.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Houde, que jugez-vous comme étant un temps approprié pour que vous puissiez nous exposer votre opinion? Cinq minutes?

M. HOUDE (Donald): Le texte de procédure canadien bien connu de Beauchesnes dit que ça doit être concis et précis. Quand ça l'est, c'est habituellement clair.

LE PRESIDENT (M. Séguin): C'est ça. Alors, ce sera quoi? Cinq minutes?

M. HOUDE (Donald): Pardon?

LE PRESIDENT (M. Séguin): Ce serait cinq minutes?

M. HOUDE (Donald): C'est ça.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Cinq à six minutes, d'accord. Procédez s'il vous plaît.

M. HÛUDE (Donald): Il m'est arrivé, au mois de novembre, de me rendre à 3600 Hôtel-de-Ville, une adresse bien connue. Je suis allé à la compagnie Bélair et j'ai dit, en substance, ceci: Je ne suis pas content du sort qui m'est fait chez Lasalle; je voudrais faire partie de la compagnie Diamond. Je voudrais que vous m'établissiez ce qu'on appelle une cotation d'assurance pour l'année. Après quelques instants, la personne qui m'a répondu, après avoir consulté les dossiers et avoir fait des appels téléphoniques — je me doute que c'était au représentant d'assurance de Lasalle — m'a dit que, dans mon cas, pour ma classe et l'expérience que je représente à Montréal comme danger public, ce serait \$671.

J'ai répondu que je n'étais pas tellement intéressé puisque je payais à peu près la même chose chez Lasalle. J'ai ensuite demandé ce qu'on me demanderait pour avoir un dôme blanc, un dôme fantôme pour travailler individuellement. On m'a alors dit que ça me coûterait \$981.

M. PAUL: Qui vous a répondu ça?

M. HOUDE (Donald): Celui qui est chargé de donner les prix pour les assurances chez Bélair. J'ai ensuite demandé ce qu'il m'en coûterait pour appartenir à la compagnie Beau-bien puisque Bélair assure aussi d'autres taxis. On m'a dit que c'était la même chose, \$981.

M. LOUBIER: Pour le dôme?

M. HOUDE (Donald): Pour l'assurance annuelle, un taux d'assurance annuelle.

M. LOUBIER: Excusez-moi, est-ce que j'ai bien saisi tout à l'heure? Vous avez dit \$671 pour l'assurance.

M. HOUDE (Donald): Oui, monsieur.

M. LOUBIER: Et \$981, c'est pour quoi?

M. HOUDE (Donald): Les \$981, c'est pour travailler individuellement. On appelle ça des fantômes, des gens qui n'appartiennent à aucune association.

M. LOUBIER: Oui.

M. HOUDE (Donald): Ils se promènent dans les rues et ramassent les clients qui sont ici et là.

M. LOUBIER: Et qui ont les services d'une association?

M. HOUDE (Donald): Qui n'ont aucun service.

M. LOUBIER: Aucun service, ah bon!

M. HOUDE (Donald): Comme on dit dans le langage du métier, ces gens travaillent sur le bras, ils travaillent où il y a de l'ouvrage et quand ça fait leur affaire. Il y en a plusieurs à Montréal. Je pourrais même vous dire qu'il y en a, je pense, plus de 200. En tout cas, il y a des gens qui vont venir parler ici et qui sont des gens comme ça. Ils vont vous dire, plus tard, combien il y en a environ.

Mon intention était d'obtenir un taux pour une prime d'assurance de façon à faire partie de la compagnie Beaubien. Pour que ça se réalise, il aurait fallu que je paye, comme je viens de le dire, \$981, plus la cotisation mensuelle de chaque association, ce qui représente \$34 chez Beaubien, à peu près \$360. Cela voulait dire, en plus \$1,200 par année, en comparaison de ce que j'aurais payé chez Diamond, \$671 plus les \$36 par mois.

Donc, il y avait une différence de \$300. J'ai trouvé cela injuste. Je suis prêt à dire que c'est ce qui a fait que Diamond et d'autres, je pense qu'il n'y a que deux grosses associations, se sont fait une mauvaise réputation sur le dos des chauffeurs de taxi de Montréal. C'est par ce taux des assurances qui est prohibitif et qui empêche les propriétaires uniques comme moi de changer d'association qu'on contrôle une partie de la clientèle qu'on veut conserver. Je ne sais pas si vous saisissez les implications de cela.

M. LOUBIER: Je veux bien comprendre votre point de vue. Vous me permettez de vous poser d'autres questions. Est-ce que vous avez fait des démarches auprès de compagnies d'assurances ou d'agents d'assurances indépendants, qui n'ont aucun lien avec Diamond, Lasalle ou Bélair, avec aucune autre compagnie?

M. HOUDE (Donald): Il faudrait que vous sachiez qu'il y a quatre compagnies à Montréal qui assurent le service de taxis. Il y a aussi Wawanesa et Canadian Universal. Elles représentent l'excédent des voitures qu'assurent Diamond et Veterans et Lasalle. Diamond et Veterans, ça fait environ 1,900 voitures; Lasalle, ça fait 1,400 voitures. On est rendu à plus de 3,000. Faites la différence entre plus de 3,000 et 4,293; il n'en reste pas beaucoup.

M. LOUBIER: Avez-vous fait des démarches pour voir quel serait le taux à d'autres endroits?

M. HOUDE (Donald): Non, ce serait probablement plus cher.

M. LOUBIER: Chez d'autres compagnies d'assurances, ce serait plus cher.

M. HOUDE (Donald): Oui. Wawanesa va assurer ceux qui ne sont pas capables de s'assurer ailleurs, qui sont des risques trop grands. Canadian Universal va accepter ceux qui ne sont pas de trop grands risques.

M. LOUBIER: Quelle serait votre suggestion dans le cas présent?

M. HOUDE (Donald): Ma suggestion serait que le gouvernement du Québec se donne un bon coup de pied dans le derrière, à un moment donné, pour faire une régie provinciale de l'assurance-taxi afin de prouver que l'on peut faire aussi bien que Bélair: faire payer, comme le représentant de Bélair a dit, aux autres détenteurs d'assurances de Bélair les trop grands risques des chauffeurs de taxi. On nous a dit tout à l'heure que l'assurance Bélair pouvait faire des profits parce que le taux des accidents graves chez les taxis était compensé par le fait qu'elle avait d'autres sortes d'assurances et qu'elle pouvait équilibrer ses livres à la fin de l'année.

Si ce sont les autres chauffeurs de taxi, en d'autres mots le public qui subventionne le taxi dans Bélair, je ne vois pas pourquoi on ne saurait pas par le gouvernement que c'est le public qui subventionne les risques trop grands des chauffeurs de taxi. C'est vrai que les risques sont grands, on roule 50,000 milles dans une année dans une circulation de fous comme à Montréal. C'est plus considérable qu'un député qui roule 15,000 milles par année sur des grandes routes, ou plus, vous l'admettez.

M. LOUBIER: Votre proposition, si je vous comprends bien — c'est M. Houde, votre nom — ...

M. HOUDE (Donald): Oui.

M. LOUBIER: ... vous suggérez qu'il y ait ni plus ni moins qu'une régie d'Etat pour fins d'assurance-auto mobile.

M. HOUDE (Donald): Oui.

M. LOUBIER: Vous croyez que cette régie d'Etat pourrait répartir ou uniformiser le coût de façon telle que vous auriez des primes d'assurance moins élevées...

M. HOUDE (Donald): Plus logiques.

M. LOUBIER: ... et que ce seraient les autres Québécois, le grand public qui pourrait compenser pour les pertes.

M. HOUDE (Donald): Je pense qu'un fonds d'assurance-taxi, comme le fonds d'indemnisation du Québec — ce mécanisme existe, si je me rappelle bien — ça pourrait fonctionner. Il y a des gens, au gouvernement du Québec, qui sont assez compétents pour faire fonctionner une assurance-taxi, je n'en doute pas. Il y a aussi un autre problème qui va être réglé bientôt, au mois de mars, par le système de mérite et de démérite qui va éliminer un paquet de fous qui font du taxi.

Quand ces bons hommes vont avoir attrapé

deux ou trois contraventions, il seront obligés de se surveiller. Ils seront des risques moins grands pour les autres chauffeurs dans la même classe qu'eux, qui acceptent les risques, étant dans la même classe d'assurances. Si les risques de tous les chauffeurs diminuent par le système de démérite, il est logique aussi que les primes diminuent un peu.

M. LOUBIER: Merci.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Est-ce qu'il y a d'autres points sur lesquels vous auriez aimé parler, M. Houde? Vous avez parlé de la question de l'assurance.

Est-ce qu'il y a d'autres points que vous auriez voulu soulever? Sur la question d'assurance?

M. GAGNON: Touchant l'assurance, j'aurais une question additionnelle.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je voulais simplement savoir s'il y avait autre chose. Est-ce que c'était le point que vous vouliez soulever?

M. HOUDE (Donald): Pardon?

LE PRESIDENT (M. Séguin): Est-ce que cela était bien le point que vous vouliez soulever?

M. HOUDE (Donald): J'aurais autre chose à ajouter, très succinctement, à propos de...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Il y aurait d'autres questions touchant l'assurance.

Le député de Gaspé-Nord.

M. GAGNON: Concernant le coût de votre prime d'assurance, pourriez-vous nous expliquer quels sont les avantages que vous donne une police d'assurance, c'est-à-dire la déduction sur l'accident et les autres avantages au niveau des indemnités? Est-ce que cela est important? Est-ce que cela entre en cause dans le prix?

M. HOUDE (Donald): Une des raisons, dans le moment, qui me fait opter pour Lasalle, dans ma situation présente, c'est que la couverture est plus élevée qu'ailleurs. Elle est à \$500,000 pour les dommages à autrui. Il y a une assurance personnelle qui est plus avantageuse qu'ailleurs. Jusqu'à maintenant, avec Lasalle, je suis bien traité, pour les risques que je représente. Je suis détenteur d'un permis depuis seulement deux ans. Mon expérience n'est pas forte. C'est une période de trois ans au minimum pour une expérience de chauffeur de taxi. C'est à ce moment-là qu'on commence à oublier les accidents. On considère le risque pour trois ans, lorsqu'il y a des accidents. Après quatre ans, on oublie la première année. Après cinq ans, on oublie les deux premières années. Il est normal aussi que les risques soient plus élevés

pour quelqu'un qui commence, parce qu'il se doit de rembourser, dans mon cas, un investissement de \$6,500. Un montant de \$4,200 qui était la valeur du permis quand je l'ai acheté au mois de janvier 1971 et la différence, \$2,300, qui représentait l'investissement de la voiture.

M. GAGNON: Et votre montant déductible est de combien en cas d'accident?

M. HOUDE (Donald): Il est de \$300 pour la voiture, mais quand la voiture ne vaut que \$400, vous comprenez...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Napierville-Laprairie.

M. BERTHIAUME: J'aimerais examiner une supposition avec vous. Je reprends une suggestion qui a été faite par Me Lapointe dans le courant de la journée. On parlait à un certain moment de l'organisation par l'Etat d'une association parallèle...

M. HOUDE (Donald): Oui.

M. BERTHIAUME: ... je dis bien par l'Etat. Si le gouvernement du Québec prenait une telle initiative d'organiser pour vous, les propriétaires artisans ou les chauffeurs ou autres, une association de cette nature et offrait des services concurrentiels à Diamond, à Lasalle ou à d'autres, y incluant un service d'assurance, croyez-vous que la procédure discriminatoire que vous avez soulignée serait automatiquement éliminée par le fait de cette concurrence, je dis bien, entre guillemets, "supposément plus loyale"? Je voudrais avoir votre opinion. Je dis bien, parallèlement aux associations existantes.

M. HOUDE (Donald): Parallèlement, je pense qu'on pourrait citer l'expérience de l'assurance-automobile de la Saskatchewan et le gros débat qu'il y a eu après la prise du pouvoir au Manitoba par le gouvernement NPD. Ce que le gouvernement a fait au Manitoba, c'est qu'il a créé une régie parallèle provinciale de l'automobile. Cela a tellement mis les courtiers d'assurance en maudit qu'ils sont tous partis faire des affaires à Toronto, parce que le taux d'assurance était tellement concurrentiel que cela les a mis dans la rue. Ce n'est pas nécessaire d'exproprier la compagnie Bélair. Cela serait de l'argent perdu.

M. BERTHIAUME: En terminant, juste par acquit de conscience, je voudrais confirmer une impression que vous avez donnée. J'imagine qu'elle est bonne. Quand vous avez dit que, comme membre possible de Diamond, votre assurance vous aurait coûté \$671 et, comme fantôme, cela vous aurait coûté \$981, est-ce que cela était pour la même couverture exactement?

M. HOUDE (Donald): Oui. Le même genre de risques et les mêmes avantages.

M. BERTHIAUME: D'accord.

M. HOUDE (Donald): Merci.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Continuez, M. Houde. Vous aviez un autre commentaire à faire.

M. HOUDE (Donald): On parle de créer une régie parallèle, une association parallèle de taxis. Je pense que si la régie parallèle, comme Mme Fontaine a dit tout à l'heure, est excellente, il n'y aura pas de problème. Tout le monde voudra en faire partie. Pour qu'elle soit excellente, il y a beaucoup de travail à faire et j'ai des doutes sérieux. Je prends l'exemple de la compagnie Lasalle.

Chez Lasalle, il y a entre 1,300 et 1,400 voitures, il y a un "dispatch" pour cela, un répartiteur, il y a quatre canaux, quatre zones. Quand il y a beaucoup d'ouvrage, je pense que les gars ne s'ennuient pas là-dedans, il faut qu'ils travaillent pas mal fort. En imaginant l'équipement le plus "gadget", le plus "James Bond", le plus "au coton" qu'on puisse penser, donner de l'ouvrage à 4,000 voitures et créer des conditions de travail pour 4,000 voitures dans un "dispatch" central, cela serait une vraie tour de Babel, ce ne serait pas travaillable, d'après moi.

Il y a peut-être d'autres façons, on pourrait peut-être créer quatre "dispatch" au lieu de 50 comme il y en a, il y a toutes sortes de solutions mais il s'agit de trouver des solutions qui seraient pratiques et que les chauffeurs de taxi accepteraient. Je ne vois pas le gouvernement aller essayer de créer une association unique qui va mettre tout le monde en maudit. Il me semble que ce ne serait pas bienvenu de dépenser les deniers publics de cette façon-là. Dans mon cas cela ne me dérange absolument pas. Je n'en ai pas de radio, je n'en veux pas et je trouve que c'est de l'argent jeté à l'eau. Quand on travaille dans le centre de la ville de Montréal on ne fait pas notre argent avec les appels tout le temps, on le fait avec les gens qui sont dans la rue et qui ont besoin d'un taxi. Le monsieur qui est dans l'édifice 1155 Dorchester au coin de Peel, au dixième étage, il ne va pas se donner la peine d'appeler un taxi, il descend au coin de Peel et Dorchester, il en prend un et il va où il veut. Mais le gars qui est à Ahuntsic et à Pointe-Claire il faut qu'il en appelle un. Là on pourra prendre les solutions qui s'imposent.

Il y en a un maudit paquet qui sont comme moi, qui n'en veulent pas de radio et qui n'en ont pas besoin et qui travaillent aux heures qu'ils veulent. Et si vous nous forcez, comme c'est écrit dans le règlement no 6, à avoir la radio ou à perdre notre permis, je pense que cela va aller mal, cela ne marchera pas du tout.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Bellechasse.

M. LOUBIER: Je pense qu'on peut déduire assez clairement que vous vous opposez vous comme individu, à ce qu'il y ait une centrale unique à Montréal.

M. HOUDE (Donald): Oui.

M. LOUBIER: ... au principe même, et que vous souhaitez qu'il y ait un nombre raisonnable de centrales pour pouvoir assurer la distribution des services, etc. Sur un autre plan, vous voudriez que les chauffeurs, individuellement, comme vous propriétaires artisans, soient libres d'avoir la radio ou non.

M. HOUDE (Donald): Exactement. Le meilleur juge là-dedans, c'est l'offre et la demande. Quand on fait notre "waybill" à la fin de la journée, qu'on a un bon "waybill" et qu'on essaie de se rappeler la journée qu'on a faite, ce n'est pas avec les appels qu'on a pris. En général, quand notre "waybill" est bon, on l'a fait dans la rue. Je ne dis pas que c'est complètement vrai, mais en général, c'est cela dans mon cas, je ne parle pas des autres.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Sainte-Marie.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Lorsque vous parlez de la fondation d'une association parallèle, c'est-à-dire une association qui serait épaulée par l'Etat, c'est cela que vous mentionnez?

M. HOUDE (Donald): Une association parallèle, oui.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je ne veux pas vous faire dire ce que vous n'avez pas dit. Est-ce que vous voulez mentionner une association basée sur un système coopératif?

M. HOUDE (Donald): Oui. Cela pourrait se faire facilement. C'est comme l'assurance dont je parlais, ce n'est pas nécessairement une régie d'Etat, cela pourrait être une patente des caisses Pop, cela pourrait être la Fédérée du Québec, cela pourrait être bien des affaires, une mutuelle, cela pourrait être une affaire organisée par la Fédération des caisses d'économie du Québec, il y a un paquet de solutions. Nous ne sommes pas obligés de nous buter à une seule et nous faire taxer de socialistes ou de communistes, il y a d'autres solutions.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Bellechasse.

M. LOUBIER: Si vous acceptez le principe d'une coopérative, vous accepterez les conditions qu'impose la coopérative, et si la coopérative vous impose d'avoir la radio, vous devrez vous soumettre aux directives de la coopérative.

M. HOUDE (Donald): Exactement. Quand quelqu'un s'en va travailler, comme dans mon cas, avec Beaubien, j'accepterais d'avoir la radio parce que je sais bien qu'avec Beaubien, si je n'avais pas de radio je ne gagnerais pas ma vie.

Mais je sais que, chez Beaubien, une radio, c'est travaillable, parce qu'il y a 250 voitures. Vous ne vous faites pas casser la tête à la journée longue par cela.

M. LOUBIER: Mais vous en conviendrez, parce que là, ce n'est plus la même version que tout à l'heure. Tout à l'heure, je vous demandais si vous voulez, comme individu, vous-même, avec l'entière liberté des choix, vous demeurez propriétaire artisan et vous décidez vous-même si vous voulez ou non avoir une radio. Mais si vous vous intégrez à une coopérative, vous devrez suivre les décisions de la coopérative. Si elle vous impose une radio, ce n'est plus le même statut que vous aurez. Vous devrez avoir une radio.

M. HOUDE (Donald): La coopérative, si elle prend des décisions, ordinairement, elle les prend avec l'assentiment des membres. Les membres pourront décider que certains membres seront libres d'avoir une radio et que les autres pourront en avoir une... Je pense que c'est aussi logique. Je pense que ceux qui veulent travailler sans radio peuvent avoir le choix de le faire. Ce ne sera pas long. S'ils constatent qu'avec une radio, c'est plus payant, vous allez voir qu'ils vont s'en acheter une.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Napierville-Laprairie.

M. BERTHIAUME: M. Houde, quelques autres petites questions. Si j'ai bien compris, vous êtes propriétaire d'un véhicule.

M. HOUDE (Donald): Oui.

M. BERTHIAUME: Est-ce que vous le conduisez vous-même?

M. HOUDE (Donald): Oui.

M. BERTHIAUME: Combien d'heures, approximativement, par semaine, en moyenne? Je ne veux pas un chiffre précis, mais grosso modo.

M. HOUDE (Donald): Je travaille, en général, six jours par semaine. Je fais une moyenne. Je m'en tire rarement à moins de dix heures par jour.

M. BERTHIAUME: Est-ce que vous engagez un autre homme, aussi, pour conduire la voiture à d'autres occasions?

M. HOUDE (Donald): Je n'en ai jamais engagé.

M. BERTHIAUME: Vous êtes seul à la conduire?

M. HOUDE (Donald): Oui.

M. BERTHIAUME: Merci.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Lotbinière.

M. BELAND: Oui, en effet, j'aurais une question à poser à M. Houde. Vous venez de déclarer que vous êtes un chauffeur propriétaire.

M. HOUDE (Donald): Oui.

M. BELAND: Vous avez dit tantôt que vous seriez d'accord pour former une association parallèle.

M. HOUDE (Donald): Oui.

M. BELAND: Dans cette nouvelle association parallèle, est-ce que vous désireriez qu'il n'y ait que des chauffeurs propriétaires ou si vous accepteriez qu'il y ait aussi des chauffeurs locataires?

M. HOUDE (Donald): Dans une association parallèle, il y aurait des détenteurs de permis. Ces détenteurs de permis pourraient avoir des employés. En l'occurrence, moi, si je décidais d'entrer dans cette association et de faire travailler quelqu'un sur ma voiture, le soir, j'aurais un employé, qui serait un chauffeur.

M. BELAND: Je vais plus loin. A ce moment-là, accepteriez-vous également qu'il y ait des chauffeurs propriétaires qui détiendraient plus d'un permis?

M. HOUDE (Donald): Ecoutez, si cette association va tellement bien que même Eymard Entreprise veut s'en venir dedans, nous n'avons pas d'objection. Eymard Entreprise, c'est la flotte qui appartient à M. Brunet.

M. BELAND: Mais auriez-vous, par exemple, un nombre maximum de permis qui devraient appartenir ou qui, normalement, seraient acceptés comme appartenant à cette nouvelle association parallèle? Est-ce que vous mettriez un maximum de permis?

M. HOUDE (Donald): Plus il y a de maximum, plus il y a de membres, plus c'est payant. Il y a une limite là-dedans, pour créer des conditions de travail qui soient raisonnables. Avec un "dispatch" et une fréquence, quand il y a plus que 300 voitures sur une fréquence, cela commence à être pas mal dangereux. Lasalle le sait par expérience, Diamond aussi et toutes les grosses compagnies. Quand elles avaient 600 voitures, elles avaient deux fré-

quences, quand elles en avaient 900, elles en avaient trois. Cela veut dire autant de "dispatch". C'est pour dire qu'une unité opérationnelle de taxi, avec des radios, c'est 300. Plus que cela, les gars se crient par la tête, autrement dit.

M. BELAND: D'accord, merci.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je vous remercie. M. le ministre.

M. PINARD: Pourriez-vous nous dire quel est le prix du permis que vous avez obtenu?

M. HOUDE (Donald): Le prix de mon permis est photocopié. Il est dans les documents de la direction des privilèges et permis de la ville de Montréal. C'est \$4,200 qui est inscrit sur le chèque.

M. PINARD: Vous l'avez acheté il y a deux ans.

M. HOUDE (Donald): Oui.

M. PINARD: C'est ce que vous appelez la valeur marchande du permis.

M. HOUDE (Donald): C'est la valeur marchande du permis, au 8 janvier 1971.

M. PINARD: Est-ce le prix réel du permis que vous avez obtenu ou s'il y a eu d'autres considérations qui doivent s'ajouter à ce montant de \$4,200?

M. HOUDE (Donald): Vous pourriez trouver à Montréal des centaines — je ne me trompe pas en disant des centaines — de chauffeurs qui ont été exploités par le racket de vente des permis et qui se sont ramassés avec un permis qui leur coûtait \$12,000. Cela existe.

M. PINARD: De qui ont-ils été achetés, ces permis?

M. HOUDE (Donald): De ceux qui les avaient avant, des détenteurs de permis avant.

M. PINARD: Qui se regroupaient dans quel organisme, etc.?

M. HOUDE (Donald): Dans mon cas à moi, j'ai été chez Diamond et chez Lasalle et j'ai regardé la liste des taxis en vente. Puis j'ai regardé dans le journal. J'ai téléphoné. Je n'étais pas pressé. Quand j'ai trouvé le prix et la voiture qui me convenaient, je l'ai achetée. Et je n'ai pas été faire affaires avec les requins de la finance.

M. PINARD: Votre permis, vous dites que vous l'avez obtenu du service d'émission des permis de la ville de Montréal?

M. HOUDE (Donald): Oui.

M. PINARD: Est-ce qu'il se peut que ce permis ait déjà été détenu par une autre personne que vous?

M. HOUDE (Donald): Avant moi? Oui, le monsieur qui était avant moi, son expérience aussi vaut la peine d'être contée. Il l'a acheté vers 1945, tout de suite après la guerre. C'est un vétéran. Il a travaillé 23 ans avec. Il a assez travaillé qu'il a attrapé la diabète et est mort au mois d'octobre 1972. Et moi je l'ai acheté un an avant qu'il meure parce qu'il était "tanné", il n'était plus capable, il avait les jambes grosses comme ça.

M. PINARD: Vous, vous admettez n'avoir payé que \$4,200 pour votre permis sans aucune autre considération pécuniaire.

M. HOUDE (Donald): Aucune autre considération. Mon chèque est bien là, si vous voulez aller le voir. Il vient d'une caisse populaire, il n'y a pas de zigzag avec ça. C'est ça et il faut que ça soit fait comme ça par tout le monde.

Mais après que le chèque est tamponné là, ce n'est pas fini pour le gars qui n'a plus d'argent, il faut qu'il s'en trouve, qu'il paie ses \$4,000. Et après un bout de temps, ça ne vaut plus \$4,000, mais ça vaut pas mal plus cher. Il y a des gars pour qui ça va assez mal, leur voiture casse, la transmission ne va pas bien, ils se sont fait passer un citron, ça ne marche plus et ils se font enlever leur voiture. Ils ont donné \$3,000 sur les \$4,000, ils n'ont plus un sou et ils sont obligés de travailler au "waybill". Cela arrive.

M. PINARD: Mais ça fonctionne comment? Avec qui, dans quel cadre?

M. HOUDE (Donald): C'est tout le système, les raisons pour lesquelles les gars ont été mettre le feu à Dorval et à Murray Hill, parce qu'ils étaient rendus au bout. Ils étaient "tannés" de se faire exploiter. Ils étaient tellement en maudit de voir ça qu'ils ont pris Murray Hill comme un "scapegoat", un bouc émissaire, et ils ont mis la vapeur sur Murray Hill. Il y a d'autres personnes qui méritaient des coups de marteau. Elles ne les ont pas eus. Qu'elles n'attendent pas trop, parce que les coups de marteau vont taper plus fort qu'ils pensent.

Quand 4,000 détenteurs de permis se "tannent", ça peut faire du mal.

M. PINARD: Que 4,000 détenteurs de permis se "tannent", qu'est-ce que ça signifie?

M. HOUDE (Donald): Quand 4,000 détenteurs de permis sont "tannés" de se faire exploiter, qu'ils font des mémoires, etc., que personne ne les écoute au gouvernement fédéral et qu'au lieu de prendre les idées des chauffeurs

de taxi, on prend l'argent de Murray Hill, cela va mal, vous le voyez, vous le savez.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député d'Abitibi-Ouest.

M. AUDET: Est-ce que vous pourriez nous dire s'il existe encore des exploitations semblables à Montréal actuellement?

M. HOUDE (Donald): Oui, j'en connais un personnellement qui a vendu son permis 18 fois à 18 "suckers". Je pourrais le nommer, je ne lui ferai pas l'offense de le faire. Je l'ai vu en allant chercher la copie du bill 63, qui était en train de faire un autre transfert et il m'a ri dans la face.

M. AUDET: C'est 18 fois dans combien de temps?

M. HOUDE (Donald): Je le connais depuis cinq ans seulement. Je ne sais pas dans combien de temps il l'a fait, mais je sais qu'il l'a fait 18 fois.

M. AUDET: Est-ce que le prix est prohibitif?

M. HOUDE (Donald): Le prix n'est pas prohibitif, parce quand il trouve le "sucker" il ne vend pas le permis à \$18,000, il le vend à la valeur marchande. Mais ce que le gars ne sait pas, c'est tous les troubles qu'il court, toutes les responsabilités qu'il va avoir, et les 18 heures qu'il va avoir à faire.

M. PINARD: Vous avez affirmé tantôt que des permis avaient été payés \$12,000.

M. AUDET: Oui, il y a quelqu'un dans la salle ici qui pourrait venir vous le dire.

M. PINARD: Vous, c'est du oui-dire ou si c'est une connaissance personnelle que vous avez eu d'une situation comme celle-là? Et comment ça fonctionne d'après vous, si vous le savez?

M. HOUDE (Donald): C'est facile, monsieur, je peux vous l'expliquer. Le monsieur s'en va, comme moi, au bureau des permis et privilèges de la ville de Montréal et là, apparemment, il y a un chèque. Le policier qui est là, l'agent de service qui s'occupe des transferts lui dit: Où avez-vous pris cet argent? comme il m'a demandé, et là le monsieur dit: J'ai pris cet argent d'un organisme de prêt ou de ma belle-soeur ou j'ai fait une passe aux courses, j'ai gagné la mini-loto. Le chèque indique \$4,000. Ensuite, le gars, il lui reste \$4,000 à payer. S'il n'a pas gagné la mini-loto, il est mal "pogné", le gars; il lui faut payer cette somme. Il y a des gens qui font ce commerce, on les appelle les requins du taxi, c'est leur nom. Et les gars se font casser les

jambes, enfin. Il y a des collecteurs qui se tiennent dans les restaurants ou dans les garages. C'est comme ça que ça marche.

M. PINARD: Il peut y en avoir combien, d'après votre évaluation personnelle?

M. HOUDE (Donald): Si je n'arrête pas de parler, je vais me faire casser les jambes.

M. PINARD: M. Houde, une autre question, si vous me le permettez. Dans cette situation que vous venez de décrire, il y en a combien?

M. HOUDE (Donald): Il y en a, M. Pinard, beaucoup trop. Il y en a tellement que les gars ont mis le feu à Murray Hill. C'est pour vous dire que, là-dedans, il y en avait des anciens qui s'étaient fait faire la passe et qui étaient pas mal en maudit de ça. Ils travaillaient comme locuteurs de taxi et ils étaient redevenus comme avant. C'est toute cette affaire qui traîne depuis 60 ans et dont aucun gouvernement n'a voulu s'occuper. On peut vous féliciter d'avoir mis un règlement qui a mis tellement de monde en maudit qu'on s'est mis à s'occuper de nos affaires.

M. PINARD: Mais la réforme constituée par le règlement no 6, admettez-vous qu'elle pourrait conduire à un meilleur contrôle de la situation? Vous ne semblez pas vouloir nous le dire ce soir. Comme vous semblez connaître le fonctionnement du système assez véreux que vous avez décrit tantôt, est-ce que vous pourriez nous dire si, oui ou non, il y a quelque chose de valable dans le règlement no 6 qui peut nous conduire à l'épuration?

M. HOUDE (Donald): Oui, monsieur, je suis assez libre d'en parler parce que le règlement no 6, comme propriétaire artisan, ne me dérange pas beaucoup. Cela ne changera pas tellement mes conditions de travail. La seule chose à laquelle je m'oppose, c'est que, d'après le règlement no 6, je serai obligé, avec l'association unique qui serait créée, d'avoir un radiotéléphone. Cela, je n'en veux pas et, avant que le gouvernement vienne m'en poser un dans mon automobile, il va y avoir pas mal de flammèches. En tout cas, c'est un autre problème.

M. PINARD: Est-ce que vous avez lu, quand même, le contenu du règlement no 6 au chapitre de l'association de taxis? On y voit les objectifs poursuivis par cette association et les avantages assez nombreux qu'elle pourrait vous offrir. Par exemple, l'établissement d'une centrale de contrôle, l'organisation d'un régime de rentes, d'un système d'assurance collective, d'approvisionnement et d'achat en groupe et de services reliés au transport par véhicule-taxi; la formation d'un comité d'éthique professionnelle, la formation d'un comité consultatif et de

liaison, la participation des chauffeurs au comité consultatif et à certains bénéficiaires réservés aux membres, la négociation de l'acquisition d'associations existantes et une foule d'autres services comme ça. À écouter les interventions, je me demande si vraiment on a lu le contenu du règlement no 6 avant de le condamner en bloc ou de façon partielle.

M. HOUDE (Donald): Justement, il y en a beaucoup qui ne l'ont pas lu. J'ai passé plusieurs nuits là-dessus. Je ne suis pas avocat et c'est pas mal compliqué, lire ça. D faut tourner une page et retourner à l'autre et on n'est pas habitué. MAIS, ce que vous venez de lire, ce sont de bons points, ce sont des structures juridiques qui n'existent pas et qui sont nécessaires. Le régime des rentes, ça existe. Le bonhomme qui m'a vendu mon permis il y a deux ans, il n'a pas de régime de rentes. Qu'est-ce qu'il a eu dans la vie? Il a eu le droit de faire du taxi à Montréal pendant 23 ans et de mourir d'avoir fait du taxi. Tout ce que je lui ai donné pour ça, c'est \$6,500. "Big deal", comme on dit.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Houde, nous vous remercions de votre présentation.

M. PINARD: Est-ce que ça vaut la peine de s'occuper, comme gouvernement, du problème du taxi?

M. HOUDE (Donald): Cela vaut la peine de s'en occuper, mais il faut que ce soit satisfaisant pour nous autres. La seule raison qui me fait comprendre pourquoi le gouvernement va s'en occuper, c'est que ça peut lui rapporter plus de taxes. On devrait le dire, ça. Le règlement no 6 n'a pas été fait pour les beaux visages des chauffeurs de taxi; il a été fait pour la même raison qu'on a imposé l'assurance-maladie aux médecins. Les médecins faisaient beaucoup d'argent, mais n'en donnaient pas assez au gouvernement. Là, ils font plus d'argent qu'avant et en donnent plus au gouvernement. Nous autres, nous faisons un peu d'argent et vous voulez qu'on en fasse un peu plus avec de meilleures conditions.

Nous sommes prêts à vous donner un peu plus d'argent, mais il faut que les conditions soient meilleures et non pires qu'avant. C'est tout.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Très bien. Messieurs, nous sommes devenus tolérants. Je me répète encore. Je demande, si possible, qu'on restreigne les applaudissements et tout commentaire, parce que cela prend du temps, il faut attendre. Et il y a encore beaucoup de personnes que nous devons entendre. M. Robert Blondin.

Je n'oserai pas, M. Blondin, vous imposer un temps déterminé, parce que je me rends compte que ce n'est pas tellement la personne qui représente le chauffeur qui emploie la période

de temps. Ce sont les membres de la commission qui posent de nombreuses questions. C'est là que le temps s'écoule. Si vous voulez procéder et faire part aux membres de la commission de vos commentaires.

M. Robert Blondin

M. BLONDIN: Robert Blondin, artisan de Montréal.

J'ai pris connaissance du règlement no 6 et je trouve...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Est-ce que vous représentez quelqu'un?

M. BLONDIN: Non, monsieur.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous vous représentez vous-même?

M. BLONDIN: Oui, monsieur.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous êtes chauffeur?

M. BLONDIN: Je suis chauffeur artisan propriétaire à Montréal.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Propriétaire.

M. BOSSE: M. le Président, voulez-vous me permettre d'expliquer une chose? Si M. Blondin est là, c'est que, dès le début de l'enquête, il était un des deux responsables qui ont réuni, au centre de la police à Montréal, 700 à 800 personnes de l'industrie du taxi. Cela a été le premier contact avec l'industrie du taxi en 1970, lorsque le premier ministre m'a confié le mandat. Il est un des deux responsables de la première assemblée. Conséquemment, il doit connaître quelque chose et il a suivi l'industrie depuis.

M. LOUBIER: Est-ce que vous avez eu à travailler au rapport, au règlement no 6 ou au rapport sur l'industrie du taxi?

M. BLONDIN: Non. J'en ai pris connaissance.

M. LOUBIER: Est-ce que vous avez eu à travailler avec M. Bossé?

M. BLONDIN: Absolument pas, monsieur.

Au départ, lors de la publication des recommandations de la commission Bossé par son titulaire, à cette assemblée, justement, dont M. Bossé faisait mention, il avait dit ceci: En ce qui concerne les permis, nous allons respecter les droits acquis et, au moment du retrait des permis, nous paierons le prix de la valeur marchande à ce moment-là. Aujourd'hui, j'ai dit à M. Bossé: A ce moment-là, et encore aujourd'hui j'imagine bien, vous parliez au nom du

gouvernement. Donc, je dis au gouvernement: Aujourd'hui, ne cherchez pas de faux-fuyants, payez les permis. Je crois d'ailleurs que c'est la grande lacune de votre règlement no 6. Les permis doivent être payés. Ces gens-là les ont payés, qu'ils en aient 20, qu'ils en aient 50, qu'ils en aient un, ils ont payé leur permis. On le leur a promis, on s'est engagé et c'est le gouvernement qui l'a fait. Alors, aujourd'hui, qu'on ne cherche pas de faux-fuyants et surtout pas l'histoire de faire la moyenne de trois ans avec le revenu net. Parce qu'on sait fort bien, et tout le monde le sait, que les gars du taxi, en général, ne faisaient pas de rapport d'impôt ou le faisaient d'une façon plus ou moins honnête, si l'on veut. Alors, qu'on ne vienne pas charrier aujourd'hui et dire: On va prendre une moyenne de trois ans. On a dit qu'on le paierait, qu'on le paie.

Ensuite, il y a plusieurs petits détails comme demander pour fumer et tout cela. Je ne veux pas m'attarder là-dessus. Il y en a trop qui en ont déjà parlé.

Il y a un point que M. Pinard a soulevé tout à l'heure où j'étais directement impliqué. Vous avez dit au représentant de la Diamond: Il y a eu une grève, il y a eu des problèmes à la Diamond. Ils vous ont dit: Oui, après l'augmentation, tout a bien été. Je m'excuse, le problème n'était pas l'augmentation. C'étaient des gens inaccessibles, dans une tour d'ivoire. On avait tout fait pour les rencontrer. On ne pouvait pas rencontrer ces gens-là. Alors, un soir, on a fait ce que toute personne raisonnable fait quand elle est rendue à l'écoeurément total. On a pris la bâtisse d'assaut, on n'a rien brisé. Et je défie qui que ce soit, devant cette commission, de dire qu'on a brisé quoi que ce soit ou qu'on a fait de la violence pendant l'occupation qui a duré trois jours et demi. Après trois jours et demi, on a rencontré les neuf directeurs, parce que ces gens ont des affaires ailleurs. C'est leur droit, mais ils ne peuvent pas être accessibles partout en même temps. Comme toujours quand des gens du taxi ne sont pas accessibles aux gens du taxi qu'il y a des problèmes, et après on se demande pourquoi.

C'est un précédent, on fait une demande d'injonction contre les neuf personnes et moi-même — et je l'ai ici en main — pour faire de l'intimidation. Je dis de l'intimidation parce qu'on n'en a jamais réentendu parler. Nous avions des avocats pour nous représenter et nous n'avons jamais su la fin de l'histoire.

Ensuite, je travaillais pour un propriétaire de flotte depuis un bon nombre d'années et on dit à ce monsieur-là: Vous allez le renvoyer. Il a dit: Ecoutez, c'est un bon chauffeur pour moi et ça fait environ huit, neuf mois que je vous demande de me fournir des chauffeurs. C'est un service qu'elles sont censées fournir aux propriétaires de flotte, les associations de service.

A ce moment-là, on a dit: Vous avez un contrat qui vous oblige à obéir aux ordres de la

compagnie en tout temps et quels qu'ils soient. Si vous ne le renvoyez pas, vous allez ramener tous vos contrats. Et le gérant de cette flotte d'autos-taxis est ici aujourd'hui prêt à témoigner devant cette commission; il est encore gérant de la flotte de M. Kaufman à Montréal. Il est ici et il est prêt à témoigner devant la commission que ce que je dis est authentiquement vrai.

C'est ce que la compagnie Diamond a fait pour ses employés, pour les chauffeurs dans le passé. Et, aujourd'hui, on dit: On va aller vous représenter. Je m'excuse, M. Diamond, pour autant que je suis concerné. Il ne peut plus me représenter parce que je ne fais plus partie de ça. Ensuite, je suis allé chez un concurrent de Diamond, et je vais le nommer Lasalle Taxi, pour m'engager.

Il y avait une note au dossier dont le préposé à l'engagement m'a fait part. Il m'a dit: J'ai une note à l'effet qu'il s'est passé quelque chose chez Diamond, je ne sais pas exactement ce qui s'est passé. J'ai demandé à voir M. Brunet. Je dois l'avouer, je l'ai vu immédiatement ou quinze minutes après. De toute façon, j'ai eu peur, je n'étais pas habitué et j'ai discuté avec lui. Il m'a demandé ma version de l'affaire.

Je lui ai donné ma version de l'affaire et il a accepté que j'aie travaillé, en précisant bien ceci, ce qui est tout à fait normal: Ici, vous allez être traité comme tout le monde, pas plus, pas moins. Bon, d'accord. J'ai travaillé pour cette compagnie, j'y travaille encore d'ailleurs aujourd'hui. Je suis propriétaire artisan. Diamond avait fait une sorte de chantage. Elle a dit à tous les propriétaires de la compagnie que, si quelqu'un nous engageait, elle les foutait à la porte sans autre forme de procès.

A la suite de ça, on a voulu nous faire signer une confession de jugement, tout bonnement nous faire mettre à genoux et signer ça. Faites vos bons petits gars et tout ça. Là, nous avons refusé.

Ce qui est arrivé, cette histoire n'est jamais allée plus loin que ça. Cela a été une demande d'injonction. Cela, monsieur, c'est encore plus dégoûtant qu'une injonction parce que c'est carrément du chantage. Je ne suis pas un syndicaliste mais je suis allé voir des syndicalistes, les grandes centrales à Montréal parce que nous étions démunis de tout moyen de nous défendre. Il fallait se faire défendre parce que ces gens-là menaçaient gravement nos intérêts. Nous avions des enfants et ces gens-là venaient de juger qu'ils nous condamnaient à ne pas travailler. C'est ça que Diamond a fait pour ses employés. Dans le passé, Diamond n'a jamais défendu ses employés, n'a jamais fait de cadeau et n'a jamais endossé ses employés, comme elle l'a dit ici tantôt. C'est une fausseté éhontée, monsieur, parce que, pour travailler et se dire heureux à la Diamond, il faut être masochiste à outrance.

Diamond prétend avoir pris les intérêts des propriétaires et des chauffeurs. Quand la com-

pagnie a-t-elle fait un pas en avant pour essayer, avec les chauffeurs et les gens concernés dans le taxi, de régler le problème épineux de Murray Hill dont on entend toujours parler? Rien, comme dans tous les domaines. Tout ce qu'ils aimaient, c'était percevoir de l'argent. En fin de compte, il faut réaliser que tout ce qu'ils sont dans cette industrie, c'est une agence de vendeurs d'appels téléphoniques. C'est tout ce qu'ils sont.

Aujourd'hui, les gars du taxi, avec l'aide d'experts naturellement, ont réalisé que ces services, ils pouvaient se les procurer sous forme d'une association ou coopérative à meilleur marché. Ces gens-là, je les respecte beaucoup et ce sont des hommes d'affaires. Je pense qu'ils vont penser comme moi, quand on peut se procurer des services à meilleur marché, pourquoi les payerait-on plus cher?

Aujourd'hui, on dit: Si la majorité est d'accord pour les renvoyer, on leur dit bonjour et merci. Une autre chose qu'ils ont dite ici tout à l'heure, c'est qu'ils ne percevaient jamais d'argent de l'employé. Il y a ici un reçu d'un chauffeur de la Diamond, présent ici dans le moment devant la commission. Il est prêt à venir devant la commission, \$75 qu'il devait à un patron.

Ces \$75, ça marche par une petite carte d'association qu'ils appellent. Là, il y a une petite carte, il faut que cette petite carte-là soit signée pour qu'il aille à l'association, pour qu'il boucle, comme on dit en termes de métier, pour qu'ils l'enregistrent avec un autre patron. Si la carte n'est pas signée, ils ne l'enregistrent pas. Je ne parle pas pour toutes les compagnies. Je parle pour la compagnie Diamond, j'ai l'expérience de celle-là.

Si le type en question dit: Il me doit \$300. On lui dit: Va payer tes \$300 et ensuite, on signera ta carte. J'ai déjà demandé à cette compagnie, dont les directeurs sont ici aujourd'hui, et je réitère la même question devant les membres de cette commission: Qui a conféré des pouvoirs à la Diamond ou à une quelconque compagnie de taxis pour se faire agence de collection intermédiaire entre chauffeurs et propriétaires?

J'ai entendu autre chose, tout à l'heure. J'ai travaillé pour cette compagnie — je n'ai pas les dates exactes — Diamond et je n'ai jamais été arrêté une fois dans la rue par un inspecteur de la compagnie. On vient dire ici qu'on surveille la propreté des véhicules; je m'excuse, mais on a presque des cercueils roulants chez Diamond, à certains moments donnés. Il ne faut pas charrier, on s'est assez fait charrier dernièrement. Il y a un paquet d'histoires, comme l'histoire de "charge" dont on parlait tout à l'heure et qu'on disait être un service. Je m'excuse, c'est encore un autre service erroné qu'on a déformé devant la commission.

Dans le moment, le même gérant, propriétaire de flotte de Diamond qui est ici dans le moment m'a donné les chiffres. Si un chauffeur de Diamond a plus de \$50 par mois de ces

coupons de "charge", à ce moment-là, la compagnie exige 15 p.c. de plus. Cette flotte a vingt voitures; au bout du mois, s'il y a plus de \$1,000 de "charge", comme on dit, il doit payer l'excédent après les \$1,000; disons \$1,800 comme on nous le disait tout à l'heure, les autres \$800, il faut qu'il paie 15 p.c. d'intérêt à la Diamond. Ce n'est pas lui qui a institué le système de crédit, on m'a dit que c'est un service qu'on lui vend. On ne lui vend plus, on lui charge des intérêts sur la vente déjà faite. Je m'excuse, c'est de la fausseté.

On dit qu'on a investi dans une grosse machine à opérer, un "dispatch", le plus beau, l'unique, ce qu'il y a de mieux, c'est opérationnel, cela a tout ce que vous voulez. Mais on ne vous a pas dit qu'à partir du moment où on l'a fait installer dans les voitures, il faut que le chauffeur paie \$1 de plus parce que le propriétaire lui aussi paie plus. C'est le chauffeur qui doit payer \$1 de plus par jour pour la location. C'est encore le chauffeur, c'est le petit qui va payer encore une fois. Si ce que je viens de dire là est faux, je veux qu'on me reprenne.

M. PINARD: Le reçu que vous avez entre les mains est daté de quand?

M. BLONDIN: Du 1er novembre 1972.

M. PINARD: Quelle est sa nature?

M. BLONDIN: Received from Diamond Taxicab Association Limited, \$75. Ici, je ne comprends pas trop l'écriture. De toute façon, j'aime mieux le produire devant la commission; ce serait beaucoup plus simple, je pense.

M. PINARD: Evidemment, nous ne sommes pas une commission d'enquête. Nous vous donnons la chance d'exprimer votre point de vue et au besoin, d'avoir des pièces à l'appui de vos affirmations pour que votre témoignage ou votre présentation ne constitue pas du ourdire. Par contre, il faut que vous nous en expliquiez la nature. Est-ce que c'était une dette à payer? Est-ce que c'était un cadeau pour obtenir un avantage? C'était quoi, une cotisation additionnelle? Pourquoi exiger ces \$75 de cette personne?

M. BLONDIN: Je ne peux pas me faire le porte-parole de celui qui m'a remis ce reçu. Il est ici et si vous le voulez, ce serait mieux qu'il s'explique. Le type qui m'a remis ce reçu est ici dans le moment. Si vous voulez qu'il l'explique, moi, je ne peux pas l'expliquer pour lui, je ne sais pas ce qui s'est passé.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Pourriez-vous demander à la personne de venir près de vous?

Voulez-vous donner votre nom, s'il vous plaît?

M. GIROUX: Jules Giroux, chauffeur à Montréal.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Giroux, c'est tout simplement pour expliquer la teneur de ce reçu, pourquoi et en quelles circonstances.

M. GIROUX: C'est un montant de location qui n'avait pas été payé pour le véhicule. Il a été perçu par Diamond; si je ne payais pas ce montant, je ne pouvais pas travailler sur le taxi ni à Diamond, ni à Lasalle, ni à aucune autre association parce que ma carte n'était pas signée. Il fallait que ce soit payé comptant et non par termes.

M. LOUBIER: Si je comprends bien, vous avez loué un véhicule et c'était le paiement de la location du véhicule.

M. GIROUX: Oui, il y avait quelques jours de retard.

M. PINARD: C'était une pénalité.

M. LOUBIER: Est-ce que c'était une pénalité ou si c'était le montant que vous deviez en location?

M. GIROUX: C'est un montant que je devais en location.

M. LOUBIER: Ah bon!

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je vous remercie, M. Giroux.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Seulement une question à propos du reçu de \$75. Si j'ai bien compris, si quelqu'un doit à une autre association ces \$75, avant qu'on ne l'engage dans une autre association, il doit payer. Est-ce cela?

M. BLONDIN: Je ne dirais pas cela. Vous voulez dire que si je dois à Diamond et si je veux passer à une autre association...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui.

M. BLONDIN: ... pas à un autre propriétaire de flotte de taxis, à une autre association, il faut que je paie l'association avant.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce n'est pas le cas des \$75?

M. BLONDIN: Il les devait à un propriétaire de flottes de taxis. Du moins, je le présume. Il me corrigera. Aimez-vous mieux que je l'appelle ici en avant?

M. LOUBIER: Non. Je ne veux pas mettre en doute votre parole. Au contraire. Vous avancez des faits. Et je pense bien que c'est votre but, notre but à tous d'avoir la vérité. Je ne vous accuse pas de mauvaise foi mais vous avez bien fait de nous faire entendre le monsieur en question parce qu'autrement, nous aurions interprété cela comme peut-être une forme de chantage. Donnez-nous \$75...

M. BLONDIN: De oui-dire.

M. LOUBIER: ... et il n'y aura pas ceci et cela, alors que le monsieur vient de nous dire que c'est le paiement de la location d'une auto qu'il avait louée. Je suis satisfait sauf que si vous avancez autre chose, pour que nous puissions véritablement en évaluer le sens et la portée, faites-le revenir. C'est cela que nous voulons savoir, comme vous voulez savoir vous aussi.

M. BLONDIN: Exactement. Et c'est pour cela que j'ai amené les preuves de ce que j'ai avancé. Je peux les faire distribuer aux membres de la commission.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le ministre des Transports.

M. PINARD: Pourriez-vous faire revenir M. Giroux? Il a prétendu avoir payé \$75 de location. J'aimerais qu'il nous explique si la compagnie Diamond, la compagnie Lasalle vend des voitures-taxis ou en loue, d'abord, comme compagnie, et si vous l'avez louée, de quel avez-vous loué cette voiture?

M. GIROUX: Je l'ai louée de M. Cordia qui est actionnaire de la compagnie Diamond et qui possède plus de 50 voitures.

M. LOUBIER: Monsieur qui?

M. GIROUX: M. Cordia. Son vrai nom, je ne le sais pas. Je sais que c'est Cordia. Cordia Garage Ltd.

M. BLANK: Est-ce une compagnie ou un individu?

M. LOUBIER: Vous avez loué une automobile de cette personne? A quel tarif par jour?

M. GIROUX: Je pense que c'était \$11 ou \$12 par jour.

M. LOUBIER: Un montant de \$12 par jour.

M. GIROUX: Pour le soir, oui.

M. LOUBIER: Pour le soir. Et le reste, vous le gardiez pour vous.

M. GIROUX: C'est cela.

M. LOUBIER: Et c'était un retard de six jours ou de cinq jours que vous n'aviez pas payé.

M. GIROUX: Oui.

M. LOUBIER: C'est cela?

M. PINARD: Pour combien de jours de location?

M. GIROUX: Cela représentait à peu près six ou sept jours. Je m'étais entêté parce qu'il y avait eu un accident dont je n'étais pas responsable et il avait voulu me demander le montant quand même. D'ailleurs, le rapport de l'accident est là.

M. LOUBIER: Vous la louiez à \$12 par soir et, si vous faisiez \$35, vous gardiez \$23. Vous aviez à payer \$12 pour la location de l'auto. Et le reçu que vous avez là atteste que vous avez payé pour X jours de location au tarif de \$12 tel qu'entendu.

M. GIROUX: C'est cela.

M. LOUBIER: Très bien.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Napierville-Laprairie.

M. PAUL: M. Giroux.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Giroux est celui qui vient de quitter.

M. PAUL: M. Giroux, s'il vous plaît. Est-ce que vous aviez loué d'autres automobiles d'autres personnes ou d'autres compagnies que Cordia Limitée?

M. GIROUX: De Cordia?

M. PAUL: Oui. Est-ce que vous aviez loué des automobiles d'autres personnes?

M. GIROUX: Oui.

M. PAUL: Avant ou après?

M. GIROUX: Avant et après.

M. PAUL: Est-ce que le paiement se faisait à Diamond Taxi pour la location de ces autos?

M. GIROUX: Non. Au propriétaire.

M. PAUL: Au propriétaire.

M. GIROUX: C'est cela.

M. PAUL: Et cette fois, vous n'avez pas effectué le paiement au propriétaire. C'est Diamond qui a recouvré pour le propriétaire.

M. GIROUX: C'est cela. Si je n'avais pas payé à la compagnie Diamond, elle m'aurait barré. Je n'aurais pas pu travailler parce que ma carte rose n'était pas signée.

M. PAUL: Est-ce que c'est un moyen de surveillance qu'exerce Diamond Taxi en faveur de ses membres?

M. GIROUX: Cela en a tout l'air.

M. PAUL: Merci.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Napierville-Laprairie.

M. BERTHIAUME: Ma question s'adresse à M. Blondin. Je m'en vais dans une direction complètement différente, sur un sujet absolument différent. On entend dire en parlant des propriétaires artisans, comme vous-même, qu'à certaines occasions, dans une tempête de neige par exemple, à Montréal, Diamond Taxi peut bloquer les lignes de sa centrale de façon à libérer du personnel et que les gars vont s'en aller sur la "fly", comme on dit. Est-ce que vous avez eu une telle expérience chez Diamond quand vous étiez là?

M. BLONDIN: Oui. J'ai eu une telle expérience mais je pense qu'il faut expliquer les choses. Je l'ai eue avec Diamond mais je l'ai eue avec Lasalle aussi. Ce qui arrive, c'est qu'à un moment donné il y a deux parties en cause. Le gars se promène dans la rue et il a de l'ouvrage, dans une tempête de neige ou quoi que ce soit. Là, il ferme son radio et il ramasse des clients dans la rue. Le répartiteur des appels se retrouve avec un paquet de commandes et, même s'il continue à répondre au téléphone, à chaque commande qu'il reçoit, c'est un insatisfait de plus qu'il fait. Cela arrive, c'est possible. Mais que moi je puisse dire dans mon auto si vraiment au "dispatching" c'est de la malhonnêteté de dire: J'ouvre le téléphone et je ne réponds plus, je ne peux pas aller jusque là mais je sais qu'il est arrivé assez souvent que des gens nous disent: Il faisait mauvais, comment cela se fait-il, je sors sur la rue, il y a des taxis, j'appelle et cela ne répond pas?

M. BERTHIAUME: Ou la ligne est occupée.

M. BLONDIN: Oui.

M. BERTHIAUME: Serait-il possible, à votre avis, qu'à ce moment-là s'il y a une tempête de neige — je suis dans la région de Montréal et c'est sûr que, s'il pleut l'été ou s'il neige l'hiver, j'appelle un taxi au lieu d'y aller à pied comme bien du monde — il y ait tellement d'appels qu'on ne soit plus capable de fournir ou si vous avez des faits qui vous portent à croire de façon assez certaine que c'est un blocage systématique qui est organisé par l'association elle-même.

M. BLONDIN: La seule expérience que j'ai vécue à la compagnie Diamond, au moment où on a fait l'occupation, c'est qu'on est entré dans les locaux de Diamond dans la nuit et qu'il y avait au-delà de 300 commandes qui avaient été jetées au panier sans être passées en appel. Ce n'était pas parce qu'il y avait une tempête de neige, il n'y en avait pas. Ce qui est arrivé, c'est que des jeunes filles avaient été engagées, qui n'étaient pas compétentes et c'est un travail qu'un homme a du mal à faire parce que c'est un travail ardu. Les gars ont du mérite parce qu'ils travaillent et cela prend de bons nerfs. On

avait engagé des petites filles de 15, 16 et 17 ans qui venaient de je ne sais pas trop où, Chicoutimi ou "Saint-Jos-Bleau", le plus loin possible et le moins cher. Elles n'étaient vraiment pas compétentes, tout le monde se plaignait, mais il y a une place où on ne pouvait pas se plaindre, c'était à la compagnie même. Tout ce qu'on peut voir, c'est un gérant qui n'a aucun pouvoir, parce que ses pouvoirs se limitent à ce qui lui a été dit par les directeurs, naturellement, et c'est normal. Alors, comme ces gens-là sont des hommes d'affaires qui ont à s'occuper d'autres affaires pour les trouver il a fallu bloquer la centrale complètement. On l'a fait deux fois et, je l'admets, la troisième fois les répartiteurs ont décidé de le faire et ils nous ont fait demander à la compagnie, ils avaient des revendications et c'est là que la demande d'injonction est apparue.

M. BERTHIAUME: Si je vous comprends bien, vous attribuez un tel état de choses à l'incompétence plutôt qu'à la malhonnêteté.

M. BLONDIN: A ce moment-là, ce qui est arrivé, c'est que les petites filles étaient vraiment incompétentes, mais dans le "dispatching" de la compagnie Diamond, de la malhonnêteté il y en a eu, il y a eu des gens qui ont été pris et qui ont été renvoyés. Encore dernièrement, avec le système parfait, on a renvoyé quelqu'un.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre! Je demanderais à tous ceux qui se présentent ici devant la commission, M. Blondin et tous ceux qui suivront, de bien vouloir s'en tenir à des faits vérifiables et des faits bien authentiques parce que vous savez, on peut raconter toutes sortes de choses. Je ne vous accuse pas là, ne vous méprenez pas sur mes paroles, mais on a dit, on a redit: C'est possible, c'est probable, c'est peut-être cela qui est arrivé. On ne peut pas se baser là-dessus. Il faudrait que vous, nous... Tout à l'heure il y avait le cas du reçu, on a demandé des explications, on a fait vérifier la raison, alors qu'on s'en tienne, si vous voulez bien, à des faits qui puissent être vérifiés et dont vous pouvez parler non par oui-dire, mais plutôt à des faits que vous avez vécus vous-même et dont vous pouvez nous affirmer que tel est le cas. Si on peut s'en tenir à cette formule-là, je pense qu'on pourra procéder plus facilement.

M. BLONDIN: M. le Président, dans le moment, le seul moyen de corroborer mes dires, c'est d'ajouter que la personne qui était avec moi quand je suis entré dans le "dispatch" de Diamond est présente ici. C'est la seule façon que j'ai de corroborer mes dires. Il y a d'autres personnes aussi.

M. BERTHIAUME: Une dernière question, M. Blondin. Vous avez quitté Diamond et vous êtes maintenant avec Lasalle.

M. BLONDIN: Avec Lasalle.

M. BERTHIAUME: Etes-vous plus heureux chez Lasalle que chez Diamond?

M. BLONDIN: Oui.

M. BERTHIAUME: Cela va bien, dans l'ensemble?

M. BLONDIN: Oui, dans l'ensemble, je n'ai pas à me plaindre. Jusqu'à maintenant, je n'ai pas à me plaindre.

M. LOUBIER: Sur un point d'ordre, M. le Président. Je pense que ce n'est pas le moment de faire le procès de l'une ou de l'autre des compagnies. Quant à moi, je n'ai de lien avec aucune compagnie. Ce n'est pas l'endroit pour faire de la publicité pour l'une ou l'autre compagnie, quelle qu'elle soit. Je m'en fiche comme de l'an quarante. Nous sommes ici pour essayer de comprendre un problème et d'aider aux chauffeurs de taxi et aux propriétaires artisans.

M. BERTHIAUME: Une question de règlement.

M. LOUBIER: Je pense qu'il faudrait éviter... Je n'ai pas fini la mienne.

M. BERTHIAUME: La mienne a préséance sur la vôtre parce que vous me prêtez des intentions.

M. LOUBIER: Un instant, un instant. Je ne vous prête pas d'intentions, je fais une remarque.

M. BERTHIAUME: M. le Président, je voulais déterminer la valeur...

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre!

M. LOUBIER: M. le Président, je continue sur un point de règlement.

M. BERTHIAUME: M. le Président...

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre!

M. LOUBIER: Je ne nomme personne en particulier, mais, que cela vienne...

M. BERTHIAUME: M. le Président, il me prête des intentions.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît!

M. LOUBIER: ... d'un membre de la commission ou que cela vienne de quelqu'un d'autre...

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre!

M. LOUBIER: ... je ne voudrais pas qu'on se serve de cette enceinte pour faire le procès de l'un ou de l'autre.

M. BERTHIAUME: Si le député de Bellechasse est assez gentil pour me permettre d'expliquer l'objet de ma question...

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît! Le député de Napierville-Laprairie, sur un point d'ordre.

M. BERTHIAUME: Le député de Bellechasse m'a prêté des intentions...

M. LOUBIER: Voyons donc!

M. BERTHIAUME: ... en laissant entendre que je voulais favoriser une association par rapport à une autre.

M. LOUBIER: Pas du tout.

M. BERTHIAUME: De toute façon, M. le Président, ce que je cherchais à déterminer, c'est la valeur de l'association concurrentielle, à Montréal. Est-ce valable ou non? S'il y en a un qui n'est pas satisfait d'une association et qu'il change, est-il plus satisfait ou si c'est vraiment un monopole? C'est ce que je voulais déterminer.

M. LOUBIER: Bon, très bien. Alors, je pense qu'on a admis aujourd'hui qu'on pouvait être libre de changer d'association, etc. Si c'est dans ce sens que le député s'est exprimé, je suis parfaitement d'accord. Je voulais éviter que l'on ne tombe dans les procès des avantages, des désavantages ou des guerres de l'une ou l'autre des associations. Je pense que cela ne réglera rien.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Blondin, continuez, s'il vous plaît.

M. BLONDIN: En ce qui concerne une seule association, de deux choses l'une: si on crée soit une association parallèle ou une coopérative, les avantages que je vois là-dedans, ce serait un pouvoir d'achat. Tout à l'heure, j'entendais parler de milliers de dollars. Je me dis que ces milliers de dollars, ce serait peut-être nous qui les aurions, à ce moment-là, parce que nous gérons notre propre coopérative.

Comme je l'ai dit à plusieurs individus, d'ailleurs: Ce n'est pas contre quelqu'un, mais pour quelqu'un. C'est pour les gars du taxi. Il ne s'agit pas d'être pour ou contre. Il s'agit d'être pour nous autres. Cela fait assez longtemps que nous sommes négatifs avec nous-mêmes. C'est le temps d'être pour.

Je veux dire merci à M. Pinard et à tous les membres de la commission qui sont ici, parce qu'ils s'en sont occupés aussi. Merci au gouvernement de M. Bourassa d'avoir pris la chose en

main. Mais, aujourd'hui, il ne s'agit pas seulement de nous écouter. J'espère que cela va aboutir, qu'il n'arrivera pas ce qui est déjà arrivé dans d'autres enquêtes sur le taxi, où des démagogues de carrière, des prophètes à retardement sont venus nous dire: On le savait, on le savait. Mais il y a une chose que j'ai entendue ici, aujourd'hui, à savoir que, tant que la Commission des transports ne sera pas reconnue, cela ne peut pas entrer en vigueur. Je voudrais savoir quand cela a une chance d'entrer en vigueur, par ricochet de l'autre. Quand la Commission des transports va-t-elle être reconnue officiellement, pour que cela devienne une loi? Sinon, cela ne peut pas devenir loi.

M. PINARD: Dans l'éventualité où le règlement no 6 serait accepté tel quel ou avec des amendements, pour ceux qui l'ont lu attentivement, qui ont eu le courage de le faire même si cela demandait un effort, peut-être, de 36 ou de 48 heures, il y a quand même des chapitres dont l'application sera plus ou moins immédiate, compte tenu de la date limite qu'on avait fixée pour sa mise en application. Un échéancier précis a été prévu. Il y a des chapitres qui traitent de l'organisation de l'association, de sa constitution, de l'aide qui pourrait être donnée par le ministère des Transports, avec le prêt des directeurs-gérants qui vont vous aider à vous organiser, qui vont faire de la procédure administrative, etc. Cela pourrait entrer assez rapidement en vigueur, que la Commission des transports soit formée ou qu'elle ne le soit pas, bien que je sois prêt à la former très bientôt. Je suis même prêt à proposer au conseil des ministres, demain, des nominations.

M. PAUL: Depuis le mois de novembre que vous nous dites cela!

M. PINARD: Un instant, un instant. Si vous étiez à ma place, vous verriez que ce n'est pas si facile de régler le problème du taxi. Nous en avons un exemple aujourd'hui.

Il y a des chapitres comme ça qui pourraient être mis en application assez rapidement. D'autres sont plus contentieux, et je dirais que c'est la majorité. Ce serait la commission qui aurait la responsabilité d'en faire la surveillance et, jusqu'à un certain point, d'en encourager la mise en application.

Vous avez raison de me dire: La Commission des transports n'étant pas encore formée de façon officielle, il faudra attendre avant de passer à l'action avec les chapitres dont il est question. Nous avons fixé la mise en application d'une partie des dispositions du règlement no 6 au mois de novembre 1973. Donc, ça me laissait suffisamment de temps pour procéder à la formation de la Commission des transports, pour faire une période de rodage pour que tout le monde comprenne bien les objectifs fondamentaux du règlement no 6, comprenne bien la mécanique de fonctionnement et pour être en

mesure aussi de donner toute l'efficacité possible à ce règlement, compte tenu des objectifs poursuivis.

C'est ça que je veux expliquer. J'imagine qu'il y en a qui ont oublié que le règlement no 6, tel que proposé, ou avec les amendements qui pourraient survenir, ce n'était pas un règlement qui entrerait à 100 p.c. ou intégralement en vigueur après le 1er février. J'espère que je suis clair là-dessus.

Il y aura une période de rodage, il y aura encore des consultations avec les parties intéressées du monde du taxi, de façon qu'on soit bien sûr qu'on fait quelque chose d'efficace, de rentable et qui va vraiment apporter une réforme valable dans l'industrie du taxi, telle qu'elle nous a été demandée.

C'est quand même quelqu'un qui a demandé au gouvernement de procéder à une enquête d'abord et aussi à une réforme. Nous ne prétendons pas que c'est parfait, que c'est la réforme idéale ou le règlement idéal; il est ici en commission parlementaire pour fins de discussion et possiblement pour fins d'amendement. Il faut être assez précis de part et d'autre pour nous aider mutuellement à rédiger le meilleur règlement possible.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Lotbinière.

M. BELAND: Etant donné que nous avons en M. Blondin un autre artisan propriétaire, j'aurais une question bien précise à lui poser. A maintes reprises, quand on prend des taxis à Montréal, parfois on se fait dire des choses, et par plus d'un. Je me suis fait dire par exemple — j'avais abordé le sujet du règlement no 6 — que le règlement no 6 ne touche pas au problème de Murray Hill. A Murray Hill, apparemment il y aurait des gorilles qui viendraient enlever des clients aux autres propriétaires ou aux chauffeurs. Que se passe-t-il? Quelle est votre idée là-dessus? Est-ce que vous avez cette opinion vous aussi?

M. BLONDIN: En ce que Murray Hill est concerné, d'abord le problème aurait dû être pris en main par les autorités depuis longtemps. Cela traîne et on entend toujours parler de Murray Hill. Moi, je n'ai jamais vu des gorilles de Murray Hill aller chercher des clients. De toute façon, ils ont assez de péchés sur la conscience sans ça. Ils n'ont pas besoin de venir les chercher avec des gorilles. Ils ont des moyens que le gouvernement provincial leur a donnés — je ne sais pas qui était au pouvoir — il leur a donné une tolérance pour exploiter un nombre illimité de permis. C'est M. Gagnon, un avocat, qui aurait déclaré ça à la commission parlementaire sur le bill 23.

Ils leur ont donné une latitude incomparable à n'importe quel autre mode de transport. Et Murray Hill en profite. C'est leur droit, puisque le gouvernement le leur a reconnu. Murray Hill

empiète sur les terrains de tout le monde. On entend toujours: Murray Hill, le cas va être réglé. Mais ils passent toujours devant les taxis.

Quand on dit ça à quelqu'un, savez-vous ce qu'on nous répond: Murray Hill a des autos propres; vous ne pouvez pas entrer en concurrence avec elle pour la propreté des autos. J'ai des petites nouvelles pour Murray Hill, monsieur. Quelle arrête de nous voler \$20 millions par année et — je vais vous dire un petit secret en passant — à ce prix-là, je vais en faire laver de autos. Je vais avoir un "car-wash" à part ça. Mais je n'ai jamais entendu dire que Murray Hill allait chercher des clients dans la rue et les arrachait comme ça. Je ne peux pas parler pour l'aéroport; je ne travaille jamais à l'aéroport.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Sainte-Marie.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. Blondin, s'il se forme à Montréal une coopérative du taxi, qui n'enrégimente pas tout le monde de force, c'est-à-dire si ceux qui veulent y adhérer le font et que ceux qui veulent rester dans Diamond ou Lasalle y reste, que c'est une concurrence loyale, êtes-vous en faveur de ça?

M. BLONDIN: Oui.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est-à-dire qui n'oblige pas tout le monde, qui est parallèle?

M. BLONDIN: Oui, parce que justement, c'est là le problème. A un moment donné, si tout le monde embarque et qu'il en reste un ou deux bons, on va les embarquer avec les autres.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Votre réponse, c'est oui.

M. BLONDIN: Si ça devient parallèle, à ce moment-là, je pense que l'expérience le prouvera.

M. LOUBIER: Est-ce qu'à ce moment-là vous quitteriez Lasalle?

M. BLONDIN: Pour une coopérative? Oui, je viens de répondre à cela.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Blondin, nous vous remercions. Un instant, je suis obligé de reconnaître le député de Saint-Laurent. M. Blondin, un instant, s'il vous plaît. Le député de Saint-Laurent.

M. PEARSON: Une question seulement, M. le Président. Lorsque vous avez donné l'exemple tantôt du cas de M. Giroux, on a mentionné qu'il avait été menacé de ne pouvoir trouver du travail ni à Diamond, ni à Lasalle, dans aucune autre association de services. Est-ce que, dans votre esprit, ça voulait dire qu'il y a

une espèce de dossier sur les chauffeurs de taxi?

M. BLONDIN: Pour commencer, je vais faire une mise au point. Je n'ai jamais affirmé que M. Giroux ne pourrait pas travailler ni pour Diamond, ni ailleurs. M. Giroux a affirmé cela.

M. PEARSON: Ah bon!

M. BLONDIN: On me prête des intentions qui ne sont pas les miennes.

M. PEARSON: J'ai cru comprendre qu'on aurait dit ça.

M. BLONDIN: Non. L'expérience ne m'a jamais été faite à moi. Mais, si elle a été faite à M. Giroux, libre à lui de le dire. Si cela m'avait été fait, je ne serais pas gêné de le dire, mais cela ne m'a pas été fait.

M. PEARSON: Allons sur un plan plus général. Est-ce que, d'après-vous, ils sont nombreux ou non ceux qui peuvent changer d'association de Diamond à Lasalle ou à Beaubien sans difficultés ou s'ils ont beaucoup de difficultés?

M. BLONDIN: En général, ils vont avoir des difficultés parce que, automatiquement, pour vouloir changer de place, il faut avoir éprouvé des difficultés, j'imagine. C'est comme en politique; un député ne change pas de parti sans avoir éprouvé des difficultés avec le précédent.

M. PEARSON: C'est justement ce point que j'aimerais que vous précisiez. C'est peut-être une hypothèse, mais si vous partez de Diamond pour aller à Lasalle, est-ce possible qu'il y ait un coup de téléphone de Lasalle à Diamond et qu'un dispatcher ou qui que ce soit puisse vous bloquer?

M. BLONDIN: Vous voulez dire pour une dette?

M. PEARSON: Pour pouvoir changer de situation.

M. BLONDIN: Je pense que, s'il devient indésirable pour une compagnie d'assurance, comme Bélair, disons, il va falloir communiquer avec Lasalle et qu'eux ne le laisseront pas travailler ou vice versa. Mais là, ce n'est plus une question d'argent; c'est une question de sécurité publique. Lasalle va le dire à Diamond. C'est une question de compagnie d'assurance. Même si c'est Diamond, ils sont justifiés de dire: On ne le lâchera pas sur la route, il est dangereux. C'est bien normal parce qu'il va être dangereux pour moi aussi, pas seulement pour les autres. Ce gars-là me court dans la rue; il faut qu'il passe devant moi s'il veut faire de l'argent.

M. PEARSON: Cela veut dire que, s'il n'a

pas eu de difficultés pécuniaires, comme dans le cas mentionné par M. Giroux, ou des accidents ou des choses du genre, autrement dit s'il a un dossier de chauffeur dans la moyenne, il n'aura pas de difficultés majeures à changer d'association.

M. BLONDIN: Non, là, je comprends mieux votre question. Dans un cas normal... Supposons que moi, aujourd'hui, pour une raison ou pour une autre, je décide de passer à Beaubien-Hochelaga, tout bonnement, parce que quelqu'un m'a convaincu, ou quoi que ce soit. Non. Je fais signer ma petite carte et puis je m'en vais.

M. PEARSON: Ah bon! C'est important ce que vous venez de dire là, parce que, justement, ça laissait des doutes dans mon esprit qu'il pouvait y avoir un lien, une espèce de monopole ou une espèce d'entente entre les différentes associations. Il ne semble pas y en avoir.

M. BLONDIN: Du moins, affirmer, comme le président disait tout à l'heure, aller affirmer une chose comme ça, ce serait du oui-dire, parce que je n'ai pas de preuve en main et je n'ai pas vu la chose moi-même. Des "on dit". Je ne suis pas porteur de "on dit".

M. PEARSON: Merci.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Merci, M. Blondin, on vous remercie de votre contribution. Malheureusement, l'heure avance. Nous avions suggéré, avant le dîner, que nous entendrions sept, huit ou neuf chauffeurs et il reste le temps, avant 11 heures, notre heure d'aujourd'hui pour ce soir, d'entendre M. Benoit, qui est le suivant sur la liste. Est-il ici? M. Albert Benoit.

Il est en uniforme. Je m'en fiche.

M. Benoit, voulez-vous s'il vous plaît vous identifier, dire qui vous êtes? Est-ce que vous représentez une association?

M. Albert Benoit

M. BENOIT: Mon nom est Albert Benoit. Je demeure à la ville de Mercier. Je suis dans l'Association Lasalle, mais je me représente moi-même.

Je voudrais faire sept propositions. La première, c'est qu'un chauffeur de taxi qui travaille à Montréal ait le droit de demeurer dans la banlieue sans qu'il ait à payer des taxes pour ça. Parce qu'après tout, un député a sa résidence où il est et il a sa résidence à Québec, et personne ne lui en fait reproche.

Deuxièmement, le travail libre. Je voudrais travailler pendant les heures que je veux et travailler à ma façon. J'utilise la radio le matin et le soir et, le reste de la journée, je travaille au centre de la ville. La raison pour laquelle je dis ça, c'est parce que j'ai appris depuis quelques années que c'est plus payant de travailler dans

le centre que de travailler par la radio. En 1968, j'ai été capable de prendre 7,520 voyages; en 1969, j'ai été capable d'en prendre 9,177, parce que j'avais changé ma manière de travailler. En 1970, j'ai pris 10,047 voyages. En 1971, j'en ai pris 10,496. En 1972, à cause des grèves de la ville de Montréal, des grèves du bord de l'eau, de l'augmentation des taxis, j'ai redescendu à 9,756.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Avec ou sans radio?

M. BENOIT: Sans radio.

Quatrièmement, je voudrais — et ça, je crois que beaucoup de gens vont l'admettre — qu'on débarrasse le taxi de tous les indésirables.

Cinquièmement, je voudrais enlever les remplaçants, parce que l'homme qui travaille six jours par semaine a le droit de travailler.

Sixièmement, je voudrais que, dans le règlement no 6, les postes de taxi soient aussi respectés que les arrêts d'autobus à Montréal. Portez attention à cela, si jamais vous avez l'occasion d'aller chez Eaton le samedi après-midi, vous allez vous apercevoir que toutes les voitures stationnées aux postes de taxi sont des voitures de cultivateurs.

Septièmement, la condition de ma voiture, je n'ai pas besoin du règlement no 6 parce que ma voiture, je peux le prouver par mon calepin ici, est tenue en condition A-1. Elle est propre, elle a 130,000 milles, je porte un uniforme, je descends pour ouvrir la porte, j'aide les gens en chaise roulante, je fais mon service parce que j'aime ça.

Il y en a qui me disent que je fais trop d'heures. Pas du tout. Même après 18 heures d'ouvrage, je m'en vais à la maison, je ne suis nullement fatigué, j'adore...

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît!

M. BENOIT: Je croyais que nous habitions un pays libre.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît! Je pense que vous allez admettre que nous avons reconnu le droit de parole à chacun. Alors, qu'on soit d'accord ou non avec la personne qui parle à la commission, M. Benoit dans ce cas-ci, je vous demanderais, s'il vous plaît, de l'écouter jusqu'à la fin parce qu'il faut faire aux autres ce qu'on voudrait qu'il nous soit fait à nous-mêmes. Si vous voulez, un peu de coopération. Je vous le demande, de grâce. M. Benoit, continuez.

M. BENOIT: Il y a deux choses, dans ma vie, que j'aime faire. J'aime faire du taxi et j'aime faire de la politique. Monsieur, dans le règlement no 6, il est dit qu'on devrait avoir une feuille de route. Sachez que j'ai toujours fait une feuille de route. Ici, par exemple, c'est ma

feuille d'hier, j'ai pris 33 voyages, j'ai eu 79 milles payants, 198 milles de voyage avec la voiture. Je dois aussi dire qu'il faut que vous enleviez 30 milles parce que je voyage à Châteauguay. J'ai perdu trois heures au garage pour réparation.

Ce à quoi j'arrive, quand je dis que je veux être libre de travailler, c'est que lorsqu'on va au garage ou à l'atelier de débossage, l'ennemi no 1 du taxi... Je vais vous dire une chose. J'ai été quatorze ans chauffeur privé, j'ai travaillé pour M. C. D. Howe. Jamais personne n'a égratigné ma Cadillac parce que tout le monde disait: Tenons-nous loin, c'est C. D. Howe. Mais tout le monde déteste le taxi. Ils nous accrochent, et comme les assurances ne payent qu'après \$300 de dommages, nous avons besoin de travailler pour payer ça. J'ai fini.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Benoit. Attendez, si vous voulez, il y a peut-être des questions de la part des membres de la commission. Le député de Bellechasse.

M. LOUBIER: M. Benoit, vous nous avez dit tout à l'heure que, après 18 heures en service, vous rentrez à la maison frais comme une rose.

Vous avez dit que vos deux passe-temps étaient le taxi, 18 heures par jour, si je vois, devant l'enseigne resplendissante du Parti libéral, vous êtes aussi frais et dispos après 18 heures de travail politique.

M. BENOIT: Dans une campagne politique, je pourrais travailler 24 heures par jour et battre l'Opposition. Savez-vous ce qui est le plus intéressant? Mon père, pendant 25 ans, fut de l'Union Nationale. Moi, je suis un libéral. Ce que vous ne pouvez pas comprendre, c'est que je suis allé à la guerre, je suis un illettré; tout ce que j'ai appris, je l'ai appris par moi-même. Vous ne le croyez peut-être pas, mais je vous le dis parce que c'est la vérité.

J'ai appris à lire par moi-même, avec la bible. Pour être chauffeur privé, je n'avais pas besoin d'avoir de l'instruction. Je travaillais 24 heures par jour pour \$55 par semaine. Un jour, M. C. D. Howe m'a dit: Si jamais je meurs, M. Benoit, achetez-vous un taxi, mariez-vous, ayez des enfants et achetez-vous une maison. J'ai fait exactement ce qu'il m'a dit parce qu'il était le meilleur conseiller.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Dorchester.

M. GUAY: M. le Président, j'aurais une question à poser à M. Benoit. Etant donné qu'il a très peu touché au règlement no 6, je voudrais lui demander s'il est pour ou contre.

M. BENOIT: Je trouve qu'une loi ne touche personne si vous la respectez. Il y a une loi qui dit que c'est défendu de ne pas s'arrêter à un stop, mais la loi n'existe pas si vous faites bien

vosre arrêt. Cela a bien du bon sens. Si M. Bourassa disait aujourd'hui, puisqu'il est la puissance du gouvernement: L'Opposition n'existe plus et ce sont seulement les libéraux qui existent. Moi, je démissionnerais du Parti libéral. On doit accorder la compétition à tout le monde, parce qu'il n'y a pas beaucoup de Canadiens français dans les affaires.

On devrait laisser à tout le monde la liberté d'exploiter un commerce. Je vais vous dire ce que je pense de la chance que j'ai de pouvoir m'exprimer ce soir. Savez-vous à quoi cela me fait penser? A la bataille des plaines d'Abraham. La France nous a "dropés", mais j'espère que le gouvernement ne nous "dropera" pas aujourd'hui.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de...

M. BENOIT: M. Brunet a formé une compagnie qui n'était rien et, pendant huit ans, il a chassé tous les voleurs, tous les gens qui maltraitaient le public. Il a fait une association formidable. Chez les clients de Lasalle, on ne dit pas: Le Lasalle. On dit: Mon chauffeur.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Dorion.

M. BOSSE: Maintenant que vous avez passé votre message commercial, reconnaissez-vous quand même une chose, que vous soyez d'accord ou pas? J'ai compris que vous étiez d'accord sur le principe du libre choix. Cependant, reconnaissez-vous que sur le plan de l'industrie du taxi c'est le premier gouvernement qui permet aux gens du taxi d'être présents pour venir s'exprimer?

M. BENOIT: Oui. C'est vrai.

UNE VOIX: Pourquoi?

LE PRESIDENT (M. Séguin): Un instant, s'il vous plaît. Il y a un commentaire qui a été fait. Est-ce que vous attendiez une réponse?

M. BOSSE: C'est tout.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Gaspé-Nord.

M. GAGNON: Tout à l'heure, j'ai compris que vous avez dit que, si M. Bourassa disait qu'ici tout est libéral, vous démissionnez du Parti libéral. Est-ce qu'à ce moment-là cela voulait dire que, si le règlement no 6 est accepté tel quel, vous démissionnez du Parti libéral?

M. BENOIT: Non mais, si on m'impose d'appartenir à l'association que M. Pronovost veut former, je vais lui faire la guerre.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Nous avons ici

un chauffeur qui vient de Sept-Iles, M. Gaston Jean.

Le député de Dorchester.

M. GUAY: Selon l'ordre qui a été établi, il y a également une personne que j'aimerais entendre d'un autre groupe dans le monde de taxi. Il s'agit du chauffeur qui loue une voiture. Et j'aurais bien aimé si cela est possible l'entendre ce soir.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Lequel?

M. GUAY: C'est M. Lafond de Montréal.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Lafond est-il ici? Pourriez-vous faire vos commentaires? Comme l'heure avance, soyez aussi bref que possible.

M. GUAY: Nous entendrons le représentant qui vient de Sept-Iles par la suite.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Nous essayons de collaborer, messieurs, s'il vous plaît. M. Lafond, voulez-vous vous identifier? Vous êtes chauffeur? Vous représentez une association? De quel endroit êtes-vous?

M. Jean-Pierre Lafond

M. LAFOND: Je suis Jean-Pierre Lafond, chauffeur locataire, représentant d'un groupe de chauffeurs locataires de la compagnie Lasalle.

Après les deux personnes qui m'ont précédé devant la commission parlementaire, j'aurais deux points à apporter sur ce qu'elles ont dit. J'aimerais beaucoup que M. Benoit vienne me voir pour me montrer comment on fait dix mille voyages dans une année. Je ne veux pas m'éterniser sur ce qu'elles ont dit parce que je crois qu'elles sont en dehors du sujet. Nous sommes ici pour discuter du rapport Bossé. Nous ne sommes pas ici pour se faire juges d'une entreprise privée comme Diamond. Je vais dire comme M. Blondin a dit souvent: Je ne fais pas d'affirmations gratuites. Quand je ne peux pas poser de gestes concrets, j'aime autant m'abstenir. J'aime autant rester dans le domaine de la location parce que je suis chauffeur locataire depuis approximativement un an et demie. Et j'ai toujours pratiqué mon métier pour la compagnie Lasalle.

Je peux vous dire que j'ai fait un petit mémoire. Excusez-moi si je ne vous en ai pas fait part avant parce que je l'ai fait seul.

J'ai perdu beaucoup de temps et j'ai gelé comme tout le monde justement pour me faire entendre. Maintenant que je vous ai devant moi, j'aimerais bien expliquer mon point.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Lafond, si vous voulez nous donner simplement les grandes lignes, je me charge de voir à ce que votre

mémoire soit publié en annexe au journal des Débats, puisque vous n'avez pas d'autres copies. Je pense que vous n'avez qu'une seule copie?

M. LAFOND: Une seule copie.

UNE VOIX: Par ordre de préférence, ce serait à mon tour.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Non, ce n'est pas vous. Il y a un autre monsieur de Sept-Iles. Est-il ici, M. Jean? Attendez, vous passerez après M. Lafond. Pouvez-vous résumer votre mémoire, s'il vous plaît?

M. LAFOND: J'ai participé à une émission avec M. Bossé au sujet du règlement no 6. Une personne a appelé M. Bossé par téléphone au poste de radio pour lui parler d'un article. Je suis bien d'accord sur la réponse qu'il a donnée au sujet de l'article en question qui traitait des ceintures de sécurité. Je vais vous donner la réponse exacte. On a dit: Les ceintures de sécurité, monsieur, dans le règlement no 6, c'est un détail. Moi, en tant que chauffeur, locataire d'un véhicule qui gagne très bien sa vie, je peux vous dire que, si vous basez vos dires sur des détails comme cela, je n'en vois pas l'utilité. Vous dites que vous faites un bill pour aider le chauffeur à travailler moins d'heures et à lui procurer justement, le régime des rentes, l'assurance-chômage au même niveau que tous les individus de la société. Je suis d'accord, en tant qu'individu demeurant dans une société, de payer l'impôt et ainsi de suite, mais — c'est justement le mais — je me suis aperçu que le chauffeur locataire était exclu du rapport Bossé que j'ai lu maintes et maintes fois.

J'ai fait un calcul, j'ai pris les solutions que nous avons présentement dans le rapport, soit de faire travailler un individu à 40 p.c. ou à \$1.65 l'heure, mais le pourcentage, après \$1.65, n'est pas mentionné. Je vais vous souligner une différence. Tout de suite en partant, avec ma location, je fais \$10 de plus par jour. Echelonné sur une semaine de cinq jours, cela me fait \$50. Multiplié par 50 semaines, cela me fait \$2,500. Pour \$2,500, on me promet, à moi, le petit, de me payer deux semaines de vacances et dix jours de congés de maladie. Entre vous et moi, ne croyez-vous pas que c'est pas mal dispendieux aujourd'hui de prendre deux semaines de vacances et dix jours de maladie pour \$2,500?

Dans le taxi, présentement, je ne dis pas qu'il n'y a pas certaines modifications à apporter. Il y en a peut-être beaucoup, mais une chose existe, je crois qu'on ne devrait pas enlever le droit au chauffeur de taxi, s'il veut travailler à 40 p.c. ou à \$1.65 ou à location, de le faire; c'est son droit. Personnellement, je suis jeune et je me base sur une jeunesse.

Je sais bien que, lorsque je paie mon automobile — parce que je la paie tout le temps à mon patron, comme cela, je n'ai jamais de problèmes — le reste va pour l'essence et le reste

m'appartient. Alors, je suis encouragé par le travail. Si on m'enlève ce droit, cela ne m'intéresse pas de travailler à 40 p.c. ou à \$1.65. Comprenez-vous bien le point de vue? C'est qu'il y a une trop grosse marge. Je préfère donner la marge au gouvernement, mais travailler dans ce que je veux, de la manière que je veux, justement, travailler.

Le règlement no 6, lui, nous dit: Tu vas travailler de cette manière. Tu vas faire ceci, ou tu vas faire cela. Mais je me répète. Si on fait un rapport basé simplement sur de minimes détails, qu'on ne va pas chercher le bobo de l'affaire mais qu'on se base sur un détail, nous, en tant que chauffeurs de taxi... Plusieurs années auparavant, on disait que le chauffeur de taxi était un chauffeur qui n'avait pas beaucoup d'instruction. Mais aujourd'hui, c'est un autre point. Il faut se dire que plusieurs jeunes, comme moi, ont fait des études. Nous avons étudié longtemps. Nous n'avons pas d'ouvrage où nous voulons nous diriger. Les universités sont bondées d'étudiants, les collèges de même. Alors, jeune comme je suis, je suis bien plus intéressé, parce que le taxi à location, c'est un travail de "jobber", si vous voulez. C'est un commerce. Par ce commerce, je remplis mon rôle dans la société. Je suis bien d'accord que ce n'est pas un travail de docteur, d'avocat ou ainsi de suite, mais c'est un commerce que j'exploite à ma façon. Personnellement, je suis honnête. Il ne faut pas être extrémiste. Dans tous les emplois qu'on occupe, il faut être honnête envers soi-même. Lorsqu'on a un dire honnête, je crois qu'il y a plusieurs personnes qui nous écoutent. Comprenez-vous?

Je vous parle de la même façon que beaucoup d'individus, dans le domaine du taxi. Vous avez une extrême gauche. Vous en avez qui sont pour ce que je dis, vous en avez qui sont contre ce que je dis. Mais lorsque je m'aperçois qu'il y a quelqu'un qui peut prendre prétexte, justement, d'un rapport et qui veut abuser de moi — je suis jeune, je ne suis pas révolté, mais mettez-vous à ma place, à mon âge — pour dire: Je vais demeurer dans une société, justement, où je n'ai jamais mon mot à dire. Parce que n'oubliez pas qu'un individu, c'est une personne humaine. Il doit être entendu humainement, devant tout le monde, pour que son point soit bien clair. Si vous n'éclaircissez pas le point de ma jeunesse à moi, je me demande justement sur quoi repose la démocratie dans laquelle nous vivons. Je ne veux pas du communisme. J'ai toujours été élevé dans le capitalisme. En grandissant cela prenait une piastre. Je ne vous contera pas ma vie mais je pense que plusieurs parmi vous sont comme moi, d'accord. Je ne pense pas qu'il y en ait beaucoup, ici, qui soient nés de familles riches. Nos piastres, nous les gagnons. En tant que chauffeur de taxi, je peux vous dire que toutes les piastres que j'ai, je les ai gagnées. Aujourd'hui, justement, je suis bien placé, comme cela, dans la société, parce que je suis marié, je n'ai

pas de dette, je ne dois rien à personne, mais je n'ai pas de permis. Si j'ai tout cela aujourd'hui, c'est grâce au taxi. Si je n'avais jamais fait de taxi, peut-être — n'oubliez pas ce que je vous dis — que je serais un gars malheureux, à travailler à la solde d'une quelconque compagnie, à \$70 par semaine, parce que je n'aurais jamais eu un but.

Mais en tant que jeune — remarquez bien je vous le dis encore — c'est sur une jeunesse comme moi qu'un pays repose. Si vous ne me donnez pas la chance de m'exprimer et de vous faire valoir mon opinion, et si vous prenez quelqu'un qui n'est pas compétent, etc.. mais je me juge en tant qu'individu travaillant dans le taxi.

Personnellement, je ne le rejette pas complètement le rapport Bossé, parce qu'il y a de très bons points dedans, mais je trouve que vous n'avez pas touché le bobo. Le point essentiel c'est de faire travailler justement tous les individus de la manière qu'ils veulent, mais que ce soit égal partout, que ce soit à Montréal, Québec, Chicoutimi, et les faire travailler sur un même point.

Je vais vous citer des exemples. Si, moi, je paie une location de véhicule \$11 par jour, pourquoi l'autre, à côté de moi, qui travaille peut-être pour la même compagnie ou pour un compétiteur, va-t-il en payer \$12.50? Nous travaillons tous les deux dans la même industrie. Pourquoi, en plein milieu du mois de juillet, va-t-on me dire: M. Lafond un "single" pour vous c'est \$17? Et quand arrive le temps de Noël où il y a une surabondance de clients, on va me dire: Si tu le veux le "single" à Noël tu vas payer \$25.

Je ne juge pas les propriétaires en général mais quelques-uns font ça. Cela s'appelle la gaffe. Au profit de qui? Pas à celui des petits chauffeurs. C'est toujours nous qui payons la différence. Je suis bien d'accord pour le règlement no 6 parce qu'il a réveillé les gens. Il nous donne le droit de nous exprimer devant les dirigeants de grosses entreprises.

Personnellement, j'en ai toujours fait pour la même compagnie, et je peux vous dire que je suis satisfait de mon sort. S'il y en a qui ne sont pas satisfaits, c'est peut-être qu'ils se sont arrangés pour ne pas l'être.

Nous avons eu une assemblée jeudi dernier — je crois que vous en avez entendu parler — au centre Paul-Sauvé. Nous avons un avocat que je trouve impeccable sur l'industrie du taxi, parce qu'il a formulé un point qui est formidable pour le petit chauffeur, le propriétaire et pour la grosse centrale, le gros propriétaire.

Je crois que c'est la proposition la plus honnête que j'ai vue. Il a voulu former un comité. Je préférerais le laisser s'expliquer lui-même, il est à ma droite ici. Je crois que nous touchons justement à un point qui concerne beaucoup de personnes. J'aimerais bien qu'il explique son point.

C'est M. Reeven Pearl qui est à ma droite.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Pearl doit exposer un point de vue représentant un autre groupe à un autre moment.

M. LAFOND: C'est le même groupe.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Ce soir, l'intention était d'entendre des chauffeurs ou des propriétaires artisans, et à titre individuel. Un instant. Dans le cas de représentants d'associations ou de groupes, il y aura un autre moment. Nous terminons ce soir avec vos remarques. M. Gaston, de Sept-Iles...

M. LAFOND: M. Lafond, de Montréal.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Mais M. Gaston, de Sept-Iles, vient de nous informer qu'il ne passera pas ce soir. Nous terminons avec votre intervention, M. Lafond.

M. PEARL: M. le Président, sur un point de règlement.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Non, je n'accepte...

M. PEARL: ... d'information ici à cette commission. Je veux vous souligner que je suis venu ici à la demande de 900 chauffeurs, non pas une association, non pas un groupe formel, je suis venu pour faire exprimer leur désir après des études pendant quatre jours continus, depuis jeudi dernier, et je ne peux pas revenir cette semaine ni à l'avenir. Je suis venu aujourd'hui pour aider ces chauffeurs et je veux, à leur demande, avoir le droit de faire valoir leurs désirs devant la commission, ce soir, sur quelques principes très courts.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je dois nécessairement maintenir ma décision antérieure. Vous êtes sur la liste ici comme représentant de Montreal Urban Community Drivers Association, M. Pearl.

M. PEARL: Pas du tout, il y a une association en formation maintenant qui n'existe pas et que les chauffeurs veulent créer, selon la loi des syndicats professionnels...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je suis prêt à entendre M. Lafond qui avait très bien fait, je suis prêt à l'entendre à titre individuel tel qu'il l'a dit au début. Je maintiens ma décision, je regrette. M. Lafond.

M. LAFOND: C'est d'accord, monsieur. M. Pearl, si vous voulez me laisser continuer, je suis bien d'accord. En tant que petits chauffeurs, M. le Président, je crois que nous avons justement besoin d'aide, nous, les petits chauffeurs qui

n'avons absolument rien à part de faire notre "waybill" quotidien et de pouvoir survivre. Je me basais sur ce que M. Pearl aurait dit, mais je vais vous le résumer: Nous voulons former un comité pour réunir 50 p.c. de petits chauffeurs comme moi, 25 p.c. de chauffeurs artisans et 25 p.c. qui sont représentés par les groupes de centrales. Et nous travaillons de pair pour essayer de vous apporter une réglementation où tout le monde serait satisfait, non pas que ça regarde seulement un employé de taxi et que l'autre n'y ait pas d'affaire. Comprenez-vous ce que je veux dire? Pour que tout le monde soit concerné, que tout le monde forme une même famille unie au sujet d'un projet de loi. Ce n'est pas la mer à boire, comme on dit, mais je crois que c'est sincère et j'aimerais avoir la chance, avec M. Pearl justement, que vous nous donniez un laps de temps pour vous exprimer nos idées.

Je crois, moi, chauffeur, que si on a interviewé 200 chauffeurs, je ne connais pas la vie privée de ces chauffeurs, mais j'ai peut-être une divergence d'opinion à ce qu'ils ont dit justement aux personnes qui ont enquêté. Si vous avez fait une enquête dans un seul endroit, pourquoi goûterais-je à cette médecine que je n'ai pas méritée? Parce que moi aussi j'ai le droit d'être entendu pour exprimer une opinion, parce que je travaille dans cette industrie. On ne m'a jamais demandé, je n'ai jamais connu un confrère — parce qu'on arrête dans les postes et on discute ensemble — qui a été appelé pour donner son opinion au sujet d'un rapport que vous avez fait. Je n'en connais pas. J'avais une question à poser à M. Bossé là-dessus. J'aimerais savoir sur quoi la commission s'est basée pour faire le rapport et quel est le pourcentage des satisfaits et des insatisfaits dans le domaine du taxi. Parce que si vous avez fait un rapport, c'est parce qu'il y en a qui sont insatisfaits. Je voudrais savoir le pourcentage des personnes que vous aviez interviewées, combien de personnes avez-vous interviewées? Le pourcentage des satisfaits et le pourcentage des insatisfaits? C'est mon droit, je crois.

M. BOSSE: M. le Président, si vous me permettez, je vais vous répondre. Vous avez dit, je crois à la commission que vous étiez dans l'industrie du taxi depuis un an et demi. Vous avez mis en évidence le système de location, vous m'avez parlé d'une assemblée tenue sous le signe du grand patriarche du Devoir. Tout à coup vous vous éveillez, vous, à la vie sociale, aux divers problèmes. Pour votre information, il y a exactement deux ans et demi à peu près que je suis dans l'industrie. J'ai fait dix ans de syndicalisme. Et là, tout à coup, on arrive avec une résolution dont je mets drôlement en doute la valeur représentative ou de vous ou de votre représentant, parce que dans l'industrie du taxi, c'est exactement là où des centrales syndicales comme la FTQ, CSN et les autres se sont buté le nez. Alors, vous, tout à coup, vous découvrez la vérité après un an et demi d'exercice dans la

profession. J'ai beaucoup de respect pour vous et pour la démocratie. La preuve, vous êtes là aujourd'hui comme vous étiez d'ailleurs à CKVL aussi et avec des protestations et des cris et du chahut non significatif. J'ai rencontré dans l'industrie pour votre information, M. Lafond, tous les gens qui sont représentatifs de l'industrie dans l'ensemble de la province.

Demain, vous aurez l'occasion d'entendre des gens qui viennent de Sept-Îles, vous avez eu l'occasion d'en entendre qui viennent de partout. Vous en entendrez de Québec, de Montréal et tout ça.

Les gens de la commission parlementaire commencent peut-être à réaliser que l'industrie du taxi n'est peut-être pas une affaire pour un petit gars qui est depuis un an et demi dans l'affaire. Sauf tout le respect que je vous dois, si vous avez la formule miracle, mon cher ami, ça me fait plaisir de vous donner le bébé.

M. LAFOND: Vous me permettez une chose, M. Bossé? Vous n'avez pas répondu à ma question.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît!

Le député de Bellechasse.

M. LOUBIER: Si vous me permettez, même s'il est tard, même si la fatigue commence à se faire sentir, on a fait appel toute la journée à la sérénité des chauffeurs de taxi, des propriétaires de taxis. J'inviterais mon collègue, le député de Dorion, lui aussi, même s'il est très fatigué, à demeurer très calme. Ce jeune homme, M. Lafond, veut tout simplement exprimer le voeu d'avoir une unification des chauffeurs de taxi comme lui pour qu'ils puissent faire un bloc ensemble, étudier le projet ensemble, faire des représentations ensemble. Que ce comité soit formé à 25 p.c., 35 p.c. ou 40 p.c., c'est à établir mais qu'il soit formé des différents éléments du taxi et que, ensuite, on vienne ici présenter un mémoire, une critique positive et constructive du rapport.

Le jeune M. Lafond, comme il se décrit, c'est le but qu'il poursuit et je demanderais à mon collègue d'y aller aussi très calmement.

M. BOSSE: Ce qui me surprend, M. le Président, c'est cette formule de représentation de 50 p.c. des chauffeurs. Tout d'un coup, on vient de se réveiller, on vient de s'apercevoir que c'est important et on va en mettre des chauffeurs de taxi. Quoi qu'il en soit, je ne veux pas allonger le débat. M. Lafond sait très bien que, même si j'élève le ton, je n'en suis pas moins très serein.

M. LAFOND: Je voulais mentionner M. Bossé, que le règlement no 6 a réveillé l'industrie du taxi...

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît!

Le député de Dorchester.

M. GUAY: M. le Président, j'ai écouté M. Lafond. Vous êtes chauffeur locataire. Songez-vous à devenir, tôt ou tard, propriétaire?

M. LAFOND: Avant le règlement no 6, M. Guay, j'y songeais. Mais maintenant je me demande si je vais devenir propriétaire avant l'âge de 60 ans parce que, si on enlève des permis pour arriver à un permis par 800 personnes de population, je me demande dans combien d'années je vais pouvoir avoir un permis de taxi.

M. BOSSE: Permettez-moi, M. Lafond...

M. GUAY: Selon vous, M. Lafond...

M. BOSSE: ... de vous corriger sur quelques points.

M. GUAY: J'avais la parole.

M. BOSSE: Permettez-moi.

M. GUAY: Le député de Dorion, si vous me permettez, vous la prendrez après.

M. BOSSE: ... de préciser qu'il n'est pas question, pour l'agglomération métropolitaine, de 1 par 800, premièrement, ce qui prouve que vous n'avez pas lu jusqu'au bout le règlement. D'autre part, puis-je vous rappeler que seulement en retraits volontaires à chaque année, en transferts il se fait, seulement dans la ville de Montréal, selon M. Gérard Brunet, qui a une certaine crédibilité dans l'industrie, quelque 600 transferts par année et que notre objectif est un retrait de 400.

De plus, dans le règlement, les trois premiers permis émis le sont à des chauffeurs de taxi qui sont dans l'entreprise, d'abord et avant tout.

M. LAFOND: C'est ce que je veux vous demander, M. Bossé. Si vous en enlevez 408 intentionnellement, vous ne les remettez pas en vente. Mon nom va venir sur la liste dans combien de temps? C'est ce que je veux savoir. Dans combien de temps mon nom va-t-il venir sur la liste afin de pouvoir acheter un permis de taxi? Le taxi est dispendieux présentement.

M. BOSSE: On voit que vous n'avez pas encore tout à fait compris. Il y a quelque 600 retraits volontaires, des transferts qui se font présentement et qui sont la volonté exprimée d'une personne de se départir volontairement de son permis. Le retrait, pour l'ensemble de la communauté urbaine, est de quelque 400; il reste donc 200 permis qui doivent être émis par la Commission des transports et dont les conditions, prévues dans le règlement, sont précisément une préférence, une priorité, celle d'accorder les trois premiers permis à des chauffeurs de taxi qui répondent aux conditions prévues au règlement.

Dès là, si on comprend bien, à l'intérieur d'une année, il y a le règlement du problème au total. De plus, il y a une disponibilité de quelque 200 permis. Peut-être qu'on s'explique mal. Je m'en excuse, si c'était cela. J'espère que là, c'est clair.

M. GUAY: J'ai une autre question. Vous vous dites content de votre sort dans l'industrie du taxi en travaillant avec une voiture louée. Par contre, vous aimeriez devenir propriétaire et vous semblez dire que c'est difficile. Croyez-vous que c'est plus rentable, pour un individu comme vous, afin de ne pas encourir certains risques, de travailler avec une voiture louée ou de devenir propriétaire? Quels sont les avantages réels du chauffeur locataire?

M. LAFOND: Présentement, le chauffeur locataire, tout ce qu'il a à faire, c'est de louer son véhicule. La cotisation à la centrale à laquelle il appartient ne paie pas cela, c'est compris dans le coût de sa location. Les réparations, etc., les pertes de temps, tout dépend du patron pour lequel il travaille, mais, parfois, il ne paie pas cela. Si j'étais propriétaire moi-même, l'avantage que j'aurais serait d'avoir le véhicule à ma disposition n'importe quel temps de l'année, 365 jours par année.

Comme locataire, je peux vous dire que je suis content de mon sort, mais, si j'avais mon propre commerce, je serais encore bien plus satisfait.

M. GUAY: Est-ce que cette location de voitures se fait à contrat? Si oui, pour combien de temps sont les contrats?

M. LAFOND: Non. Il n'y a aucune location de véhicule qui se fait à contrat. Si quelqu'un vous dit qu'il s'est fait avoir par un contrat qu'il a signé pour louer un véhicule, c'est faux, parce qu'il n'y a aucun contrat qui est signé. C'est une entente verbale et il faut que chaque individu concerné soit honnête. Si j'étais propriétaire, j'aimerais bien me faire payer mon automobile. Quand je travaille avec un véhicule, je le paie, que je fasse de l'argent ou non.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): M. Lafond, pourriez-vous conclure rapidement?

M. LAFOND: J'aimerais bien que le règlement no 6 soit retourné à l'étude pour quatre mois, comme vous l'avez dit ce matin, pour que plusieurs personnes l'étudient et que nous aussi, de l'industrie du taxi, nous puissions l'étudier à notre guise. C'est ce que je formule. Retournez-le à l'étude. Il y a des choses qui sont bonnes dedans et il y en a d'autres qui ne sont pas bonnes.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Nous vous remercions de vos observations.

Le député de Lotbinière.

M. BELAND: Dans un journal de Montréal, plus précisément la Presse du 4 janvier, il y a tout un exposé qui dit "Les petits du taxi, d'accord avec Bossé." C'était l'en-tête. Est-ce que vous êtes d'accord sur cet énoncé?

M. LAFOND: Non. Je ne dis pas qu'il n'y en a pas qui sont d'accord. Il y en a sûrement qui sont d'accord, mais personnellement, moi et beaucoup d'autres individus qui se trouvaient au centre Paul-Sauvé nous ne sommes pas satisfaits du rapport. C'est pour cela que je vous demande de le retourner à l'étude. Il ne correspond pas à la vie que nous menons, à la manière dont nous travaillons. Cela n'est pas conforme aux exigences.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Merci, M. Lafond.

Le député de Gaspé-Nord.

M. GAGNON: A la suite de la demande d'un chauffeur de taxi, M. Maurice Lodec, qui a déposé ce matin un mémoire de deux chapitres, 25 pages chacun, j'aimerais savoir si le président aurait objection à ce que ce mémoire soit inscrit au journal des Débats, puisqu'il est déjà déposé.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Je n'ai pas d'objection.

M. GAGNON: Alors, il sera inscrit au journal des Débats. C'est ce qu'il demandait.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): La commission ajourne ses travaux à 10 heures demain matin.

(Fin de la séance à 23 h 17)

A N N E X E 1

MEMOIRE

DE L'ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES DE TAXIS DE LAVAL et DE LA CO-OP DES PROPRIÉTAIRES DE TAXIS DE LAVAL

Devant l'importance et l'intensité du règlement no 6 sur le transport par véhicule-taxi, l'Association des propriétaires de taxis de Laval et la Co-op des propriétaires de taxis de Laval ont cru bon de faire une sérieuse étude dudit règlement avant de le rejeter en bloc comme l'ont fait certaines associations de taxi. Au départ, nous sommes d'avis qu'un tel règlement s'imposait depuis fort longtemps et c'est pourquoi malgré la présence de certains articles qui ne nous semblent pas réalistes et non souhaitables pour l'assainissement du taxi, il n'en demeure pas moins que ledit règlement circonscrit une foule de problèmes et apporte des solutions auxdits problèmes.

Toutefois, l'Association des propriétaires de taxis de Laval et la Co-op des propriétaires de taxis de Laval soumettent humblement aux membres de la commission parlementaire que les articles ci-dessous devraient subir les modifications suivantes:

1) Article 6.17 et 6.18:

Nous soumettons que le dôme conformément à la norme BNQ 6041-100 du bureau de normalisation est de beaucoup trop gros et disgracieux. En effet, un tel dôme s'avère disproportionné et inutile quant aux fins auxquelles il doit servir. A cet effet, nous sommes d'avis que le dôme "type Montréal" s'avère le meilleur choix de par ses dimensions et structures. A remarquer que nous ne sommes pas des livreurs mais de transporteurs de passagers.

2) Article 6.29:

Le support d'identification devrait demeurer à l'endroit où il est installé présentement, c'est-à-dire au centre de la voiture sur le côté du chauffeur puisque c'est l'endroit où tous peuvent le voir et qu'il y a déjà suffisamment d'appareils qui embourbent le tableau de bord d'un véhicule taxi.

3) Article 6.30:

Nous rejetons catégoriquement le dispositif de contrôle du doublage tant que l'Etat reconnaîtra notre rôle d'artisan propriétaire et cela pour des raisons qui découlent directement de notre qualité d'artisan;

4) Article 6.33:

En raison de notre climat au moins durant la période hivernale, nous nous opposons à l'obligation d'enlever le dôme. La présence de glace et/ou neige ne peut qu'occasionner le bris du dôme lors d'une tentative d'enlèvement. Quant à l'idée de le recouvrir d'une enveloppe, le même problème se pose en raison de notre climat et cette solution ne s'avère aucunement pratique.

5) Article 6.37:

limiter le nombre de passagers à quatre personnes consisterait à décourager le public d'utiliser le taxi à titre de transport. En effet, imaginez le cas du père de famille qui désire recourir au service d'un véhicule-taxi pour se transporter avec sa femme et ses trois ou quatre enfants. Devra-t-il utiliser deux véhicules taxi? Nous croyons qu'il faudrait limiter le nombre de passagers à 5 adultes ou 2 adultes et quatre enfants.

6) Article 6.41 à 6.45:

Nous pensons énergiquement qu'il s'agit de règlements devant être édictés à titre de règlements de régie interne de l'Association créée au terme de l'article 6.270 du règlement 6 et non de règlements devant faire partie du Règlement 6. Nous soutenons enfin que de tels règlements pourraient s'appliquer à la catégorie des chauffeurs, mais au nom de leur liberté, les propriétaires artisans s'opposent rigoureusement à de telles mesures sauf s'ils les acceptent en majorité au sein de l'association de leur agglomération. Le propriétaire artisan vit de son commerce de taxi et il sait qu'il doit travailler pour y survivre, cependant il n'entend pas que l'Etat lui enlève la liberté de commerçant à son propre compte, sinon ce règlement qui se veut favoriser le propriétaire artisan, ne concourra qu'à éliminer les propriétaires artisans et encourager la naissance de corporations civiles et ainsi ledit règlement changera le problème existant de place. Il n'en demeure pas moins que le propriétaire artisan accepte d'inscrire sur sa feuille de route toutes les courses d'une journée.

7) Article 6.64 (a-c):

Nous pensons que l'application des paragraphes a et c de l'article susmentionné ne consisterait qu'à réduire le rendement au public. Que lors d'une course, le chauffeur baisse le volume du radio-récepteur afin ne pas importuner le client, nous sommes d'accord, mais nous forcer à le fermer après deux utilisations, occasionnerait des courses inutiles et une mauvaise planification des appels.

8) Article 6.79:

Au nom de la rentabilité du commerce de taxi, tel que soumis par le rapport Bossé, nous croyons que sur le chemin du retour à sa destination, le véhicule taxi à l'extérieur de son agglomération, devrait pouvoir prendre un passager en autant que cette course s'effectue dans la direction de son agglomération;

9) Article 6.84:

Nous soumettons que l'article 6.84 alinéa (b) pourrait s'appliquer à une agglomération comme Montréal vu la quantité de permis en circulation, cependant, dans une ville comme Laval, il serait très onéreux de supporter le salaire d'un directeur-gérant à temps plein alors qu'un détenteur de permis de taxi pourrait facilement à temps partiel assumer la tâche de directeur-gérant de la centrale de contrôle;

10) Article 6.92:

L'application intégrale des alinéas (c, d, e et f) de l'article susmentionné ne consisterait qu'à embourber les lignes de la centrale de contrôle et c'est le public qui en souffrira puisqu'un service expéditif deviendra impossible. Nous soumettons à nouveau que de tels règlements, s'il y a lieu, devront être édictés par l'association de l'agglomération. Nous croyons que l'Etat doit admettre que le transport par véhicule taxi est un commerce où il y a libre concurrence et ne pas s'emmischer dans la régie interne de ces commerçants;

11) Article 6.98 à 6.99:

Nous nous opposons énergiquement à l'application de telles consignes pour les motifs énoncés en rapport avec l'article 6.30. Toutefois, nous rappelons que l'association de l'agglomération pourra édicter de tels règlements afin de régir les relations propriétaires artisans et chauffeurs.

12) Article 6.129 à 6.132 et 6.159:

Le présent article 6.129 et suivants est inacceptable à moins qu'on y ajoute que l'ex-détenteur pourra alors le transférer moyennant compensation sinon nous soumettons que le permis de taxi n'aura plus de valeur marchande ce à quoi nous nous objectons formellement, et qu'ainsi on brimera tous ceux qui ont déjà payé pour un tel permis et qui ont donc des droits acquis ce que rejette l'article 6.159. Nous rejetons donc aussi énergiquement et cela au complet, l'article 6.159 au nom de notre titre de propriétaire artisan. Au nom de quel principe, l'Etat peut décréter du jour au lendemain que notre commerce n'a plus de valeur marchande. Imaginez le soulèvement général si l'Etat pouvait annuler tout permis et que tous les commerces n'avaient plus de valeur marchande. A seul titre d'exemple, le détenteur d'un permis qui se voit refuser toute possibilité d'assurance, se retrouverait du jour au lendemain avec un seul véhicule entre les mains comme valeur marchande. Aussi bien dire alors, nous croyons, que le transport par taxi est un service de l'Etat et non du type libre entreprise.

13) Article 6.147 et 6.161 (d):

Relativement au paragraphe (a) et (b), alinéa (VIII) de l'article susmentionné, nous nous objectons énergiquement à ce que l'Etat brime ainsi la libre-entreprise. Qu'on édicte des normes pour assainir et organiser le taxi, nous sommes d'accord, cependant, qu'on veuille empêcher le double-emploi, nous croyons sincèrement que l'Etat va à l'encontre même des principes de notre économie nord-américaine. Ce n'est pas en étouffant les ambitions raisonnables de tout homme d'affaires que l'on réussira à faire maison nette au sein du taxi mais bien plus en réglementant le mode d'exploitation du taxi, en éliminant par exemple les concessions et les détenteurs de permis de taxi d'un nombre supérieur à 20 et en édictant des normes bien strictes pour les chauffeurs de taxi, de telle sorte qu'être "chauffeur de taxi" constitue un emploi reconnu et considéré au même titre que tous les autres emplois de notre société. Depuis trop longtemps déjà, la fonction de chauffeur de taxi est dévolue à des personnes qui exercent cette fonction parce qu'ils ne peuvent ou ne veulent pour toutes sortes de raisons en exercer d'autres.

14) Article 6.157 alinéa 3:

Nous rejetons catégoriquement cet alinéa puisque la veuve perdra alors non seulement le gagne-pain, c'est-à-dire son mari, mais aussi toute valeur marchande, ce qui lui restera somme toute, du permis de taxi de son époux décédé.

15) Article 6.159:

Comme nous avons déjà soulevé le problème découlant de cet article, nous désirons simplement réitérer que nous nous objectons à la rédaction de cet article ronfleur. En effet, nous insistons pour dire que notre permis de taxi est un droit acquis, a une valeur marchande et n'est en aucun cas un privilège.

Que l'Etat ne s'imaginer pas de nous faire des cadeaux en émettant un permis, puisque nous en détenons déjà. Ce n'est pas parce qu'elle a décidé de réglementer le taxi, qu'elle peut s'octroyer tous les droits et titres. L'Etat n'a pas le droit de dévaluer le patrimoine de tous les propriétaires de permis de taxi et favoriser d'autres personnes au détriment de ces derniers.

16) Article 6.161 alinéa (b):

Au nom des principes énoncés aux paragraphes ci-haut, les propriétaires artisans contestent rigoureusement le droit à l'Etat de réglementer le nombre d'heures qu'ils désirent travailler par semaine. Que l'Etat veuille limiter le nombre d'heures-travail des chauffeurs, les propriétaires considèrent que cela est légitime puisque ce n'est pas le même intérêt qui motive le chauffeur de taxi et le propriétaire artisan. En effet, le propriétaire artisan opère son propre véhicule et récupère tous les gains de son travail, tandis que le chauffeur de taxi opère le véhicule d'un autre et n'y retire qu'un maigre revenu en raison des heures supplémentaires d'où l'impatience, la nonchalance et non-intérêt qui peut le mener beaucoup plus facilement à causer un accident et/ou à être impliqué dans un accident. Le propriétaire artisan, comme tout commerçant à son propre compte ou tout professionnel désire être le maître de ses heures-travail et n'acceptera jamais que l'Etat lui dicte un maximum et/ou même un minimum ce qui lui enlèverait toute motivation. Bref, nous croyons qu'il pourrait s'agir d'un minimum pour l'artisan et cela au nom du service au public et d'un maximum pour le chauffeur de taxi proprement dit.

17) Article 6.161 al e iii:

Nous croyons que le principe de cet article serait souhaitable, toutefois, nous soumettons que son application est en pratique impossible à cause des nombreux imprévus découlant du métier lui-même. De plus, une fois de plus, nous pensons qu'il s'agit, s'il y a lieu, d'un règlement de régie interne d'une association d'agglomération et non d'un règlement de portée publique et générale.

18) Article 6.162:

Il faudrait ajouter à la fin de cet article "moyennant compensation selon la valeur marchande dudit permis".

19) Article 6.168:

Nous vous référons à nos commentaires sur l'article 6.37.

20) Article 6.183:

En raison de son état de "ville-dortoir", nous soumettons que le nombre de permis émis à Laval et cela contrairement à ce que suggéré dans le présent article, devrait se limiter à un permis par 1,500 habitants et cela si l'Etat désire que le taxi demeure un commerce rentable à Laval.

21) Article 6.190 à 6.208:

Nous n'accepterons les principes émis dans ces articles qu'à la condition que nous formulons depuis le début, c'est-à-dire qu'on reconnaisse la valeur marchande que possède présentement le permis de taxi.

22) Article 6.245:

Nous acceptons le tarif tel que suggéré à une exception près, c'est-à-dire qu'il y a majoration de \$0.25 lors de la chute et cela à titre de tarif de nuit s'échelonnant de minuit à huit heures A.M.

23) Article 6.270 et suivants et 6.274:

Nous soumettons que l'article 6.270 doit se lire ainsi: "Il doit être constitué en association de taxi pour chaque agglomération conformément à l'article 6.406 ou une association coopérative de taxi pour chaque agglomération selon le chapitre 292 S.R.Q." En effet, déjà dans certaines villes comme la nôtre, existe une coopérative qui est très représentative de la majorité des détenteurs de permis de taxi. Créer une autre corporation légale parallèlement à la coopérative existante, ne consisterait qu'à doubler les services et les tâches. Les coopératives en place, que ce soit à Laval, Sherbrooke, Trois-Rivières ou Québec, sont déjà en place et fournissent service au public comme à ses membres. Nous croyons aussi que le mouvement, qui amène à la formation d'une coopérative motive davantage ses membres. En effet, non seulement il y a un désir plus ardent de bien servir la clientèle mais il y a aussi tous les avantages dont peuvent jouir les membres d'une association coopérative. Dans les villes susmentionnées, les coopératives, avec l'encouragement de certains officiers du ministère du Transport, ont mis en place une série de mécanismes correspondant au présent règlement et leur abolition obligerait les propriétaires artisans à recommencer tout le travail déjà fait et cela de façon beaucoup moins motivée, puisque l'association au sens du présent chapitre pourvoit davantage au service du public que des membres. Nous croyons que l'assainissement et la normalisation que ces coopératives ont apporté au domaine du taxi, devraient inciter l'Etat à confirmer leur existence à titre de l'association de l'agglomération. Nous sommes portés à croire que l'association créée au terme du présent article figurera avant tout pour les membres comme un corps public et disciplinaire. La motivation et l'intérêt seraient d'autant plus grand dans une association coopérative où chaque membre, dans tout ce qu'il fait, y voit son intérêt en particulier.

Voilà ce que nous désirions soumettre à la commission parlementaire. Brièvement, rappelons qu'à titre de propriétaire artisan, nous désirons conserver le principe de libre entreprise, les principes de notre économie et plus particulièrement la valeur marchande du permis de taxi.

Enfin, en conclusion, nous soumettons que le présent règlement no 6 n'a pas suffisamment fait la différence entre le propriétaire artisan et le chauffeur de taxi. Nous croyons que plusieurs principes émis dans ce règlement découlent d'une étude faite dans le grand Montréal où les problèmes ne ressemblent aucunement à ceux d'une ville comme Laval. Qu'il suffise de rappeler que la plupart des détenteurs de permis de taxi de Laval gagnent leur vie au moyen de ce permis alors que dans une ville comme Montréal, le problème crucial est celui des chauffeurs de taxi en raison du fait que la plupart des permis sont détenus par quelques groupes qui ont le monopole du taxi. Il y a de nombreux principes émis dans ce règlement qui assainiraient le taxi, toutefois, nous croyons que tel quel il n'est pas équitable et favorable au propriétaire artisan alors que ledit règlement se veut en partie la survie du propriétaire artisan.

Association des propriétaires de taxi de Laval Inc.
et Co-op des propriétaires de taxi de Laval

PAR: (Signé) Robert Lanctôt, avocat
conseiller juridique des corporations ci-haut.

A N N E X E 2

REPRESENTATIONS DE DIAMOND TAXICAB ASSOCIATION LTD. ET VETERANS TAXI OWNERS ASSOCIATION OF MONTREAL INC.

OPPOSITION FORMELLE

Les deux associations que nous représentons s'opposent formellement au projet de règlement numéro 6 parce que ce projet de règlement constitue une expropriation sans indemnité des biens et actifs de ces deux associations et que ce genre de procédure est le propre des états totalitaires et non la façon de procéder d'un état démocratique et civilisé comme celui de la province de Québec.

La proposition que nous désirons formuler respectueusement au législateur est la suivante:

- A: Ou bien le législateur reconnaît l'importance pour ces associations de subsister tout en créant, s'il le désire, une association parallèle de propriétaires, contrôlée par l'état, ou même un syndicat de chauffeurs contrôlé par l'état ou même encore il accorde à la nouvelle Commission des transports certains pouvoirs de surveillance sur le commerce d'autos-taxis et alors, les associations sont entièrement d'accord en principe, quitte à ce que le législateur leur permette en temps utile de faire les représentations nécessaires au sujet des modalités qui seront fixées.

- B: Ou bien le législateur désire la disparition des associations et alors, il doit reconnaître qu'il s'agit là d'une expropriation et il doit confier à la régie des services publics ou à la cour Supérieure ou à la cour Provinciale ou à un autre organisme la responsabilité de fixer l'indemnité de cette expropriation.

PREMIERE PARTIE DE LA PROPOSITION

MISE AU POINT

Avant de poursuivre notre exposé, il est de toute première importance de préciser qu'aucune des deux associations que nous représentons n'est elle-même propriétaire d'autos-taxis ou de permis de taxi. Ce sont deux associations qui offrent des services multiples que nous aurons l'occasion d'exposer dans quelques instants, aux propriétaires d'autos-taxis et partant, aux chauffeurs de taxi. Les propriétaires sont entièrement libres d'appartenir ou de ne pas appartenir à l'une ou l'autre de ces associations. De plus, une fois devenus membres, ils peuvent cesser d'y appartenir en aucun temps puisque la cotisation est mensuelle.

BREF HISTORIQUE

La Diamond Taxicab Association a été fondée en 1921 et incorporée sous le nom de "Diamond Taxicab Association Ltd." par lettres patentes du 7 juin 1922. Au 30 novembre 1972, neuf cent soixante-huit (968) propriétaires détenteurs de mille six cent dix-huit (1,618) permis utilisaient les services de Diamond Taxicab Association Ltd. La liste de ces propriétaires de même que le nombre de permis détenus par chacun d'eux apparaît en Annexe "A". La liste des membres du Conseil d'Administration de Diamond apparaît en Annexe "B".

Pour sa part, la Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc. a été fondée en 1946 et au 30 novembre 1972, dispensait ses services à deux cent vingt-cinq (225) propriétaires détenteurs de trois cent onze (311) permis. La liste de ces propriétaires de même que le nombre de permis détenus par chacun d'eux apparaît en Annexe "C". La liste des membres du Conseil d'Administration de Veterans apparaît en Annexe "D".

COMPAGNIES AFFILIEES

Afin d'être en mesure de fournir aux propriétaires et chauffeurs les divers services qui seront décrits dans quelques instants, services qui ont été offerts non pas simultanément mais les uns après les autres et afin de pouvoir obtenir les investissements additionnels qui étaient requis au fur et à mesure des opérations, Diamond et Veterans ont dû s'affilier aux entreprises suivantes:—

- Belair Insurance Company
- Gasoline Stations Ltd
- National Transportation Management and Investment Corp.

Diamond détient toutes les actions de Veterans.

National Transportation détient deux mille quatre-vingt-dix-neuf (2,099) des deux mille six cent quarante (2,640) actions communes de Diamond soit 79.5 p.c.

Diamond détient mille deux cent dix-huit (1,218) des cinq mille (5,000) actions de Belair Insurance Company soit 24.36 p.c. tandis que National Transportation en détient deux mille huit cent quatre-vingt-quatre (2,884) soit 57.68 p.c.

Toutes les actions de Gasoline Stations Ltd. sont détenues par National Transportation.

La liste des membres du Conseil d'Administration de National Transportation apparaît en annexe "E".

SERVICES DISPENSES PAR LES DEUX ASSOCIATIONS QUE NOUS REPRESENTONS

Retenant qu'aucun permis de taxi et qu'aucun véhicule d'auto-taxi n'est détenu par l'une ou l'autre des associations que nous représentons, il faut maintenant se rendre compte que la principale raison d'être de ces deux associations est de fournir aux propriétaires de taxis et partant, aux chauffeurs, les services ci-après décrits:

- (a) communications téléphoniques et radiophoniques entre le client, la centrale et le chauffeur;
- (b) la location de postes de taxis et de concessions;
- (c) la surveillance de l'exploitation des taxis au moyen d'un service d'inspection visant principalement:
 - I) l'état et la propreté des véhicules;
 - II) le comportement et l'habileté des chauffeurs;
 - III) les taux et tarifs;
 - IV) l'observance des règlements municipaux et provinciaux;

- (d) l'utilisation d'un système de crédit pour les clients et l'opération d'un service de comptabilité à ce sujet;
- (e) la réclame et les marques de commerce;
- (f) l'assurance obligatoire avec Belair Insurance Company;
- (g) un système de ristourne sur les achats d'essence et autres produits utilisés dans l'exploitation d'une auto-taxi.

Revenons maintenant sur chacun des services que nous venons d'énumérer afin d'en comprendre la signification et la portée.

A: Communications téléphoniques et radiophoniques

Depuis le 15 février 1972, Diamond opère un service téléphonique et radiophonique contrôlé par ordinateur qui fait l'envie non seulement des autres provinces mais également de plusieurs pays étrangers puisque depuis que ce service est en fonctionnement, plusieurs observateurs sont venus des coins les plus variés pour être témoins de son efficacité. Inutile de dire que ce système a exigé de la part de tous les membres du Conseil d'Administration, de tous les employés supérieurs des deux associations que nous représentons et enfin, de plusieurs propriétaires et chauffeurs, des heures considérables de travail. A elle seule, la société Marconi avec laquelle les dirigeants de Diamond et de Veterans ont oeuvré pour mettre ce système en opération, a investi une somme de cinq cent mille dollars (\$500,000.00).

Pour le seul aménagement du local, Diamond et Veterans ont investi la somme de soixante-cinq mille dollars (\$65,000.00). Les seuls frais d'installation de l'équipement par la compagnie de téléphone Bell ont coûté à Diamond cinq mille cinq cent quatre-vingt-quinze dollars (\$5,595.00). De plus, le compte de la compagnie de téléphone est passé de \$3,800.00 à \$4,800.00 par mois. Au moment où nous vous adressons ces représentations, il n'a pas été possible d'établir avec certitude la responsabilité des deux associations vis-à-vis la compagnie Marconi au cas où le système devrait être décommandé. Précisons qu'au 31 décembre 1972, sept cent soixante-dix-huit (778) autos-taxis étaient munies du nouveau radio relié à l'ordinateur au coût de huit cent dix dollars (\$810.00) pièce, c'est-à-dire au prix coûtant.

Précisons enfin qu'au 31 décembre 1972, deux cent vingt-deux (222) de ces radios étaient sur les tablettes de Diamond et que trois cents autres avaient été commandées mais non encore livrées, le projet de règlement numéro 6 ayant eu pour effet de décourager toute nouvelle installation.

Les avantages de ce système téléphonique et radiophonique sont nombreux mais disons que les principaux sont les suivants:

- I) cheminement des plus rapide de l'appel reçu du client vers le chauffeur libre situé le plus près possible du lieu d'où provient la demande de services;
- II) possibilité pour le répartiteur ("dispatcher") de converser exclusivement avec tel ou tel chauffeur;
- III) possibilité pour le répartiteur de contrôler avec certitude l'identité du chauffeur avec qui il est en communication;
- IV) garantie pour le chauffeur que la demande de services du client lui sera confiée rigoureusement dans l'ordre où il aura indiqué sa disponibilité;
- V) le tout est mémorisé par l'ordinateur pour fins de vérification et de contrôle éventuels.

B: Postes de taxis et concessions

Pour les onze mois terminés le 30 novembre 1972, les deux associations avaient versé la somme de cent cinq mille huit cent douze dollars (\$105,812.00) en frais de location et de concession dans la Ville de Montréal. La liste de ces postes et concessions apparaît en Annexe "F".

S'il est vrai de dire qu'au cours des dernières années, les associations que nous représentons ont perdu plusieurs postes exclusifs qui sont devenus maintenant des postes en commun, il n'en est pas moins vrai que les associations que nous représentons ont conclu des ententes avec plusieurs organismes et plusieurs de ces ententes couvrent une période de plus d'une année. Il faut reconnaître dès maintenant qu'il y a de la part de ces associations que nous représentons une obligation de payer qui ne serait pas terminée par l'adoption du règlement numéro 6. Nous insistons sur le fait que dans aucun de ces cas, il ne s'agit de tolérance mais bien d'une location ou d'une concession moyennant considération.

C: Surveillance de l'exploitation des taxis

Nous désirons attirer l'attention du législateur sur le fait qu'au cours des onze mois écoulés jusqu'au 30 novembre 1972, l'Association Diamond avait payé en salaires à quatre (4) inspecteurs et à onze (11) agents responsables de la surveillance, la somme de soixante-quatre mille six cent cinquante-trois dollars (\$64,653.00).

D: Crédit et service de comptabilité

Grâce à un service de crédit que Veterans et Diamond mettent à la disposition de leur clientèle moyennant rémunération de 5 p.c. et de 15 p.c. lorsque ce système est utilisé par d'autres compagnies de taxi, les deux associations ont contribué au cours de l'exercice de onze mois terminé le 30 novembre 1972, la somme totale de soixante-dix-sept mille cent vingt-sept dollars (\$77,127.) Ces revenus ont été ajoutés aux revenus des deux associations et à ce titre, ont réduit considérablement le coût des services dispensés aux propriétaires et aux chauffeurs.

Au cas où certaines personnes voudraient minimiser l'importance de ce service de crédit à la clientèle, rappelons qu'au cours des onze mois de 1972, les clients de Diamond et de Veterans ont effectué des courses à crédit d'une valeur de \$1,382,150.00 à l'aide des bons de commande ou des coupons fournis par Diamond à cet effet. Précisons qu'au cas de mauvaises créances, le chauffeur n'est aucunement lésé puisque c'est l'association qui subit la perte.

E: La réclame et les marques de commerce

Le nom de Diamond et de Veterans est suffisamment connu pour qu'il n'y ait pas lieu d'insister davantage à ce sujet. Le coût de location des enseignes représente à lui seul environ trois cents dollars (\$300.) par mois. Ajoutons que certains contrats de publicité sont échelonnés sur une période de beaucoup plus d'un an. Si les dépenses au cours des derniers onze mois n'ont pas été considérables, rappelons que des sommes importantes ont été dépensées dans le passé et que les marques de commerce Diamond et Veterans constituent un actif tangible dont on ne saurait nier l'existence.

F: L'assurance

A part le système de communications téléphoniques et radiophoniques dont nous avons déjà parlé, c'est sûrement au chapitre de l'assurance que les deux associations que nous représentons ont rendu à leurs propriétaires et à leurs chauffeurs les services les plus précieux.

Rappelons brièvement qu'au cours des années 1950, il était devenu quasi impossible pour un propriétaire de taxi ou pour un chauffeur de taxi de s'assurer auprès d'une compagnie d'assurances. Plusieurs préposés à la sélection des risques affirmaient et affirment encore que le chauffeur de taxi représente le risque le plus élevé qui soit pour une compagnie qui oeuvre dans le domaine de l'assurance-automobile. Ayant constaté ce problème, l'Association Diamond et certains propriétaires ont procédé à la formation de Belair Insurance Company le 16 mars 1955 ce qui a nécessité un investissement de trois cent mille dollars (\$300,000.00). Par la suite, un investissement additionnel de deux cent mille dollars (\$200,000.00) a dû être effectué.

Les opérations de cette société sont particulièrement loquaces. Nous avons à cet effet préparé un tableau que l'on retrouvera en Annexe "G" et à l'aide de ce tableau, nous pouvons faire les constatations suivantes:

- (1) Pour la période de douze mois allant du 1er janvier 1971 au 30 décembre 1971, les pertes totales encourues par la compagnie ont représenté 79.29 p.c. des primes gagnées. Si l'on ajoute au montant des pertes totales, un pourcentage des plus modiques soit 25 p.c. pour les frais d'administration, l'on constate que les dépenses de la compagnie ont représenté 104.29 p.c. des primes gagnées.
- (2) Pour les douze mois de 1968, le chiffre serait de 107.03 p.c., pour les douze mois de 1969, le chiffre serait de 117.70 p.c. et enfin, pour les douze mois de 1970, le chiffre serait de 141.36 p.c.

De plus, nous précisons que par l'entremise de Belair, le chauffeur et le propriétaire doivent obtenir une assurance de \$100,000.00 alors que la loi ne les oblige qu'à un minimum de \$35,000.00. Il est important de souligner que plus de cinq cents (500) propriétaires d'autos-taxis, non-affiliés à Diamond ni à Veterans, s'assurent quand même auprès de Belair Insurance. De façon à éviter toute ambiguïté, nous précisons que la compagnie Belair utilise un système de mérite et les taux d'assurance de cette compagnie d'après le système de mérite, sont indiqués à la cédule apparaissant en Annexe "H".

Enfin, nous pouvons affirmer, sans risque d'erreur, que la présence de Belair au sein du commerce de l'assurance-taxi oblige les quelques autres compagnies qui offrent ce service à le faire à des prix qui doivent souffrir comparaison avec ceux de Belair.

Il est très important de retenir qu'en 1972, les affaires de Belair Insurance Company au montant d'environ quatre millions (\$4,000,000.00) étaient réparties comme suit:

Propriétaires et chauffeurs affiliés à Diamond et à Veterans	33 p.c.
Propriétaires et chauffeurs non affiliés à Diamond et à Veterans	7 p.c.
Le public en général	60 p.c.

N'eût été cette importante contribution du public, Belair aurait déjà cessé d'exister.

G: Système de ristourne sur les achats d'essence
et autres produits utilisés dans l'opération d'un commerce taxi.

Grâce au volume d'essence utilisée par l'entremise des sept (7) postes d'essence répartis à travers l'île de Montréal, Gasoline Stations Ltd. offre tant aux propriétaires et chauffeurs affiliés à Diamond qu'à l'un ou l'autre de ces sept postes d'essence, le propriétaire ou le chauffeur d'une auto-taxi peut obtenir un lavage à raison de vingt-cinq cents (25c) - incroyable mais vrai.

Jusqu'au 1er janvier 1973, un escompte de 12 1/2 p.c. s'appliquait à la main d'oeuvre. Malheureusement depuis cette date, il a fallu mettre fin à cet escompte sur la main d'oeuvre. Ajoutons qu'à l'un ou l'autre de ces sept postes d'essence, le propriétaire ou le chauffeur d'une auto-taxi peut obtenir un lavage à raison de vingt-cinq cents (25c) - incroyable mais vrai.

Nous pouvons donc dire que tous les produits offerts par Gasoline Stations Ltd. aux propriétaires et chauffeurs le sont à un prix qui ne saurait être réduit même par une entreprise gouvernementale. A retenir cependant qu'au moins 30 p.c. du chiffre d'affaire de Gasoline Stations Ltd. résulte de transactions avec le public en général et non avec les propriétaires et chauffeurs d'autos-taxis. C'est précisément ce qui permet à la compagnie de subsister.

CONCLUSIONS

A la lumière de ce qui précède, nous sommes certes en mesure de tirer les conclusions suivantes:

- (1) Les services que les deux associations que nous représentons, fournissent aux propriétaires et aux chauffeurs, sont des services absolument essentiels.
- (2) Les services rendus sont de toute première qualité et à témoin, les visiteurs étrangers qui sont venus sur place pour admirer notre système de communications téléphoniques et radio-phoniques, à témoin également, notre système de crédit et à témoin également, les services d'assurance qui sont mis à la disposition des propriétaires et des chauffeurs.

Ce qu'il y a de plus remarquable dans tout cela, c'est-à-dire dans l'histoire des deux associations, c'est que l'excédent des revenus sur les dépenses est réduit à son strict minimum. A cet effet, puisque nous n'avons rien à cacher, nous déposons en Annexe "I" l'état cumulatif pour les onze mois de 1972 dans le cas de Veterans et comme Annexe "J" l'état cumulatif pour les onze mois de 1972 dans le cas de Diamond.

A l'examen, l'on pourra constater que pour des revenus globaux de \$791,725.00, les dépenses encourues se chiffrent à \$777,578.00 ce qui laisse un solde de revenus sur les dépenses de \$14,147.00.

A l'examen, nous constatons que l'investissement dans Diamond est à lui seul de \$540,204.00 aux livres tandis que dans Veterans, il est de \$6,900.00 soit un investissement total de \$547,104.00, aux livres.

Or un excédent de revenus sur les dépenses de \$14,147.00 sur un investissement de \$547,104.00 représente moins de 2 p.c. avant impôt et nul, nous l'espérons, n'osera prétendre que ce rendement est exagéré.

CONCLUSIONS ADDITIONNELLES

Ceci étant dit, nous croyons avoir administré une entreprise de façon responsable et nous croyons avoir fourni à nos membres et à leurs chauffeurs des services essentiels et de première qualité. Dans les circonstances, comment justifier une éviction d'une façon si flagrante de la part de l'état. Nous croyons qu'il y a eu certes méprise de la part de ceux à qui le législateur a confié le travail.

En fait, nous profitons de l'occasion pour dire que les deux seules personnes qu'il nous ait été possible de rencontrer depuis que l'enquête est en cours, sont deux inspecteurs du service des véhicules-automobiles du ministère des transports et le témoignage que ces deux personnes nous ont rendu par écrit apparaît en Annexe "K".

Par ailleurs, comme il s'agit d'un secteur public où les permis sont octroyés à la discrétion du législateur, nos associations ne s'objectent aucunement à la formation d'une association additionnelle qui serait contrôlée par l'état et qui viendrait concurrencer les associations existantes. Nos associations ne s'objecteraient pas non plus à ce que le gouvernement assiste les chauffeurs à se former en syndicat. Nous désirons tout simplement demander au législateur la permission de faire valoir les représentations nécessaires en temps utile lorsque les conditions de cette association auront été fixées.

Enfin, il serait encore plus simple d'accorder à la nouvelle Commission des transports, certains pouvoirs de surveillance sur les associations et d'avance, la commission peut compter sur l'entière collaboration des deux associations que nous représentons.

DEUXIEME PARTIE DE LA PROPOSITION:

La deuxième partie de notre proposition est que si le législateur ne reconnaît pas la nécessité de maintenir les associations que nous représentons en existence, il doit alors reconnaître que la disparition des deux associations que nous représentons telle que prévue au projet de règlement numéro 6, équivaut bel et bien à expropriation et dans ce cas, le législateur doit procéder comme il le fait dans des cas identiques, c'est-à-dire déférer le tout à la régie des services publics ou à un autre organisme pour fixer l'indemnité.

A la lumière des précisions que nous avons apportées jusqu'à maintenant, il est clair que l'adoption du règlement numéro 6 signifierait l'anéantissement presque complet des actifs que nous avons décrits et il ne serait que logique que la nouvelle association s'en porte acquéreur moyennant rétribution équitable.

Enfin, nous sommes à la disposition du législateur pour discuter plus longuement de nos représentations avec ses représentants.

Annexe "A"

DIAMOND TAXICAB ASSOCIATION LTD
LISTE DES MEMBRES AU 31 DECEMBRE 1972

<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>	<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>
Abdelatif Ibrahim	1	Azagury Jacob	1
Abissidam Hanania	1	Azar Pierre	1
Abikhzer Salomon	1	Aziz Georges	1
Abitbol H.	1	Azouz Solomon	1
Abramovitch Morris	1	Badran Georges	1
Ackerman Chaim	1	Baker Morton	1
Agelopoulos Georgia	1	Baker Ralph	1
Akrivos Nick	1	Baranowicz Cwi	1
Alabus Henri	1	Bardugo Moris	1
Alarie Roméo	1	Barnabé Noël	1
Albert Moe	1	Barreira A.E.P.	1
Aleong Stanley	1	Barrer H.B.	1
Alexandra Gloria	1	Bartlett Hubert E.	1
Alexandre José	1	Bass Isaiah	1
Allan Kenneth	1	Beaucage Michel	1
Almeida Manuel	1	Beauchamp Aimé	1
Alouette Ent. Inc.	7	Beauchemin Gérard	6
Alves Florentino	1	Beaud Giuseppe	1
Alves Maria	1	Beaudoin Roland	1
Amar Armand	1	Beaulieu Julien	1
Amiel Simon	1	Beaulieu Laurent	1
Ander Oldrich	1	Beaulieu Montpellier R.	1
Anders Amin	1	Beaulieu Yvon	1
Anders Bluma Mrs	1	Beauregard Raymond	1
Anders Eli	1	Beausoleil Charles	1
Anders Frida Mrs.	1	Beausoleil Roméo	1
Anders Cershon	2	Beer Jos.	1
Anderson A. & A. Reg'd	6	Beikircher Hans	1
Annett J.L.	1	Bélair Lucien	1
Antunes Victor	1	Bélangier A.E.	1
Appignanesi Ezio	1	Bélangier Léo	1
April Sam	1	Bélangier Louis	1
Arbour J.Paul	1	Belber Mrs. Jean	2
Armandy Inc.	4	Bélisle André	1
Aronson Bessie Mrs.	1	Bellemare J.P.	1
Arsenault Urgel	1	Belove Lloyd	1
Arteau Roland	1	Benabou J. David	1
Artsob David	1	Benamor M. Momon	1
Assadourian Onnig	1	Benchetrit Sylvain	1
Asselin Marcel	1	Benedikt Paul	1
Assouad Jos.	1	Benguigui David	1
Aubé Yvon	1	Benoit Claude	1
Auclair Auré	1	Benoit Robert	1
Auster Philip	1	Bergeron Daniel	2

<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>	<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>
Bergeron René	1	Calado Ermelindo	1
Bergeron Roger	1	Calafatis Stelian	1
Berggreun Mrs. Edith	1	Calderisi Raphael	1
Berggrun Y van	1	Campion Gérard	1
Berggrun Miss Kathy	1	Campofredano Daniel	1
Berk Irving	1	Can David Calman	1
Berman E.	1	Cardoso Luis	1
Bernard André	1	Cardillo Arcangelo	1
Bernard Lise	1	Cardoso Manuel	1
Bernard Monique	1	Carlone Luigi	1
Bernard Reynald	1	Carlone Mme Gisèle	1
Bernier Roger	1	Carmel Samuel	6
Bertrand J. Marc	1	Cartman William	1
Bérubé André	1	Cartier Laurent	1
Bilodeau Gérard	1	Cayer Jacques	1
Birch Charles	1	Cérat Albert	1
Blanchard Lambert	1	Cérat Gilles	2
Blech Harry	1	Cérat Mme Gilles	1
Bleiziffer Michael	1	Cérat Jean Paul	6
Bloom Mrs. Sheila	2	Cerdan Jorge	1
Blutstein Charles	1	Chalarakis Constantin	1
Blutstein Mayer	1	Chamberland Guy	1
Blustein Mrs. Sonia	1	Charbonneau Jérôme	1
Bockmuz Morris	1	Charland Jean Luc	1
Bohbot Jos.	1	Charlebois Fernand	1
Boileau Claude	1	Charpentier Paul	1
Bondu Mme Estelle	1	Charron Roland	1
Bonner L.E.	1	Chatigny Florian	1
Bors Eugen J.	1	Chénier Jean	1
Borsho Mrs. A.	1	Chevalier Pierre	1
Botulynsky Bohdan	1	Choquette Jean	1
Bouchard Alfred	1	Chun Chin Mrs. Wai	1
Bouchard J.G. Denis	1	Cicciu Philip	1
Bouchard Louis	1	Cirino Antonio	1
Bouchard Paul A.	1	Cizmar Andy	1
Bouchard Paul	1	Clark Arnold	1
Bourbonnais Raymond	1	Claude Roland	1
Boudreau Mme Marthe	1	Clermont Gaston	1
Bourget Marcel	1	Clermont Pierre	1
Bourque J. Bernard	1	Cochrane Mrs. Hilda	1
Bouthillier Fernand	1	Cohen Albert	1
Boxerman Abie Reg'd	1	Cohen Isaac	1
Brandes Jack	1	Cohen Issie	1
Brandwein Israel	1	Cohen Mrs. Issie	1
Brauer Henry	1	Cohn Abraham	1
Braun Isac	1	Col Cab Corp.	3
Bray Elie	1	Conroy Irving	1
Bristow Roy	1	Corcos Jos.	1
Broder Saul	1	Cordia Ltd	40
Broder Mrs. Vera	1	Coté Armand	1
Bross Joel	1	Coté Germain	1
Brouillard Lucien	1	Coté Hippolyte	1
Brouillard Mme Madeleine	1	Courcy Johnny	1
Brown Anton	1	Courtidis Christos	1
Brown Gordon	1	Coutu Roland	1
Brunet Denise	1	Couture Benoit	1
Bucci Luigi	1	Crispino Mme Mariette	1
Buchbinder Jos.	1	Crispino Ronald	1
Buchner Isidore	1	Crispino Vincent	1
Bueno Jechiel	1	Crudo Léon	1
Bugeaud Simon	1	Crudo Yaacov	1
Cadieux André	1	Curdt Otto	1
Cadieux Mme Gertrude	1		

NOMS	VOITURES	NOMS	VOITURES
Cypihot Arthur	1	Ettidgui Itsahk	1
Dacosta Joad	1	Erroll Ent. Ltd.	19
Dacosta Manuel	1	Falcon Gabirel	1
Dagenais Gérard	1	Galus Mrs. Irene	1
D'Alberto Christos	1	Fellefi Jerry	1
Calianis Racco	1	Ferman Abraham	1
Dakin Errol	1	Feldman Borel	1
Daoust Rolland	1	Ferland Jean Marc	1
Daoust Sigefroid	1	Ferreira Armindo	1
Daoust Victor	1	Ferreira Maunel R.	1
David Donat	1	Filiatreault Robert	1
David Gérard	1	Fisher John	1
Dauan Moshe	1	Fishman Irving	1
Dearden Kenneth	1	Flamenbaum Harry	1
Deguisse Lionel	2	Foisy Mme Jeannine	1
De Lamirande Ionescu	1	Fontaine Julien	1
Delipoulos G.	1	Fontaine Roger	1
Delorme Aimé	1	Fontaine Willie	1
Demers Ernest A.	1	Fortin Lionel	1
Demers Noël	1	Fortin Raoul	1
Demers Théal	1	Fournier Mme Alma	1
Dépatie Emilien	1	Fournier Constant	1
Deridder Willy	1	Fournier Vianney	1
Deschamps Ernest	1	Frankel Henry	1
Deschamps Ovida	1	Frasca Giuseppe	1
Deschenes Raymond	1	Freed David	1
Deschenes Mme Raymond	1	Frehner George	1
Deserres Maurice	1	Frenkel Gerszon	5
Desfossés Albert	1	Freundlich Emmanuel	1
Desharnais Rosaire	1	Fridel Frederich	1
Desjardins Claude	1	Friedman David	1
Desjardins Mme I.	2	Frohlich Sandor	1
Desjardins D.E.	1	Frost Louis	1
Desjardins Vilmer	1	Fushman Jos.	1
Deslongchamps Jos.	1	Foshman Mrs. Tova	1
Després P. Emile	1	Fuzes I.	1
Devincenzi Ermes	1	Gadbois Gérard	1
Di Cesare Dominique	1	Gador George	1
Dion Jacques	1	Gagnon Mme Bernice	1
DiPaola Tony	1	Gagnon Yvon	1
Di Quinzio Mme Catrina	1	Galardo Camil	1
Distler Johann	1	Galma Ltd.	12
Dmirdjian Sitrak	1	Garage Lucien Inc.	4
Dobsinsky Lawrence	1	Garay Miss Agnes	1
Dobski Sam	1	Garai Sandor	1
Doiron Marcel	1	Garai Ethel	1
Dorais Eugene	1	Garand Mme Louise	1
Dorais Théodore	1	Garisto Bruno	1
Dos Santos Manuel	1	Garnock Jack	1
Dos Santos Maunel	1	Garofalo Armand	1
Doupovec Ltd	9	Garon Bertrand	1
Draier Azril	1	Gaudy Augustin	1
Drock Jos.	1	Gauthier Denis	2
Dubeau Solomon	1	Gauthier Mme G.	1
Ducharme Rolland	1	Gauthier Gilles	6
Easy Taxis Ltd.	1	Gauthier Paul	1
Efrac Isaac	1	Gauthier Pierre	2
Ehrlich Abraham	1	Gauthier Richard	2
Ehrlich Abraham	1	Gauthier Sylvio	1
Ehlich Saul	1	Gavin Thomas	1
Electra Taxi Serv. Co.	6	Gembara Jean	1
Elfassy Charles	1	Genat Ady	1
Ellias Max	1	Gendron Jos. E.	1
Eltis Mirel	1		
Emond Robert	1		
Ent. Auclair Inc.	25		

<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>	<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>
Gerard André	1	Henry F. Xavier	1
Germain Grégoire	1	Herman Ltd. S.&H.	13
Gervasi Francesco	1	Herscovitch Benoit	1
Gigioglu Agop	1	Hersko Mrs. Clara	1
Girard Maurice	1	Hess Peter	1
Girard Raoul	1	Hoffman Peter	1
Giroux Henri	1	Hoffman Sigmond	2
Gizaris Panagiotis	1	Hollander Norman	1
Glazer Samuel	1	Horovitch Martin	1
Gluck Leslie	1	Horvath Janos	1
Gluckman Nelu	1	Hugron Regent	1
Gluckman Mrs. Rais	1	Tumm Anthony	1
Godin Martial	1	Huot Mme Hortense	1
Gold Circle Ltd	32	Hunter Rita Mrs.	1
Goldenberg Mme Gracia	1	Ianchelevici B.	1
Goldman Mrs. Bella	1	Ifergan Armand	1
Goldman Mrs. Henryka	1	Iritz Eduard	1
Goldman Michel	2	Jacovovici Jos.	1
Goldsmith John	1	Jastremski Edward	1
Goldstein Mrs. E.	1	Jeffrey Henry	1
Goncalves Jose	1	Jodoin Mme Monique	1
Goncalves Louis	1	Johnson Normand	1
Goodlin Max	1	Jolicoeur Noé	6
Goodman Reubin	1	Jolicoeur Roger	1
Goodman Sheila	1	Joly Wilbrod	1
Gosselin Léandre	1	Juhasz Imre	1
Goulet J.M. Ltée.,	10	Juhasz Mrs. Susan	1
Grand Bernard R.	1	Jung Wihelm	1
Gravel Jos. L.	1	Kahansky Lyon	1
Greenbaum Mrs. E.	1	Kahn Herbert	1
Greenberg H.H.	1	Kaluska Wolodymyr	1
Gren Inc.	3	Kaminsky Eugenius	1
Grenier Jean	1	Kanavaros K.	1
Groleau Julien	1	Kanellakos Panagiotis	1
Grosz T.	1	Kanellopoulos Christos	1
Grunfeld Tommy	1	Kantor Inc. S.	21
Grunfeld Mrs. Edith	1	Kaplan Jack	1
Gualano Albert	1	Kar Ent. Ltd.	5
Guay Léopold	1	Karibyan Kapriel	1
Gurwicz Zelik	1	Karolicki Emil	1
Guricz Mrs. Bertha	1	Kassis Labib	1
Haas Heinz	1	Kataroyan Azad	1
Hadad Barouch	1	Kats Mrs. Cecil	1
Haddad Levana	1	Katz Miahcel	1
Haddad Cohen	1	Caufman Ave.	1
Hagen John	1	Kaufman Jos.	12
Haimovici B.	1	Kaufman Mrs. Maru	1
Hajinicolaou A.	1	Kaufman Sam	1
Haller Mrs. Selica	1	Kaufman Miss Sandra	1
Hamerman Mrs. Helena	1	Kearns Mark	1
Hamerman A.	1	Kel Taxis Ltd	2
Hamiaux Pierre	1	Keller Arnold	1
Hamill John	1	Kelly Rolland	1
Harewicz Martin	1	Kertesz Mrs. Eva	1
Harnois Alfred	1	Kertesz Gyorgyi	1
Harrock Josue	1	Kidd Norman	1
Harvey Philippe	1	Kirstein Barry	1
Harvey Taxi P.	1	Kirstein Mrs. Julia	1
Hasid Yheskel	1	Klein Endra	1
Hasid Mrs. Lolita	1	Klein Erno	1
Hébert J. Paul	1	Kniazeff Andrew	1
Hedrick Paul	1	Kodsi Mme Amy	1
Hémond Roméo	1		

<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>	<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>
Kodsi Raphael	1	Lazarovitch Issie	1
Kodsi Maurice	1	Lazarovitch Jos.	4
Kohler Franz	1	Lazarotitz Ludvik	3
Kohn Andor	1	Lazarovic Mrs. Ludwig	1
Kohn Laszlo	1	Lazarus Nathan	1
Korda George	1	Lebel Mme Juliette	1
Kornblitt Abraham	1	Leblanc Mme Huguette	1
Karopatkin Jehuda	1	Leboeuf Romuald	1
Korpus Joel	1	Lebrun André	1
Kossaritis Mrs. Maria	1	Leduc Fernand	1
Kosorwych Peter	1	Lefebvre J. Paul	1
Kotler Paul	1	Lefebvre Laurent	1
Kotrly J. Thomas	1	Lefebvre Léopold	1
Koulakis Basile	1	Lefebvre Marcel	1
Kovalsky Moe	1	Leibman Aron	1
Kraindels Edna	1	Leibovici Israel	1
Kraindels Mrs. L.	1	Leibovici Moshe	1
Krams Nathan	1	Lemieux Gaston	1
Kravariotis Spyridon	1	Léonard Fernand	1
Krcmery George	1	Lepitre Steven	1
Krcmery Jules	3	Lessard J. Louis	1
Dushner Philip	1	Levesque Maurice	1
Kusznetz Adina	1	Levin Mrs. Lipa	1
Labre Mme Rollande	1	Levin Michael	1
Lacasse André	1	Levine Jack	1
Lachapelle Andrée	1	Levine Julius	3
Lachapelle Guy	1	Levine Marvin	1
Lachovitsky Jos.	1	Levine Sam	1
Ladouceur Maurice	3	Levinson David	1
Laflamme Gilles	1	Levinson Taxis Ltd	30
Lafontaine Laurent	1	Levitan Elkan	1
Lafrance Onil	1	Levy Mrs. Ina	1
Lagacé René	4	Liberman Joe	1
Lajoie Claude	1	Lidsky Nathan	1
Laliberté Claude	1	Lifschitz Ruben	1
Lallouz David	1	Linderman Jos	1
Lalonde A. Vincent	1	Lindover Lionel	1
Lambrinatos Panagis	1	Lis Saul	1
Lamorte Domanico	1	Litman Marcel	1
Lanctôt Lucien	1	Littman Aaron	1
Langer Moshe	1	Livanios John	1
Langlois Philius	1	Lodec Maurice	1
Langlois Paul	1	Louloudakis Panagiotis	1
Lanthier Ltd Emile	20	Lussier Mme A.	1
Lantos Mrs. Livia	1	Lussier Léo	1
Lantos Odon	1	Machika Alex	1
Lapointe Armand	1	Maged Jack	1
Larivière L. Philippe	1	Mager Dan	1
Larose Paul	1	Maged Mrs. Mary	1
Lascu Huguen	1	Maheu Olivier	2
La Skala Enrg. Inc.	8	Majeur Georges	1
Latendresse Marcel	1	Major G. Albert	1
Latreille Auto Enrg.	3	Makris Irene	1
Latreille R.E.	6	Malek Mrs. Johanna	1
Latreille Taxis Reg'd	2	Malek T.	1
Lauer Max	1	Maledjian Mrs. Jacqueline	1
Lavakkee Albert	1	Malka Uarani	1
Lavallée Camille	1	Malewsky Konstantin	1
Lavallée Roland	1	Mamarbachi Raymond	1
Laviolette J.R.	1	Manfred Mrs. Anne	1
Lavoignat Roméo	1	Manfred William	1
Lazarovic Allan	1	Manseau Paul	1
Lazarovitch Mrs. Edith	2	Marangoudakis Mrs. E.	1

<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>	<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>
Marangoudakis Nicolas	1	Muir Georges E.	2
Marcarian Karabet	1	Mulak Mihoslaw	1
Marciano Léon	1	Muller Arthur	2
Marcu Marius	1	Muller Mrs. Gertrude	1
Mardinger Jack	1	Muller Meier	1
Mardini Anton	1	Muller Mrs. Lenke	1
Mardini F.	1	Muller René	1
Mardini Mrs. M.	1	Municipal Motors Ltd	11
Mardini Samera	1	Nadon Larry	1
Mareshlian George	1	Napoletano Tommaso	1
Marian Avram	1	Narbonne Claude	1
Marian Eliezer	1	Nardoza Michel	1
Marinero Mrs. Lilia	1	Naveran Sydney	1
Marinero Tony	1	Nedwetsky B.	1
Marier Jean Marc	1	Neim Mme Mirella	1
Marks Moe	1	Neveu Rolland	1
Martchuck Onofer	1	Niva Ent. Ltd.	10
Martin Célestin	1	Nolasco Orlande	1
Martin Edward	1	Normandin Paul E.	1
Martin R.J.	1	Nowobranetz Fedor	1
Martin Serv. Stn	26	Oana Thomas	1
Marton Mrs. Ella	1	Olsauskas Mrs. M.	1
Mascish Guiseppe	1	Ornstein Miss Evelyn	1
Masson Léopold	1	Ornstein Mrs. Freida	1
Massoud Michael	1	Ornstein Samuel	5
Mathieu Fernand	1	O'Shaughnessy Robert	1
Mathieu Mme Françoise	1	Osseiran Mustafa	1
Matos Iedio	1	Ostroff Sam	1
Mavromatis Jean	1	Ostromogilski David	1
Mayne Henry	1	Ostromobilski Jacob	1
Mazliach Mrs. Jedi	1	Ouellet Jacques	1
Mc Gregor William	1	Ouellette Fernand	1
Mc Murray Harold	1	Ouellette Mme G.	1
Medina Simon	1	Papa Michel	1
Meirovici Mandy	3	Pahocsa Kalman	1
Mekies Annick Mme	1	Papenburg G.	4
Mendelsohn Allan	1	Papenburg Jaroslaw	1
Mendelsohn Miss Linda	1	Papenburg Robert	1
Mendelsohn Mrs. Sarah	1	Paquette Horace	1
Metzker Harry	1	Paquette Norbert	1
Michael Phillip	1	Paquette Raymond	1
Michas Harry	1	Paradisgarten Jack	1
Michaud Etienne	1	Paré Robert	1
Michaud Jean Louis	1	Parente Luigi	1
Michel Alexander	1	Parisella Jean	1
Michelson Edgar	1	Parzianello O.	1
Mikhail G.D.	1	Patry Jos.	1
Milech Mrs. Esther	1	Paul Frank	1
Millman Ben	1	Pelletier Aimé	1
Mulstein Afroim	1	Pépin Viateur	1
Miqueu Jos.	1	Perez Albert	1
Monk Miss Ruth	1	Perras Fernand	1
Monk S.	1	Perras Mme Pierrette	1
Montagano Michael	1	Petelle Roger	1
Montpellier René	1	Petrone Gino	1
Morais Manuel	1	Pettigrew Raymond	1
Morand Jules	1	Phaneuf Paul	1
Moreault Alphonse	1	Piccolino A.	1
Morin E.	1	Pigeon Arsène	26
Morvan Corentin	1	Pigeon Emile	3
Moscovitch Morris	5	Pinto Antonio	1
Mosner Mrs Cecilia	9	Pizzuto Daniel	1

NOMS	VOITURES	NOMS	VOITURES
Plamondon Lionel	1	St-Pierre René	1
Plante Roger	1	Sabbah Jacob	1
Plawucki Mme H.	1	Saferman Lazar	4
Plawucki Peter	1	Sachlas Mrs. Heleni	1
Poirier D.-J. Roger	1	Sachlas Panayotis	1
Poirier Yvon	1	Saffan Benzion	1
Pomeranc Jacob	1	Sagdanski Bernard	1
Pomerleau Robert	4	Salhany Mrs. M.	1
Potvin Jean	1	Salko André	1
Poupart Ls Philippe	1	Salmanovitch Barry	1
Priesler Mrs. Bluma	1	Salmanovitch Gail	1
Presser Barry	1	Salmanovitch Sydney	2
Priesler Miki	1	Samsonovitch Morris	1
Priesler Tasiel	1	Sanchis Manuel	1
Prompt Taxi Ass. Ltd	24	Saridakis Nicolas	1
Primeau Jules	1	Sass Frederick	4
Pronman Sam	1	Sass Mrs. Zeanette	1
Prosteman Avram	3	Sasso Luigi	1
Prosteman Irving	1	Sasso Sisto	1
Prosteman Mrs. Sonia	1	Sauvé Roger	1
Prosterman Phillip	1	Savelson Ent. Reg'd	3
Psarianos Angelos	1	Sayer Philip	1
Pukier Abraham	1	Schacter Mrs. Riva	1
Succ. A. Quenneville	2	Schad Alain	1
Racz Ferenc	1	Scheer Dezider	1
Rajh Dragoq	1	Scheer Ltd	14
Ratthé P. Emile	1	Schindelheim P.	1
Regy William	1	Schizas C.	2
Reinblatt Saul	1	Schmeltzer David	1
Reiner Ervin	1	Schmeltzer Emmanuel	14
Renaud Mme Jeanne	1	Schnarch Isaac	1
Renaud Raymond	1	Schneider Mrs. Jenifer	1
Renaud Robert	1	Schok Uri	1
Ress Maria	1	Schwartz Miss Beverly	1
Retek Mrs. Marie	1	Schwartz B.	1
Ricard Paul	1	Schwartz Bessie	1
Riccardi Jos.	1	Schwartz Herbert	1
Richman Sam	1	Schwartz Jack	1
Richter Aaron	1	Schwartz Louis	1
Riga Patrick	1	Schwartz Teddy	1
Rindinas Bladas	1	Sebbag Judah	1
Ringel Anghel	1	Segev Meir	1
Robidoux Herman	1	Sedky Abel	1
Robillard Gabriel	1	Segev Yosef	1
Robert Lucien	1	Selechonek I.	2
Rodrigue Ovila	1	Selechonek M.	1
Rohden Oswald	1	Selechonek Mrs. Sylvia	1
Rosen Hyman	1	Seligman Harry	1
Rosen Paul	1	Selinsky Léatrice	1
Rosenberg Jack	1	Serour Nessim	1
Rosenthal G. Garage	2	Serour Saad	1
Rosentzveig David	1	Serre André	1
Rosentzveig Mrs. Judik	1	Shahar Paul	1
Rossi Arcangelo	1	Shapir Ben Ami	1
Roussel Serge	1	Shapir David	1
Roy Yvette	1	Shapir John	1
Royal Driving School	1	Shapir Miss Sarah	1
Rudnitsky Louis	1	Sharard Sidney	1
Rus Juan	1	Shields Robert	1
St-Germain Roger	1	Shizgal William	1
St-Jean Claude	1	Shoore Mrs. Thoda	1
St-Onge Roland	1	Shtrom Gershon	3
St-Pierre Mme Madeleine	1	Siciliano Franco	1

<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>	<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>
Sidoti Bert	12	Tremblay Julien	1
Siegman Majer	1	Trepner Karol	1
Signer Julius	1	Triantafilopoulos P.	1
Silverman Louis	1	Tsirmbas Maria	1
Siminski Marion	1	Tsolakis Peter	1
Simon Jules	1	Tsoukalas Miltiadis	1
Simon Norman	1	Tuma Vaclav	1
Simon Yval	1	Tzelevekos A.	1
Singer Jean	1	Urban Louis	2
Singer Israël	1	Vaclav Tuma Ltd	5
Singerman George	1	Vaillancourt Jos	1
Siroky John	1	Vaillancourt Lucien	1
Siroky Ltd	23	Vaitzner Tibor	1
Sirupioglu Artin	1	Van Der Vaart H.	1
Shalski Alexander	1	Varin Lucien	1
Skyway Taxi Co.	24	Vaskelis Jos	1
Slezak Miklos	1	Vattiato Eduardo	1
Sobczak John	1	Vendetti Mme Marcelle	1
Sobel Kurt	2	Verbian Mrs. Mary	1
Sobel Mrs. Mina	1	Veronneau André	1
Soccorso Antonio	1	Vertes Leslie	1
Spiliotakis E.	1	Vervais Pierre	1
Sputz Ludwig	1	Vidor Georges	1
Staples Jean	1	Vidor Mrs. L.	1
Steiner Dezso	1	Veizel Ernest	6
Stempler Simon	1	Veizel Mrs. Jindra	2
Stendor Ent. Ltd	3	Vilimek Jiri	1
Stepman Gordon	1	Vincente Carlos	1
Stern E.I.	10	Vinitsky Taxi Co. Ltd.	5
Stern Mrs. Sherley	1	Vit Jiri	1
Stone Raymond	1	Wajba Raymond	1
Stonehouse Robert	1	Wax Harry	1
Stramiello Gerardo	1	Wax Hyman	1
Strul Harry	1	Wechsler Miss Adelina	1
Sultan Samuel	1	Wechsler Benony	1
Suranyi Laszlo	1	Wechsler Pihias	1
Sweeney Wilbrod	1	Wechsler Victor	1
Szalavetz Dave	16	Weigensberg E.A.	1
Szalavetz Ludovic	15	Weinhofer Joe	1
Szalavetz Mrs. Otilia	1	Weiner Olga	1
Szpyt Johann	1	Weiser Zigmand	1
Taillon Albert	1	Weiss Jack	1
Taitelbaum Majlech	4	Weiss Manus	1
Talbot Fernand	1	Weissmann Gustav	1
Tardif J. Pierre	1	Werber Abraham	1
Tassé Jean Guy	1	Westernoff Mrs. Bella	1
Tavares Vetel	1	Westernoff Mrs. Bennie	1
Tebovici Abraham	1	Wersternoff Bennie	1
Tessier Laurent	1	Westernoff Mrs Esther	1
Teixeira Mme Palmira	1	Westernoff Hyman	1
Théoret J. René	1	Westernoff Mrs. L.	1
Therreault Bruno	1	Westernoff Nathan	1
Therrien Benoit	1	Westernoff Co. Ltd	4
Throhatos Elie	1	Weins Henry	1
Thull Bernard	1	Wilsey Fernand	1
Toker Paul	1	Winkler Robert	1
Tordjman Haim	1	Wiesel Ernest	1
Torkin Jack	1	Wishinski Samuel	1
Toth Lajos	1	Wisniewski Jerzy	1
Toth Mrs. Nicky	1	Wolman Meir	1
Touchette Sam	1	Wolman Zwi	1
Tourangeau Omer	1	Wood James	1
Tremblay J.H. Ltée	1		

<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>	<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>
Wooden Louis	1	Zidle Carl	1
Yanofsky Benny	1	Zilbersztajn Jos	1
Yeramian Jirair	1	Zipes Harry	1
Yeramian Ohanness	1	Lascu Eugen	1
York Taxis Ltd	3	Gauthier G.	1
Yunger Joe Inc.	2	Dimitrios Geropapas	1
Zagdansky Bernard	1	Lagacé René	1
Zalik Kieva	1	Sabbah Louis	1
Zambo Eddy	1	Rivet Alfred Jr.	1
Zepres Nathan	1		
Zgnilek Salomo	1		
		NOMBRE TOTAL DE VOITURES	1,612

Annexe "B" LISTE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE
"DIAMOND TAXICAB ASSOCIATION LTD."

Président	Russell Newell
Vice-Président	Samuel Kantor
Secrétaire	Claude Béland
Administrateur	Albert Anderson
Administrateur	Edgar Lanthier
Administrateur	André Latreille
Administrateur	Edouard Latreille
Administrateur	Robert Maillet
Administrateur	Jean Robin

Annexe "C" VETERAN'S TAXI OWNERS ASSOCIATION

LISTE DES MEMBRES AU 31 DECEMBRE 1972

<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>	<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>
Abramovitch Sam	1	Bernstein B.	1
Achtman Joseph	1	Bikias Antoine	1
Albo Raphael	1	Bloomfield Mortimer	1
Adler Martin	2	Bobyn Sam	1
Adler Mary	1	Body Itavan	1
Alie Acbal	1	Boisvert Jules	1
Alter Frank	1	Borenhein Louis	1
Angelini Gabriel	1	Bowitsch Wasil	1
Applebaum Jack	1	Brouillard Lucien	4
Arbesfeld Simon	1	Bronstein Irving	1
Armandy Inc.	2	Bryant Horton	1
Arshoff Bernard	1	Burgess Keith	1
Ash Shirley	2	Camarda James	1
Awadella Mina I.	1	Charaoui Pierre	1
Azeroual Michel	1	Charron Jacques	1
Azoulay Meyer	1	Chin Mark Com	1
Barker D.	1	Chin Way Wong	1
August Ruth	1	Chyczek Boris	1
Barnabas Konya	1	Cliff Joseph	1
Baron Albert	1	Ciurley Leon	1
Barrett Philibert	1	Cole Cab Corp.	11
Bazak Ezra	1	Cohen Jerry	1
Badwani N.	1	Collins Gladstond	1
Bedwani Nazmi	1	Comm David	1
Belber Leon	1	Cormier Placide	1
Bell Moses	1	Corovesis Jean	1
Bercovitch Saul	5	Couture Réal	1
Bergeron Roger	1	Csoke Joseph	1
Bessas George	1	David Dov	1

<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>	<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>
Dedeo John Jr.	1	Koutsouflakis George	1
Deniger Monique	1	Korovessis Demetrios	1
Dixon Earl	1	Krams Abbey	1
Dlin B.	1	Kravitz Abe	1
Dlin Morris	1	Kravitz A. Gerry	1
Douart Pierre	1	Kravitz Gordon	1
Dubinsky M.	2	Kravitz Arlene	1
Easy Taxi Ltd.	2	Kubicki George	1
Efenberg Robert	1	Langer Moshe	2
Elefant Josef	1	Lariviere Marcel	1
Eleftherakis Soria	1	Lazare Hyman	1
Elend Alfons	1	Leniham William	1
Erbatur Mustafa	1	Letourneau Adrien	1
Estwick Carlile	1	Levantis Athanase	1
Fagen Samuel	1	Levantis Maria	1
Feig Ichak	1	Levin Shulamit	1
Fellegi M.	1	Levine Max	1
Fidan F.Y.	1	Levine Julius	1
Flanz Gertrude	1	Lindover Lionel	1
Foster Mme Jacqueline	1	Ludmer Rubin	1
Frenkel G.	10	Mark Ark Fai	1
Frydenberg Leo	1	Margetis Michael	1
Galma Ltd.	3	Markowicz A.	1
Gauthier J.A.	1	Martin Service Station	18
Gauthier Marcel	1	Marion Mrs. Maurice	1
George Donald	1	Marvin Arthur	1
Germain Armand	1	Matis Stanley	1
Glick Hymie	1	Mayer Mrs. Kurt	1
Gilbert Joseph	1	Mackenzie Luter	1
Giouras Mimis	1	Miljour Marcel	1
Golaszewski K.	1	Mohammed Norman	1
Goldberg Abram	4	Malnar Erving	1
Goldberg Helen	1	Monoyos George	1
Goldberg Phillip	1	Nagy Tibor	1
Goldman Charles	1	Naurian Yahan	1
Goodman Issis	1	Nittel Peter	1
Grosz Gabriel	1	Obeidy El Anis	1
Hass Heinz	1	Osbrovsky Louis	1
Hajnis Vera	1	Papay Francis	1
Hajnis Miroslav	1	Perecowicz Mrs. Fela	1
Halasz Peter	1	Perl Jenő	1
Hans Martin	1	Perzow Sam	1
Haiun Amos	1	Pigeon P.A.	1
Hans Maximilien	1	Pisimisis Spiros	1
Holder Wolbert	1	Poliseno Jerry	1
Holzberg Ida	1	Poom Yiknum	1
Israeli Batis	1	Primeau Jules	1
Israeli Moshe	1	Prochazka Mirosiava	1
Itzhayik Reuven	1	Prochazka Karel	1
Jabourian Awadis	1	Prompt Taxi Ass.	31
Jalbert Bertrand	1	Psomiadis Constantin	1
Kabolis Christos	1	Quinn Keith Hamilton	1
Kalomiris Youla	1	Roth Léonard Charles	1
Kaprielian Kapriel	1	Roche Joseph	1
Kar Ent. Ltd.	4	Robin Abie	1
Karlin Ladislav	1	Salzman Jack	1
Karabel Yhiyel	1	Satin Gérald	1
Keresztes Joseph	1	Schirmacher Horst	1
Klein C.	1	Schirmacher Mrs. Christa	1
Klein Jenő	1	Schmole Paul	1
Klein Saul Z.	1	Schnarch Bernard	1
Lodsi Albert	1	Schneider Hans	1
Koutsouflakis D.	1	Schwartz Mrs. Therese	1

<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>	<u>NOMS</u>	<u>VOITURES</u>
Sealy Hugh	1	Varnagy Tibor	1
Sherman Saul	1	Villanyi Mrs. Margit	1
Shoore Louis	1	Vottero Emile	1
Silverman David	1	Vrochopoulos P.	1
Silverstone T.	1	Wasserman Joe	1
Sklaventis Athanase	1	Wasserman Rubin	1
Skavenitis George	1	Waterhouse F.H.	1
Sobczak Ed.	1	Wener Joe	1
Spanier Barney	1	Wilson Terry	1
Spanier Moe	1	Wittman Mrs. Y.	1
Spinner Hyman	1	Wojtyna W.	1
Stark Suzan	1	Wolf Jakub	1
Switzman Harry	1	Wolf Helena	1
Taylor Erie	1	Wolfinger Frank	1
Tee Dee Ltd.	1	Yoselevsky Ammon	1
Thickett Wayne	1	Zajfen George	1
Tull Walter	1	Zweikaft A.	1
Tzevelekos Mrs. Catherine	1		
Toyota Reginald Yuko	1		
Uzel Georges	1		
		NOMBRE TOTAL DE VOITURES	308

Annexe "D" LISTE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE
"VETERANS TAXI OWNERS ASSOCIATION OF MONTREAL INC."

Président	Edgar Lanthier
Vice-Président	Russell Newell
Secrétaire	Claude Béland
Administrateur	Albert Anderson
Administrateur	Samuel Kantor
Administrateur	André Latreille
Administrateur	Edouard Latreille
Administrateur	Robert Maillet
Administrateur	Jean Robin

Annexe "E" LISTE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE
"NATIONAL TRANSPORTATION MANAGEMENT AND INVESTMENT CORP."

Président	Samuel Kantor
Vice-Président	Jean Robin
Secrétaire	Claude Béland
Administrateur	Albert Anderson
Administrateur	Edgar Lanthier
Administrateur	André Latreille
Administrateur	Edouard Latreille
Administrateur	Robert Maillet
Administrateur	Russell Newell

Annexe "F"

DIAMOND TAXI
TELEPHONE
POSTES - STANDSSUD-EST/SOUTH-EAST

2	St-Hubert & Duluth	LOT
3	Frontenac & Ontario	LOT
4	Frontenac & Rachel	LOT
5	Diamond Office	LOT
	Fermé-Closed: 6:30 — 21:00	
10	Hôpital Notre-Dame (Plessis)	LOT
11	Laval & Sherbrooke	LOT
	Fermé-Closed: 21:00 — 6:30	
19	Masson & Delorimier	LOT
47	St-Urbain & Ste-Catherine	LOT
63	Bourbonnière et Bl. St-Joseph	LOT

SUD-OUEST/SOUTH-WEST

43	Côte des Neiges & Queen Mary	LOT
100	Victoria South Sherbrooke	LOT
108	Grand Blvd. & Sherbrooke	LOT
109	6624 Somerled	LOT

NORD-EST/NORTH-EAST

28	Bélanger & Drolet	LOT
29	Meilleur & Legendre	LOT
30	Henri-Bourassa & Séguin	LOT
41	Bélanger & Papineau	LOT
42	Centre Sportif Paul Sauvé	LOT
50	Jarry & Drolet	LOT
67	St-Laurent & Louvain	LOT
81	Bellechasse & Delorimier	LOT
134	11e Ave. & Bélanger	LOT

NORD-OUEST/NORTH-WEST

56	Davaar & North	LOT
83	Van Horne & Coolbrook	LOT
84	Barclay & Darlington	LOT
85	Côte des Neiges & Bedford	LOT
88	Van Horne & Lemieux	LOT
89	Côte St-Luc & Girouard	LOT
90	Ruby Foo's Restaurant	LOT
92	Lucerne Shopping Centre	LOT
94	Jewish General Hospital	LOT
95	Gare Ville Mt-Royal Station	
203	De l'Eglise & Gohier	LOT
205	Décarie & Du Collège	LOT
211	Skyline Hotel	LOT

POSTES - PICK UP - STANDS

38e Ave. & Beaubien (Steinberg)
Place Versailles (Steinberg)
Maisonneuve Shopping Centre
Ontario & Papineau
Hôpital Notre-Dame (2 front doors)
Hôpital Hôtel-Dieu
Holiday Inn (Downtown)
St-Laurent & Crémazie
Henri-Bourassa & Millen
Christophe-Colomb & St-Zotique

Millen & Blvd. Gouin (Steinberg)
Sheraton Mt-Royal Hotel
Château Champlain
Desjardins Sea Foods Rest.
Hotel Martinique
Hôpital Mtl. General (Pine)
Eglise Notre-Dame de Grâces
Blvd. Monk & Springland
Côte St-Luc & Walkley
Mtée St-Michel & Legendre (Steinberg)

DT-56 RADIO
POSTES STANDSSUD-EST/SOUTH-EAST

RADIO

1	Desjardins & Ontario	COM
5	Cuvillier & Ontario	COM
6	St-Laurent & Sherbrooke	LOT
	Fermé-Closed: 21:00—6:30	
7	Bréfeuf & Mt-Royal	COM
10	Rachel & Laval	COM
	Fermé-Closed: 21:00—6:30	

SUD-OUEST/SOUTH-WEST

RADIO

12	Drummond & Sherbrooke	COM
13	McGill & Youville	COM
35	Côte St-Luc & Bonavista	LOT
	Fermé-Closed: 23:00—7:00	
36	Grey & Sherbrooke	COM
25	Fort & Sherbrooke	COM
	Fermé-Closed: 1:00—7:00	

15	Viau & Notre-Dame	COM	33	Hôpital Ste-Justine (Front)	LOT
17	Sherbrooke E. & Orléans	LOT		Fermé-Closed: 21:00-7:00	
21	3ième & Masson	COM	32	Hôpital Mtl. General (Cedar)	LOT
26	Berri & Bl. St-Joseph	COM		Fermé-Closed: 21:00-7:00	
27	Henri-Julien & Bl. St-Joseph	COM	37	Milton & University	COM
	Fermé-Closed: 0:00-7:00		51	Bernard & Esplanade	COM
34	Domaine Shopping Centre	LOT	54	Hutchison & Bernard	COM
57	Esplanade & Mt-Royal	COM	65	Hôpital Ste-Justine (Rear)	LOT
	Fermé-Closed: 8:00-9:30			Fermé-Closed: 1:00-6:30	
	16:00-18:30		72	Bishop & Ste-Catherine	COM
131	Sherbrooke & Beaugrand	LOT	100	Ville St-Pierre	LOT
				(196 Des Erables)	
	<u>NORD-EST/NORTH-EAST</u>		101	Ed. Montpetit & Ls. Collins	LOT
				Fermé-Closed: 1:00-6:30	
16	Berri & Jean-Talon	COM	104	Coronation & Côte St-Luc	COM
31	Jarry & Ch. Colomb	LOT		Fermé-Closed: 23:00-7:00	
77	Bl. Rosemont & Ch. Colomb	LOT	105	Côte St-Antoine & Prud'Homme	COM
				Fermé-Closed: 1:00-6:00	
	<u>NORD-OUEST/NORTH-WEST</u>		107	Sherbrooke & Cavendish	LOT
24	Park Ave. Station (Rear)	LOT	113	Church & Wellington	COM
	Fermé-Closed: 1:00-6:00		117	Atwater & Notre-Dame	COM
52	Park Ave. Station (Front)	LOT		Fermé-Closed: 1:00-6:00	
40	Rockland & Jean-Talon	LOT		8:00-9:30	
110	Van Horne & Darlington	LOT		16:00-18:30	
103	Kent & Victoria	COM	135	Ile des Soeurs	COM
147	Taylor & De Salaberry	COM	140	Monk Blvd. & Springland	LOT
	Fermé-Closed: 6:00-7:00				
150	Rockland Shopping Centre	LOT			
	Fermé-Closed: 0:00-6:00				

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE BELAIR
BELAIR INSURANCE COMPANY

RAPPORT DE L'EXPERIENCE PAR GROUPES DU 1er JANVIER 1971 AU 31 DECEMBRE 1971
REPORT ON EXPERIENCE BY GROUPS FROM JANUARY 1st 1971 TO DECEMBER 31st 1971

	Dom. Matériels Property Damage	Blessures Pers. Bodily Injuries	Risques Passagers Passenger Hazard	Collision	Combinée Comprehensive	Pol. Chauffeurs Drivers Policy	Divers Miscel.	Radio	Total
	Groupe 1-Diamond								
Pertes Payées Losses Paid	323,48L	14,845.	7,322.	14,698.	13,235.	5,404.	362.	1,143.	380,490.
Pertes Evaluées Estimated Losses	226,37L	210,133.	77,500.	3,538.	2,020.	1,370.	100.	300.	521,332.
Pertes Totales Total Losses	549,852.	224,978.	84,822.	18,236.	15,255.	6,774.	462.	1,443.	901,822
Primes Gagnées Earned Premiums	PL & PD		859,652.						
Pourcentage-Ratio			1,025.02L	43,596.	41,888.	19,484.	2,265.	5,065.	1,137.319
			83.87%	41.83%	36.42%	34.77%	20.40%	28.49%	79.29%
<u>Voitures Privées-Private Cars -2-</u>									
Pertes Payées Losses Paid	50,280.	66L	150.	47,017.	15,000.	--	4,785.	--	117,893.
Pertes Evaluées Estimated Losses	42,839.	95,325.	1,34L	6,619.	4,548.	--	2,906.	--	153,578.
Pertes Totales Total Losses	93,119.	95,986.	1,49L	53,636.	19,548.	--	7,69L	--	271,47L
Primes Gagnées Earned Premiums	PL & PD		190,596.	82,535.	33,938.	--	15,55L	--	409,549
Pourcentage-Ratio			277,525.	64.99%	57.60%		49.46%		66.29%
			68.68%						

Annexe "G" - page 2

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE BELAIR
BELAIR INSURANCE COMPANY

RAPPORT DE L'EXPERIENCE PAR GROUPES DU 1er JANVIER 1968 AU 31 DECEMBRE 1968
REPORT ON EXPERIENCE BY GROUPS FROM JANUARY 1st, 1968 TO DECEMBER 31st, 1968

	DOM. MATERIELS PROPERTY DAMAGE	BLESSURES PERS. BODILY INJURIES	RISQUES PASSAGERS PASSENGER HAZARD	COLLISION	COMBINEE COMPREHENSIVE	POL. CHAUFFEURS DRIVERS POLICY	DIVERS MISCEL.	RADIO	TOTAL
DIAMOND - 1 -									
PERTES PAVEES LOSSES PAID	312,379.	33,881.	3,311.	17,575.	10,990.	2,450.	292.	2,965.	383,843.
PERTES EVALUEES ESTIMATED LOSSES	254,811.	188,811.	78,208.	4,930.	S.P. 500 1,696.	2,816.	40.	385.	532,147.
PERTES TOTALES TOTAL LOSSES	567,190.	222,692.	81,519. Pl. FD. 871,401.	22,505.	13,186.	5,266.	332.	3,300.	915,990.
PRIMES GAGNEES EARNED PREMIUMS			999,697.	52,095.	34,336.	21,500.	2,397.	6,643.	1,116,668.
VOITURES PRIVEES - PRIVATE CARS - 2 -									
PERTES PAVEES LOSSES PAID	40,660.	2,944.	1,902.	29,032.	20,553.	-	3,532.	-	98,623.
PERTES EVALUEES ESTIMATED LOSSES	38,026.	55,045.	3,491.	10,379.	1,987.	-	7,652.	-	116,580.
PERTES TOTALES TOTAL LOSSES	78,686.	57,989.	5,393. Pl. FD. 142,068.	39,411.	22,540.	-	11,184.	-	215,203.
PRIMES GAGNEES EARNED PREMIUMS			208,810.	65,320.	29,176.	-	8,640.	-	311,946.
POURCENTAGE - RATIO			68.04	60.34	77.26	-	129.44	-	68.99
POURCENTAGE - RATIO			87.17	43.20	38.40	24.49	13.85	49.68	82.03

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE BELAIR
BELAIR INSURANCE COMPANY

Annexe "Q1" - page 3

RAPPORT DE L'EXPERIENCE PAR GROUPE DU 1er JANVIER 1969 AU 31 DECEMBRE 1969.
REPORT ON EXPERIENCE BY GROUPS FROM JANUARY 1st, 1969 TO DECEMBER 31st, 1969.

	DOM. MATERIELS PROPERTY DAMAGE	BLESSURES PERS. BODILY INJURIES	RISQUES PASSAGERS PASSENGER HAZARD	COLLISION	COMBINEE COMPREHENSIVE	POL. CHAUFFEURS DRIVERS POLICY	DIVERS MISCEL.	RADIO	TOTAL
<u>DIAMOND -1-</u>									
PERTES PAYEES LOSSES PAID	319,485.	20,703.	3,673.	17,947.	13,475.	6,259.	196.	1,959.	383,695.
PERTES EVALUEES ESTIMATED LOSSES	296,006.	234,439.	44,010.	4,333.	2,722.	1,489.	50.	173.	583,232.
PERTES TOTALES TOTAL LOSSES	615,489.	255,202.	47,683.	22,230.	16,197.	7,748.	246.	2,082.	966,927.
PERTES - LOSSES P. L. P. D. EARNED PREMIUM - PRIMES GAGNEES			918,374. 934,674.	44,039.	34,383.	20,868.	2,516.	6,645.	1,043,126.
POURCENTAGE - RATIO		98.26%	50.59%	47.11%	37.12%	9.78%	31.32%	92.70%	
<u>VOITURES PRIVEES - PRIVATE CARS -2-</u>									
PERTES PAYEES LOSSES PAID	41,048.	12,774.	51.	35,744.	18,196.	-	513.	-	108,326.
PERTES EVALUEES ESTIMATED LOSSES	41,660.	37,596.	1,907.	13,105.	7,638.	-	3,050.	-	104,956.
PERTES TOTALES TOTAL LOSSES	82,708.	50,370.	1,958.	48,849.	25,834.	-	3,563.	-	213,282.
PERTES - LOSSES P. L. P. D. EARNED PREMIUM - PRIMES GAGNEES			135,036. 215,987.	59,482.	22,919.	-	7,462.	-	305,850.
POURCENTAGE - RATIO		62.52%	82.12%	112.72%	-	-	47.75%	-	69.73%

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE BELAIR
BELAIR INSURANCE COMPANY

RAPPORT DE L'EXPERIENCE PAR GROUPES DU 1er JANVIER AU 31 DECEMBRE 1970.
REPORT ON EXPERIENCE BY GROUPS FROM JANUARY 1st, TO DECEMBER 31st, 1970.

	DOM. MATERIELS PROPERTY DAMAGE	BLESSURES PERS. BODILY INJURIES	RISQUES PASSAGERS PASSENGER HAZARD	COLLISION	COMBINEE COMPREHENSIVE	POL, CHAUFFEURS DRIVERS POLICY	DIVERS MISCEL.	RADIO	TOTAL
<u>DIAMOND -1-</u>									
PERTES PAYEES LOSSES PAID	331,636.	25,729.	2,502.	13,953.	8,645.	2,780.	338.	1,857.	337,440.
PERTES EVALUEES ESTIMATED LOSSES	286,915.	489,915.	71,625.	4,952.	1,251.	1,658.	200.	700.	857,216.
PERTES TOTALES TOTAL LOSSES	618,551.	515,644.	74,127.	18,905.	9,896.	4,438.	538.	2,557	1,244,656.
PERTES-LOSSES P.L. P.D. EARNED PREMIUM-PRIMES GAGNEES			1,208,322. 959,389.	41,612.	40,354.	20,095.	2,011.	6,239.	1,069,700.
POURCENTAGE - RATIO		125.95%	45.43%	24.52%	22.09%	26.75%	40.98%		116.36%
<u>VOITURES PRIVEES - PRIVATE CARS -2-</u>									
PERTES PAYEES LOSSES PAID	52,795.	6,292.	134.	37,605.	14,381.	-	292.	-	111,499
PERTES EVALUEES ESTIMATED LOSSES	36,496.	40,040.	16,900.	5,929.	6,708.	-	1,903.	-	107,976.
PERTES TOTALES TOTAL LOSSES	89,291.	46,332.	17,034.	43,534.	21,089.	-	2,195.	-	219,475.
PERTES-LOSSES P.L. P.D. EARNED PREMIUM-PRIMES GAGNEES			152,657 240,498	63,720	23,019	-	10,667.	-	337,904.
POURCENTAGE - RATIO		63.48%	68.32%	91.62%	-	-	20.58%	-	64.95%

Annexe "H"

ECHELLE DE TAUX SELON L'EXPERIENCE
MERIT RATING RATES SCALE

<u>Classe</u> <u>Class</u>		à/to		<u>Prime</u> <u>Premium</u>
A	0 p.c.		50 p.c.	\$40.00
B	50 p.c.		70 p.c.	\$45.00
C	70 p.c.		85 p.c.	\$55.00
D	85 p.c.		100 p.c.	\$65.00
E	100 p.c.		115 p.c.	\$70.00
F	115 p.c.		130 p.c.	\$75.00
G	130 p.c.		150 p.c.	\$80.00
Supérieur à 150 p.c.: à examiner		Autres		
Over 150 p.c.: Case study		Others		\$100.00

Critères
Criteria

1. Etablir classe d'après échelle ci-dessus.
To establish class as per above rating scale.
2. Si une année moins que 70 p.c. et une année moins que 80 p.c., classe maximale sera C.
Within the last 3 years, if a year is less than 70 p.c. and another less than 80 p.c. the maximal class will be C.
3. Si deux années moins que 50 p.c., classe maximale sera B.
Two years less than 50 p.c. maximal class will be B.
4. Si deux années égalent 0 p.c., classe sera A.
Two years without any loss will be (ratio 0 p.c.) class A.
5. L'amélioration consécutive dans les 3 années, pas de changement de classe.
Constant improvement in loss experience within the 3 years, no change in the class.
6. Deux années moins de 100 p.c., taux maximal, sera classe E.
Ratio exceeding 100 p.c. with two years under 100 p.c. maximal class E.
7. Tout nouveau membre sera classifié C ou catégorie plus élevée.
Any new member will be classify C or in a higher category.
8. Deux années de plus de 100 p.c. et une année moindre, la classe maximale sera G.
Two years exceeding 100 p.c. and a year less than 100 p.c., maximal class will be G.

April 28 th 1971

La Compagnie D'Assurance
BELAIR
Insurance Company

Annexe "I"

VETERANS TAXI OWNERS ASSOCIATION OF MONTREAL INC.

30 NOVEMBRE 1972

<u>BUDGET</u>			<u>OPERATION</u>	
MENSUEL	30 NOV.	" REVENUS "	NOVEMBRE	30 NOV.
10,083.00	110,913.00	Cotisations des membres	11,213.00	113,548.00
208.00	2,288.00	Revenus divers	123.00	1,650.00
325.00	3,575.00	Frais de Service 5%	313.00	3,413.00
<u>10,616.00</u>	<u>116,776.00</u>		<u>11,649.00</u>	<u>118,611.00</u>
		" DEPENSES "		
153.00	1,683.00	Ann. & Publ.-Hydro & Bell	153.00	1,563.00
221.00	2,431.00	" " -Autres	218.00	2,430.00
103.00	1,133.00	Dépenses d'automobiles	93.00	1,025.00
25.00	275.00	Mauvaises créances	25.00	275.00
81.00	891.00	Dépréciation	81.00	891.00
8.00	88.00	Dons	8.00	88.00
30.00	330.00	Dépenses générales	30.00	297.00
100.00	1,100.00	Dépenses de bureau	38.00	1,007.00
72.00	792.00	Assurance-Groupe: Employés	30.00	579.00
400.00	4,400.00	Loyer	400.00	4,400.00
5.00	55.00	Assurances	5.00	55.00
13.00	143.00	Frais de Banque	8.00	104.00
125.00	1,375.00	Vérification	125.00	1,375.00
8.00	88.00	Frais de Collection	----	80.00
42.00	462.00	Réparations & Entretien	----	100.00
75.00	825.00	Timbres	88.00	740.00
155.00	1,705.00	Imprimerie & Papeterie	600.00	3,000.00
1,445.00	15,895.00	Loyers: Terrains & Concessions	1,565.00	15,976.00
4,833.00	53,163.00	Salaires: Dispatch	5,248.00	47,170.00
780.00	8,580.00	" ; Bureau	840.00	8,535.00
292.00	3,212.00	" : Directeurs	292.00	3,212.00
124.00	1,364.00	Licences & Taxes	124.00	1,364.00
967.00	10,637.00	Téléphone	971.00	10,505.00
75.00	825.00	Assurance-Chômage	76.00	640.00
83.00	913.00	Régime des Rentes	92.00	823.00
300.00	3,300.00	Location & Entretien-Equip.Radios	317.00	3,393.00
25.00	275.00	Dépenses de Noël	25.00	275.00
50.00	550.00	Assurance-Maladie	51.00	437.00
26.00	286.00	Conférence du Taxi	26.00	286.00
<u>10,616.00</u>	<u>116,776.00</u>		<u>11,529.00</u>	<u>110,625.00</u>
NIL	NIL	(PERTE) OU PROFIT	120.00	7,986.00

Annexe "J"

DIAMOND TAXICAB ASSOCIATION LTD.

30 NOVEMBRE 1972

<u>BUDGET</u>			<u>OPERATION</u>	
MENSUEL	30 NOVEMBRE	" REVENUS "	NOVEMBRE	30 NOVEMBRE
53,250.00	585,750.00	Cotisations des Membres	58,904.00	593,698.00
5,416.00	59,576.00	Frais de Service-5%	6,443.00	62,687.00
166.00	1,826.00	Frais de Transfert	750.00	4,450.00
275.00	3,025.00	Frais de Service-Equip.Radios	----	452.00
1,084.00	11,924.00	Revenus - 15%	971.00	11,027.00
100.00	1,100.00	Commission-Distributeurs AUTOMATIQUES.	110.00	800.00
<u>60,291.00</u>	<u>663,201.00</u>		<u>67,178.00</u>	<u>673,114.00</u>
		" DEPENSES "		
242.00	2,662.00	Ann. & Publ.-Hydro & Tél.	225.00	2,780.00
1,084.00	11,924.00	" " -Autres	1,096.00	12,800.00
1,110.00	12,210.00	Dépenses d'automobiles	992.00	10,766.00
83.00	913.00	Mauvaises créances	83.00	913.00
1,085.00	11,935.00	Dépréciation	2,085.00	12,935.00
83.00	913.00	Dons	83.00	913.00
225.00	2,475.00	Dépenses Générales	224.00	2,941.00
480.00	5,280.00	Dépenses de Bureau	622.00	5,895.00
259.00	2,849.00	Assurance-Groupe-Employés	240.00	2,854.00
186.00	2,046.00	Assurances	186.00	2,046.00
34.00	374.00	Frais de Banque	51.00	496.00
667.00	7,337.00	Frais légaux & Vérification	667.00	7,337.00
254.00	2,794.00	Chauffage & Eclairage	100.00	3,158.00
500.00	5,500.00	Rép. & Entretien-Bureau & Edifice	137.00	4,840.00
250.00	2,750.00	" " -Edifices loués	700.00	2,132.00
500.00	5,500.00	Timbres	621.00	6,358.00
1,000.00	11,000.00	Imprimerie & Papeterie	2,000.00	14,000.00
1,583.00	17,413.00	Loyer: Bureau-Chef	1,583.00	17,413.00
8,218.00	90,398.00	Loyers: Terrains & Concessions	8,563.00	89,836.00
(1,787.00)	(19,657.00)	Moins: Loyers perçus	(1,736.00)	(19,147.00)
19,917.00	219,087.00	Salaires: Dispatch	21,137.00	215,391.00
6,000.00	66,000.00	" : Bureau	7,090.00	68,202.00
5,667.00	62,337.00	" : Inspecteurs	6,432.00	64,653.00
784.00	8,624.00	" : Entretien	875.00	8,150.00
2,217.00	24,387.00	" : Administration	2,217.00	24,387.00
2,250.00	24,750.00	Honoraires: Directeurs	2,250.00	24,750.00
872.00	9,592.00	Taxes & Licences	872.00	9,592.00
3,417.00	37,587.00	Téléphone	3,471.00	39,398.00
417.00	4,587.00	Assurance-Chômage : Coût	452.00	4,278.00
500.00	5,500.00	Régime des Rentes : Coût	512.00	5,706.00
1,425.00	15,675.00	Location & Entretien-Equip.Radios	847.00	12,853.00
150.00	1,650.00	Frais de Représentation	367.00	1,422.00
83.00	913.00	Dépenses de Noël	83.00	913.00
34.00	374.00	Frais de Collection	----	340.00
83.00	913.00	Uniformes	----	830.00
283.00	3,113.00	Ass.-Maladie du Québec	323.00	3,326.00
136.00	1,496.00	Conférence du Taxi	136.00	1,496.00
<u>60,291.00</u>	<u>663,201.00</u>		<u>65,586.00</u>	<u>666,953.00</u>
60,291.00	663,201.00	REVENUS	67,178.00	673,114.00
60,291.00	663,201.00	DEPENSES	65,586.00	666,953.00
NIL	NIL	(PERTE) OU PROFIT	1,592.00	6,161.00

Annexe "K"

Montréal, le 1er juin 1972.

M.W. Russell Newell,
Diamond Taxi Cab Association,
175 est, Prince Arthur,
Montréal, Québec.

Cher Monsieur,

Nous désirons souligner l'amabilité et la coopération dont vous-même ainsi que Messieurs Lanthier, Latreille et Plouffe ont fait preuve lors de notre visite d'hier à vos bureaux.

Notre gratitude se joint à nos félicitations pour les initiatives dont vous faites preuve et nous avons la conviction que seul le succès peut retribuer de pareils efforts.

Acceptez l'expression de nos remerciements les plus sincères.

Bien à vous,

Signé: ROLAND FOURNIER

Roland Fournier

Signé: JACQUES ROCHETTE

Jacques Rochette

Ministère des Transports,
Division du contrôle du taxi,
201 est, rue Crémazie,
Montréal, Qué.

JR/nm

— COPIE CONFORME —

(signé) Lapointe et David

Note de l'éditeur

Au moment d'aller sous presse, les mémoires de M. Maurice Lodec et de M. Jean-Pierre Lafond n'avaient pas encore été déposés au secrétariat des commissions parlementaires.