Assemblée nationale

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session – 29e Législature

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

Etude du règlement no 6 sur le transport par véhicule-taxi (2)

Le mercredi 17 janvier 1973 — N° 131

Président: l'honorable Jean-Noël Lavoie

TABLE DES MATIÈRES

Situation actuelle du taxi B-8321
Associations de services de la rive sud B-8332
Compagnie de taxis Pontiac et chauffeurs de Verdun B-8334
Association des chauffeurs de taxis artisans de Sept-Iles B-8345
Sherbrooke Radio Taxi B-8350
Association des chauffeurs de taxis de Baie-Comeau et Hauterive B-8367
Propriétaires de taxis de Hull B-8370
Association des propriétaires de taxis de la rive sud B-8371
Association des propriétaires de taxis de Longueuil B-8394
M. Robert Dickey, à titre personnel B-8406
Annexe 1: Mémoire des propriétaires d'autos-taxis de l'agglomération de Hull . B-8414

PARTICIPANTS

M. Arthur-E. Séguin, président
M. Prudent Carpentier, président suppléant
M. Bernard Pinard
M. Gabriel Loubier
M. Lucien Caron
M. Charles Tremblay
M. Aurèle Audet
M. Alfred Bossé
M. Paul Berthiaume
M. Jean Perreault
M. Léo Pearson
M. Denis Hardy
M. Rémi Paul
M. François Gagnon
M. Florian Guay
M. Michel Gratton
M. Jean-Louis Béland
M. Georges Tremblay

* M. Michel Vastel, ministère de la Voirie
* M. Pierre Bouchard, Associations de service de la rive sud
* M. Marcel Asselin
* M. Camille Marquis, Compagnie de taxis Pontiac et chauffeurs de Verdun
* M. Consineau, Compagnie de taxis Pontiac et chauffeurs de Verdun
* M. Gaston Jean, de Sept-Iles
* M. André Charpentier, Sherbrooke Radio Taxi
* M. Jean Bergeron, Association des chauffeurs de taxis de Baie-Comeau et Hauterive
* M. Pierre Bouchard, Association des propriétaires de taxis de la rive sud
* M. Pierre Fradette, idem
* M. Claude Levac, idem
* M. Jean-Guy Berthiaume, idem
* M. Robert Tremblay, Association des propriétaires de taxis de Longueuil
* M. Robert Dickey, à titre personnel

* Témoins interrogés par les membres de la commission parlementaire.

L'exemplaire, 35 cents - Par année, $8 - Chèque à l'ordre du Ministre des Finances
Adresse: Comptable de l'Assemblée nationale, Québec

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762

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

Etude du règlement no 6 sur le transDort Dar véhicule-taxi

Séance du mercredi 17 ianvier 1973

(Dix heures vingt-neuf minutes)

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

M. CARON: Sur une question de règlement, je ne sais pas si je suis dans l'ordre ou non, mais, vu que c'est votre anniversaire de naissance aujourd'hui...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous êtes hors d'ordre, monsieur.

M. CARON: ... les députés du côté ministériel veulent profiter de l'occasion pour vous souhaiter un très bon anniversaire.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je vous remercie, M. le député.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): A titre d'information, quelles sont les heures de séance aujourd'hui, est-ce qu'on siège ce soir?

M. PINARD: Nous allons voir comment vont se dérouler les discussions ce matin.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce n'est pas définitif; il peut arriver que l'on siège ce soir?

LE PRESIDENT (M. Séguin): Disons que l'on terminerait à 12 h 30, ce matin, et que l'on reprendrait vers 2 h 45 jusqu'à 6 heures. En fin d'après-midi, nous verrons le progrès que nous aurons fait.

M. LOUBIER : M. le Président, si vous me le permettez, je ne peux pas laisser passer cette occasion d'être libéral pour deux minutes aujourd'hui en vous présentant mes voeux de bonne fête. Je pense que ce n'est un secret pour personne que vous venez de fêter votre 40e anniversaire de naissance ce matin. Je souhaite que cette année ne soit bossée par aucun événement malencontreux et que vous puissiez, en pleine effervescence, en pleine santé, conduire les débats avec la sérénité que vous avez manifestée depuis le début. Mon groupe vous présente ses meilleurs voeux de santé et de prospérité, non pas en tant que libéral, mais en tant qu'homme extrêmement charmant.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Merci.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): II a changé trois fois d'allégeance politique dans une semaine; Unité-Québec, l'Union Nationale et, là, il est libéral.

M. LOUBIER: C'est cela, M. le Président. Cela me fait penser à mes frères séparés qui étaient RIN, RN, Souveraineté Association, Parti québécois, Bourgault, pas Bourgault Vallières, Lavallières; on ne sait plus avec eux, mais, tout de même, j'accepte les remarques de mon collègue.

M. AUDET: Bon anniversaire, M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je vous remercie, M. le député.

Vous tous qui avez exprimé des voeux en cette occasion, je vous remercie sincèrement.

Franchement, c'est la première fois que je passe un anniversaire avec l'industrie du taxi. C'est peut-être une bonne chose. On en apprend à tous les ans et à tous les jours. Je vous remercie donc, surtout le chef de l'Opposition officielle, pour ses aimables paroles vis-à-vis de mon âge. C'est vrai. Il a raison. J'ai 40 ans!

M. BOSSE: L'industrie du taxi vient d'acquérir un nouveau client !

LE PRESIDENT (M. Séguin): Cela fait longtemps. Nous allons procéder, même en retard. Je regrette ce retard. Je demanderais à tous, dès cet après-midi, d'être ponctuels, pour autant que c'est possible. Nous commencerons nos travaux au début de l'après-midi, soit à trois heures moins quart. J'aimerais être capable de dire A l'ordre! à ce moment-là. Je demande encore la coopération de tous.

Pour la partie technique de notre commission, les députés suivants seront membres votants et officiels à la séance d'aujourd'hui: MM. Audet (Abitibi-Ouest), Béland (Lotbinière), Berthiaume (Napierville-Laprairie), Gratton (Gatineau), Pearson (Saint-Laurent), Houde (Limoilou), Paul (Maskinongé), Loubier (Bellechasse), Caron (Verdun), Perreault (L'Assomption), Hardy (Terrebonne), Bossé (Dorion), Tremblay (Sainte-Marie). M. Perreault continuera d'agir comme rapporteur. S'il y a des modifications à cette liste, au cours de la séance, je demanderais aux différents partis de me faire part de ces changements. Nous les annoncerons pour le journal des Débats, afin qu'il n'y ait pas de difficultés lorsqu'il arrivera un vote, à savoir qui est membre ou qui ne l'est pas, qui remplace qui, etc.

Nous nous étions préparés un peu à l'avance et avions annoncé, hier, que nous procéderions d'une certaine façon. Mais tout de suite au début, à l'ouverture de cette séance, pour satisfaire un désir exprimé par le ministre des Transports — qui m'a demandé de bien vouloir lui accorder quelque temps, au début, pour donner certaines explications, soit lui ou ses officiers — je passe, sans autre commentaire, la parole au ministre.

M. PINARD: Merci, M. le Président. Je ne voudrais en aucune façon que mes paroles soient prises pour des reproches. Cependant, pendant toute la journée d'hier, nous nous sommes aperçus que le règlement no 6 comme tel était laissé à l'abandon au plan de la discussion. Chacun est venu expliquer, un peu à sa façon, comment il voyait le problème du fonctionnement de l'industrie du taxi, à Montréal. Cela a été éclairant pour tous les membres de la commission parlementaire, mais je me demande si, d'accord avec vous, ce matin, nous ne pourrions pas essayer de circonscrire la discussion.

Nous pourrions vous montrer, à l'aide de tableaux — vous en avez un, nous en aurons un deuxième tantôt — comment, avec le règlement no 6, pourrait fonctionner l'association de services par rapport au fonctionnement connu de l'association de services qui est actuellement exploitée par les compagnies Diamond, Lasalle et autres.

En faisant ce parallèle, et en faisant des comparaisons, nous pourrions tous ensemble nous mettre sur la piste et probablement avoir une discussion plus objective et plus facile, de façon à voir si vraiment il y a nécessité d'avoir fait des réformes dans l'industrie du taxi, telles que proposées dans le règlement no 6.

Et à la suite des discussions qui vous seront données à l'aide du tableau, ça vous paraîtra sans doute beaucoup plus facile d'intervenir et de venir nous dire quel est votre point de vue là-dessus.

Sans plus de préambule, je demande à M. Michel Vastel qui est secrétaire adjoint à mon cabinet, au ministère des Transports, de bien vouloir donner les explications au sujet du fonctionnement des associations actuelles, telles que vous les connaissez. M. Vastel expliquera ensuite, à l'aide d'un autre tableau, quel sera le fonctionnement de l'association prévue par le règlement no 6 comme étant une des pierres d'assise de la réforme du taxi.

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

M. LOUBIER: J'aurais quelques mots à dire sur cette proposition. Il est vrai qu'hier on s'est éloigné assez largement du règlement no 6 et des commentaires qui devaient avoir trait directement à l'esprit et aux articles de ce règlement.

Le ministre a maintes fois répété hier que le but de la commission, dans un premier temps, était d'écouter toutes les parties intéressées, de recevoir leurs commentaires et de leur faire exposer leur argumentation devant les membres de la commission. C'était là le but premier de la commission.

Je ne veux pas revenir sur un sujet qui a été réglé par les membres de la commission, mais je pense que le fait de présenter ce matin, tableaux, explications, est une admission de la part du ministre, de bonne foi, que ceux qui sont intéressés dans l'industrie du taxi n'ont pas reçu assez d'explications, de lumière, de temps, pour pouvoir saisir la portée et les conséquences du règlement no 6.

Je suis bien d'accord que tous ceux qui sont présents puissent recevoir ces explications mais, M. le Président, on n'atteint pas, à ce moment-là, un cinquantième de tous ceux qui sont intéressés. Je dis que cette façon de procéder peut être acceptable, parce qu'elle peut permettre à ceux qui sont présents d'avoir une meilleure perception de toutes les implications du règlement no 6, mais il reste que tous ceux qui sont absents — c'est par milliers et par milliers — n'ont pas ces explications et ne pourront pas se prononcer à la suite des explications reçues. Je serais tenté, M. le Président, de revenir à la charge en demandant qu'on fasse en sorte que ces tableaux et ces explications soient distribués partout dans la province, à toutes les associations, qu'il y ait par la suite des séances tenues par les membres intéressés à l'industrie du taxi, comme l'a suggéré hier un de vos collègues, qu'il y ait des réunions territoriales et qu'après on présente des mémoires et qu'on vienne devant la commission.

Je pense qu'à ce moment-là personne ne perdrait son temps et que ce serait fait dans un meilleur climat, dans une meilleure compréhension. Je suis persuadé que le ministre se rendrait compte que ça accélérerait grandement l'étude des modifications qui doivent âtre apportées au règlement no 6 et que ça donnerait beaucoup plus de contentement et de satisfaction à tous ceux qui oeuvrent dans l'industrie du taxi.

M. PINARD: M. le Président, en réponse aux remarques du député de Bellechasse, chef de l'Opposition officielle, j'aimerais dire que, sur 41 associations qui ont demandé à être entendues, il en reste encore 37 ou 38, à ce qu'on m'a informé. Je tiens pour acquis que nous avons suffisamment de représentants du monde du taxi pour que ça vaille la peine de donner les explications que je viens de proposer. D'ailleurs, cela m'a été demandé avec instance à la fin de la journée, hier, par à peu près tous les représentants de l'industrie du taxi, que ce soit les propriétaires, les dirigeants des associations de services, les locataires de voitures-taxis, les propriétaires artisans. Je pense que nous avons intérêt à franchir au moins une étape ce matin. Ce ne sera pas très long, dix à quinze minutes d'explications tout au plus, et ça n'empêchera personne de se faire entendre de la façon prévue par le président, avec la liste d'appel qu'il a dressée. Je voudrais que le député de Bellechasse comprenne bien que c'est pour faciliter précisément le travail de la commission parlementaire. Ce n'est pas une façon pour le gouvernement de faire de l'électoralisme ou de gagner des points à tout prix; c'est tout simplement pour faciliter le travail.

Hier, nous avons pensé, de bonne foi, que nous pourrions franchir des étapes importantes, mais nous nous sommes aperçu tous ensemble que des explications de base manquaient. On

confond, par exemple, l'association de services de l'agglomération avec la centrale unique; il y a une confusion perpétuelle dans la signification des termes que vous retrouvez un peu partout dans le règlement no 6.

Pourquoi ne pas aller au fond des choses tout de suite et faire le travail de débroussaillage nécessaire? Cela m'apparaît beaucoup plus évident maintenant. La proposition que j'ai faite ce matin est de bonne foi et je ne vois pas pourquoi on voudrait retarder ces explications, sous le prétexte que n'ayant pas eu toutes ces informations en temps opportun, il est maintenant trop tard pour les donner.

Je pense que si nous sommes maintenant en commission parlementaire, c'est pour mieux nous comprendre; donc allons-y carrément et ne perdons pas de temps en discussions inutiles pour savoir si on donne des informations additionnelles, des informations pertinentes à l'aide de tableaux, pour mieux faire comprendre la situation, ou bien si on reportera ces explications à trois semaines, un mois, alors que les gens ne comprendront peut-être pas davantage et qu'ils n'auront peut-être plus l'intérêt de vouloir comprendre quelque chose de positif et de sensé dans leur intérêt à eux. Parce que, lorsque le gouvernement a proposé le règlement no 6, c'était pour venir en aide à quelqu'un. Que ce règlement soit accepté comme étant la situation idéale, je n'ai pas la prétention de le déclarer positivement, mais, au moins, il me parait valable au point d'être discuté et expliqué ce matin. C'est tout ce que je veux dire. Si cela vous sied, je voudrais que vous vous exprimiez clairement, de façon qu'on ne se perde pas, ce matin, en débats de procédurite et en discussions inutiles.

M. LOUBIER: M. le Président, le ministre m'a mal compris. Je n'ai pas mis en doute la valeur ni l'importance de donner plus d'explications. Au contraire, je dis que c'est bon. Mais je dis que c'est tout le monde qui devrait avoir ça. Je ferais une suggestion positive au ministre. Est-ce que le ministre serait prêt à accepter que ces explications, ces tableaux, etc., au cours des quinze prochains jours, fassent l'objet de réunions dans les différentes régions et qu'il y ait des gens délégués pour aller expliquer à tous les intéressés à l'industrie du taxi ces renseignements nouveaux qui manquent? Le ministre s'en rend compte lui-même et c'est pour cette raison qu'il fait cette présentation ce matin. Il se rend compte que ces éléments manquaient. Est-ce que le ministre serait prêt, dans le meilleur esprit possible, je le comprends, à faire en sorte que, dans tout le territoire du Québec, il y ait, d'ici les quinze prochains jours, des réunions fixées et que ces tableaux soient montrés, et ces explications données. Le ministre ne sait pas à quel point le climat serait plus sain et plus favorable. Ainsi, on pourrait atteindre l'objectif visé par le gouvernement — et tout le monde de l'industrie du taxi, nous aussi — soit de faire en sorte d'avoir une réglementation qui soit réaliste.

C'est tout ce que je souhaite. Je ne veux pas faire perdre le temps des membres de la commission ni de ceux qui sont ici ce matin. C'est la suggestion que je ferais et, à ce moment, le ministre va se grandir énormément dans l'opinion publique, parce qu'il va démontrer qu'il est soucieux de donner tous les renseignements, mais pas seulement dans une région, dans toutes les régions du Québec. Si le ministre était prêt à accepter cette suggestion, je serais satisfait.

M. PINARD: Je n'exclus pas cette possibilité. Je pense qu'il serait quand même sage de voir ce que ça va donner ce matin. On aura aussi, tantôt, les représentations qui viendront de la salle. Ces personnes nous diront, puisqu'elles sont du monde du taxi, si c'est nécessaire de le faire et de quelle façon on peut le faire mieux encore. Si nous nous entendons là-dessus, commençons tout de suite.

M. BOSSE: Selon la proposition du député de Bellechasse, ce serait continuer la tâche que nous avons faite depuis deux ans et demi. Nous avons fait le tour de la province avec certains fonctionnaires.

M. LOUBIER: Vous seriez prêt à le faire pour...

M. BOSSE: Pour informer les gens, évidemment.

M. LOUBIER: Très bien.

LE PRESIDENT (M. Séguin): C'est la meilleure façon d'être au courant.

M. BOSSE: Peut-être pas personnellement.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Alors, je demanderais au ministre et à ses officiers de commencer les explications qu'on a suggérées.

M. PINARD: Je demande à M. Vastel de commencer à donner des explications.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Avec l'autorisation de la commission, vous entendrez M. Vastel.

Situation actuelle du taxi

M. VASTEL: Ce qu'on essayé de faire, c'est de comprendre le règlement avec vous d'abord, de le mettre exactement comme vous devez le comprendre et comme vous pouvez le comprendre. Je le dis tout de suite. Il y a quelques mots que je voudrais préciser. On va parler, par exemple, de détenteur de permis plutôt que de propriétaire. Quand je vais dire détenteur de permis, entendez propriétaire.

Le premier tableau qui est devant vous présente la situation telle que le ministre des Transports l'évalue à la lumière du rapport Bossé, à la lumière de diverses études qui ont été faites un peu partout. Il présente la situation telle que, nous, vous l'évaluons. Vous avez un certain nombre de détenteurs de permis ou de propriétaires de taxis qui, à la suite de l'évolution du marché, de la demande, du besoin, etc., se sont organisés de différentes manières. Par exemple, il s'est créé, par la force des choses, des entreprises de service privées. L'entreprise no 1, par exemple, pouvait être un propriétaire qui avait 60 permis et qui, de toute façon, avait besoin d'un système de télécommunications. Un beau jour, il s'est dit: Pour rentabiliser mon affaire, je vais proposer à d'autres propriétaires individuels, celui qui a un permis, celui qui en a deux, de s'acheter un système de radio, de se brancher sur un système de télécommunication.

Je vais lui louer ce service. A un autre moment, l'affaire no 1 a grossi et ils se sont dit: On est tout de même 200 voitures qui tournent ensemble, on va aller voir une compagnie d'essence et on va lui proposer un contrat; on aura peut-être des avantages. C'est la même chose pour une compagnie de pneus, etc. On a créé ce qu'on pourrait appeler une espèce de centrale d'achats en groupe.

Ils se sont dit: Après tout, on paie des assurances, on paie cher parce que les taxis sont difficiles à assurer. Si on s'assurait entre nous, peut-être qu'on aurait un meilleur plan d'assurance. Alors, on a acheté une compagnie d'assurances. Il y a, dans chaque agglomération du Québec, un certain nombre d'entreprises privées de services. Il y en a peut-être 40 à Montréal et 2 à Trois-Rivières, je n'en sais rien, je ne veux pas le savoir; c'est pourquoi j'ai numéroté les entreprises de 1 à 3. Une petite entreprise de services qui a seulement un "dispatch" — on en a eu un exemple hier, je ne veux pas donner de nom — quelquefois un propriétaire de taxi qui bénéficie du "dispatch" de l'entreprise no 3 va chercher l'assurance de l'entreprise no 1, par exemple — je crois que les gens ont encore un exemple à la mémoire — ou bien va acheter son essence d'une autre entreprise.

Le petit propriétaire qui est ici, dans l'entreprise de services, il peut arriver qu'il loue un service au lieu de la totalité des services de l'autre entreprise. Donc, c'est la situation. Au haut du tableau, vous avez des propriétaires de taxis et dans une agglomération X, vous avez l'association des petits propriétaires, vous avez l'association des propriétaires, vous avez l'association des propriétaires de flotte, vous avez l'association des propriétaires de taxis de l'entreprise no 1, de l'entreprise no 2 et de l'entreprise no 3 et vous avez des gens qui sont nulle part. C'est la situation telle qu'elle est présentement.

Je vais vous demander deux minutes et on va installer le deuxième tableau.

M. PINARD: Est-ce que vous voyez, quand même, assez bien? A votre demande, nous pouvons préciser les inscriptions qui apparaissent dans les carreaux.

M. VASTEL: De toute façon, pour ceux qui ne voient pas, au fur et à mesure, je lirai ce qui est écrit dans les petites boîtes.

On vient de vous déposer le projet de règlement no 6. Cela m'étonne que vous n'ayez pas encore sauté dessus. Premièrement, en fonction de l'article 29 de la loi 23, on dit: Tous les détenteurs de permis de taxis — il faut que vous vous regroupiez parce qu'il y a la Commission des transports du Québec qui négociera avec vous vos taux, vos tarifs, et qui renouvellera vos permis, etc. Cette commission doit reconnaître un groupe représentatif de l'industrie du taxi dans chaque agglomération. Je vous ai parlé, tout à l'heure, des différentes associations. Ici, il y a une association des détenteurs de permis.

Je vais faire une petite digression pour que vous compreniez bien ce qui se passe. Vous avez 90 propriétaires d'un permis; vous avez un propriétaire de 50 permis et vous avez un autre propriétaire de 40. Vous allez me dire que c'est une association où on est tous des détenteurs de permis, d'accord, sauf que celui qui possède 50 permis avec l'autre qui possède 40 permis, c'est lui qui a créé l'entreprise no 1 et qui la contrôle en fait. Par contre, plus bas, en tout petit, c'est écrit: Individus et compagnies. Cela signifie que chacun, que ce soit vous qui avez un seul permis ou celui qui en possède 53, peu être membre de cette association. Tout le monde est membre et est un membre. C'est écrit dans le bill 23, ce que fera l'association. Je pense que c'est assez difficile d'en discuter encore.

La première chose, elle va aller rencontrer la commission et avoir diverses relations avec elle; le plus important, bien sûr, c'est de négocier les taux. Soit dit entre parenthèses, je pense que sur l'île de Montréal, par exemple, quand il y avait une nouvelle demande de taux, j'ai bien l'impression qu'il y avait de la consultation et de toute façon un certain regroupement quand on allait se présenter devant l'organisme qui modifiait les taux. Donc, ici, finalement ce sont tous les détenteurs de permis qui vont aller trouver la commission ensemble, en disant: On trouve que les taux ne sont plus corrects, changez les.

Deuxièmement, l'association va pouvoir former des comités; c'est un pouvoir, mais ce n'est pas forcément un devoir. Par exemple, elle va pouvoir former un comité de discipline où non seulement il y aurait les détenteurs de permis, mais on pourrait associer les chauffeurs. Quand il y a un problème dans la profession, on en discute tous ensemble. Ou alors on peut former un comité de liaison. Vous pouvez imaginer tous les comités que vous voulez, un comité de loisir qui organiserait les "parties" de fin d'année, n'importe quoi.

En fait, cette association, on m'a dit tout à l'heure que cela ne vous coûterait pas plus cher que bien d'autres associations. Imaginez une espèce d'association corporative et une cotisation de $5 à $10 par année, c'est cela l'association. Dans le règlement 6, ce qui vous avait été remis le 20 décembre, ce qui a été proposé à votre étude, finalement c'est ceci: Cette association va offrir un certain nombre de services. J'ai mis des exemples mais ce n'est pas obligatoire. Elle va offrir, par exemple, d'organiser un système de rentes collectives, elle va offrir d'organiser un système d'assurance-vie, elle va offrir d'organiser un système d'assurance générale. Elle va faire ce qu'ont fait les autres d'ailleurs, elle n'a rien inventé, elle va créer une centrale d'achats en groupe et elle va créer un système de télécommunications pour relier tout le monde, pour "dispatcher", si vous voulez, les appels. En passant, je voudrais bien que ceux qui hier confondaient la centrale de contrôle unique et l'association remarquent la situation. Regardez où est l'association et regardez où est la centrale de contrôle unique. C'est un service comme un autre. Finalement, un avocat ou surtout un membre de l'Assemblée nationale qui a voté le bill 23, qui l'a étudié pendant plusieurs mois, des centaines d'heures vous dirait: La question ne se pose plus. Essayez de comprendre l'association, essayez de l'accepter. En fait, comprenez bien ce que je veux dire, on ne vous l'impose pas de force, on ne vous prend pas en traître. Mais on voudrait vous faire comprendre que l'association, de toute façon, cela ne vous engage pas à grand-chose; c'est un regroupement de propriétaires, peut-être un peu mieux organisé que celui-là. Je vais répondre à toutes les questions qu'on va me poser, si vous le voulez, mais à partir de là pensez d'abord à l'association et voyez comment vous pouvez dégringoler en bas.

Il y a des entreprises privées de services. Il y a la proposition du gouvernement. De toute façon, il y a l'association en haut. Vous voyez comment, en dessous, tout cela peut s'organiser. Oubliez donc toutes les farces qu'on a faites sur la centrale de contrôle unique parce que, de toute façon, c'est un service comme celui qui a été offert par l'entreprise no 1. Il y a des entreprises, ici, qui offrent un service à 1,000 détenteurs de permis. Là, on dit simplement: Dans le cas extrême, on offre le même service à 4,400. On a multiplié par quatre, finalement.

En passant, je vous signale que ce système existe à Sherbrooke, d'après ce qu'on m'a dit.

En fait, c'est cela. La démarche à laquelle on voudrait que vous pensiez, c'est l'association dans chaque agglomération. Elle est importante, à moins que les propriétaires ne veuillent pas s'organiser comme cela. C'est un autre problème. Mais partez de là et descendez, comme cela, plutôt que de dire: Moi, j'ai cela et je ne veux pas le perdre. Il est certain — cela a été prouvé hier — qu'il y a des gens qui sont contents, ici. Beaucoup de gens sont contents, d'accord? Le ministre me dit même que je dois vous soumettre une hypothèse. On se comprend bien, n'est-ce pas? Finalement, vous avez des gens, ici, qui sont contents. Vous avez, par exemple, ici, dans l'entreprise no 3, un chauffeur de taxi. Il est satisfait de son "dispatch". Par contre, il y en a un qui, comme il nous l'a bien expliqué hier, n'est pas capable d'aller s'assurer dans beaucoup d'endroits, parce que cela coûte bien cher. Donc, il va aller chercher une assurance ici. Malgré tout, il va la payer plus cher que celui qui utilise les services de cette centrale-là. Il est en maudit.

Dans un système qu'on imaginerait parallèle, comme le dit le ministre, supposons que l'association crée un certain nombre de services, vous avez votre permis ici. Si vous n'êtes pas content de l'assurance ici, qu'est-ce qui vous empêche d'aller la chercher là, comme vous auriez pu aller la chercher là? Maintenant, vous êtes ici. Vous n'êtes pas content du tout du "dispatch". Vous trouvez que cela va mal. Actuellement, qu'est-ce que vous faites? Vous allez trouver l'entreprise no 1, vous allez trouver l'entreprise no 3. Pourquoi n'iriez-vous pas trouver l'entreprise no 4? Appelons-là comme cela. C'est l'hypothèse que vous pouvez envisager.

A part cela, ici, en fait, je suis bien d'accord avec vous qu'avec la centrale de contrôle, les achats en groupe et les assurances, on n'a pas inventé grand-chose. Vous avez prouvé que vous étiez capables de le faire et de bien le faire, à part cela. Il y en a même qui avaient trouvé que c'était plus pratique d'aller tous dans les mêmes garages pour faire réparer les voitures, s'il arrivait un accident, tout cela. Je suis bien d'accord, ici, que nous n'avons pas inventé grand-chose. Par contre, je pense qu'un système de rentes, par exemple, c'est nouveau. Hier, des gens nous disaient: Moi, je ne veux pas arrêter de travailler à 65 ans. Je pense que, s'ils avaient un système de rentes, ils seraient peut-être bien contents d'arrêter à 65 ans, comme les autres travailleurs. C'est une possibilité qui, actuellement, à ma connaissance, n'existe pas.

Le plan d'assurance-vie, c'est pareil. La dame, hier, qui était là, nous parlait de son mari, de ses six enfants, etc. Déjà, le ministre lui a promis, avant qu'elle ne retourne chez elle, que, de toute façon, le permis était transférable à la veuve et à ses enfants. C'est une garantie. Même si le mari meurt, de toute façon, il restera quelque chose à la femme. Mais, s'il lui restait une petite assurance-vie, en plus, ce ne serait pas mal non plus, n'est-ce pas?

Finalement, c'est tout ça. Vous pouvez même imaginer d'autres services. Si j'avais eu le temps, j'aurais fait trois boîtes différentes. Il y a ce que vous avez, il y a l'association et ce qui est imposé par le bill 23.

Ce que le ministre vient de me demander de vous expliquer, c'est une espèce de mixage de tout ça. Je vais même vous donner encore une autre hypothèse; éventuellement, c'est l'association avec ça. Une fois que tous seront dans

l'association — tous vont y être, ceux qui sont contents et ceux qui ne sont pas contents — ils vont peut-être se dire: Nous n'avons pas de système de rentes, nous allons en faire un. Ils seront bien contents ce jour-là d'avoir une association.

Je vais répondre à des questions, parce que je pense que vous devez commencer à comprendre l'ensemble du système.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Nous allons recevoir des questions pour M. Vastel, mais je voudrais que ces questions s'en tiennent strictement aux commentaires ou aux explications qui ont été données. Sans ça, nous allons, éterniser un débat pour et contre un système. Ce n'est pas le temps, ce n'est pas le moment.

Je vous demanderais, si c'est possible, de vous en tenir strictement aux observations qu'il vient de vous faire. S'il s'agit de demander des informations additionnelles sur un secteur ou sur un autre, sur une suggestion ou sur une proposition, vous pouvez le faire. Mais je ne voudrais pas ou je n'accepterais pas de débat pour ou contre. Ce qui a été proposé, ce sont des notes explicatives qu'on a données, et le tout est à l'intérieur des travaux de notre commission. Nous verrons, au fur et à mesure que nous entendrons les mémoires qu'on voudra bien nous présenter, les observations qu'on voudra bien nous faire, à inclure la partie débat ou discussion.

Pour le moment, tenez-vous en strictement aux informations formulées par M. Vastel ou encore par le ministre, puisqu'il a participé à des explications.

Le député de Sainte-Marie.

M.TREMBLAY (Sainte-Marie): Avant de passer à la période de questions, pourrions-nous poser quelques questions pour préciser?

LE PRESIDENT (M. Seguin): Pour les membres de la commission? Certainement.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous avez parlé d'association coopérative, genre coopérative.

M. VASTEL: De type corporatif plutôt. Il y a des avocats qui n'aimeront peut-être pas le mot. Disons que c'est une association de tous les propriétaires.

M.TREMBLAY (Sainte-Marie): En somme, les services offerts, système de rentes, etc., c'est un genre de coopérative. C'est-à-dire que les membres seraient des coopérateurs de cette association.

M. VASTEL: Pas nécessairement. C'est vrai que c'est important votre question. Il est évident que — je reprends mon exemple de tout à l'heure — celui qui est membre de l'entreprise no 3, qui est seulement membre de l'association, ne va pas payer le même prix de cotisation, ni de participation que celui qui serait membre de l'association et qui retirerait le système de rentes, plus la centrale de contrôle.

D'abord vous avez l'association avec une cotisation de $7, la même pour tout le monde. A partir de là, vous avez des gens qui vont retirer des services, qui vont payer au prorata des services qu'ils retirent. Cette question est bien importante, des gens disent: Je suis capable de faire mieux que n'importe qui. Hier, un avocat qui représentait une grosse compagnie nous a dit: Je n'ai pas peur de la concurrence. Finalement, on va voir qui va mieux organiser la patente, d'accord. En fait, c'est ça et, s'il y a beaucoup de monde, c'est évident que le service sera plus rentable, c'est un jeu. Mais ce qui est bien important, il ne faut pas croire que tous les propriétaires vont payer pour la petite partie de propriétaires qui appartiennent à la centrale de contrôle. C'est ceux qui retirent les services qui vont payer, d'accord?

M.TREMBLAY (Sainte-Marie): Une autre question: Qui patronnerait ou épaulerait cette association pour la structurer, la mettre en place? Est-ce que ce serait l'Etat?

M. PINARD: Au départ, le ministère des Transports pourrait prêter pour une période X des fonctionnaires...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): D'accord.

M. PINARD: ... qui auraient le titre de directeurs-gérants provisoires pour permettre de structurer des associations, de regrouper des membres et de mettre la machine en marche. Une fois que ce départ sera fait, sera bien lancé, à ce moment-là les membres, petits propriétaires et plus grands propriétaires s'étant regroupés, décideront du sort de leur association, prendront en main leurs responsabilités, la dirigeront selon les normes établies dans le règlement et fixeront les objectifs à poursuivre.

M.TREMBLAY (Sainte-Marie): Une dernière question: On suppose qu'entreprises privées 1, 2, 3, c'est Lasalle, Diamond et Veterans. Elles resteraient là. Ceux qui sont membres de ces associations seraient libres d'ahérer à l'autre ou pas. C'est-à-dire ce serait une concurrence qui se ferait. C'est ça, j'ai bien compris?

M. BERTHIAUME: Une hypothèse.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Un hypothèse, oui. Autrement dit, si un chauffeur artisan s'aperçoit que c'est plus rentable dans l'association, automatiquement il irait. S'il s'avère que l'entreprise privée, c'est-à-dire 1, 2, 3, est plus rentable pour un chauffeur artisan, il resterait là, il garderait sa liberté d'association.

M. PINARD: Oui, ce qu'il est essentiel de

comprendre au départ, c'est que l'association prévue au règlement no 6 sera faite sous forme d'incorporation en vertu de la troisième partie de la Loi des compagnies, c'est-à-dire que ça deviendra une corporation sans but lucratif. Elle n'aura pour but fondamental que de donner des services à ses membres. Alors, ne poursuivant pas des buts lucratifs, il n'y aura pas la notion de profit qu'il y a dans l'autre association qui est représentative de l'entreprise privée qui, est composée de neuf personnes dans un cas, peut-être douze personnes dans d'autres cas. On l'a signalé et on l'a dit en toute franchise hier. Vous voyez toute la différence là.

Alors, le but fondamental avec le règlement no 6, avec la formation de l'association dont il est question ce matin, c'est de permettre aUx petits propriétaires de mieux se regrouper, de mieux défendre leurs intérêts et de ne pas être à la merci des plus grands intérêts qui, eux aussi, en étant administrateurs, directeurs ou actionnaires d'une compagnie, possèdent un assez grand nombre de permis et ça leur donne plus de droits que d'autres. Si vous pensez que c'est une hypothèse valable, vous nous le direz ce matin et nous allons en discuter en toute franchise.

M.TREMBLAY (Sainte-Marie): Une dernière remarque, j'ai fini. Hier, tous ceux qui ont passé ici, qui ont exprimé leur opinion, lorsqu'on leur demandait s'ils étaient favorables à une assocation parallèle, je pense qu'ils ont tous dit oui; même Me Lapointe, qui représentait Diamond, a dit qu'il était prêt à faire la concurrence. Disons que ça satisfait tout le monde, c'est à peu près notre position, c'est-à-dire la position que j'ai prise hier. Je suis entièrement d'accord sur cela à condition que ce soit un système coopératif, c'est-à-dire que les profits retournent aux membres, que ce soit une coopérative. Cela me sourit, ça marche très bien.

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

M. LOUBIER: M. le Président, si vous me permettez de prendre la baguette, je voudrais qu'on s'entende très bien. Tous ceux qui font partie actuellement des entreprises privées ou des entreprises de services doivent se retrouver forcément sous le chapeau de cette association ici, d'accord? Or, il y a le transfert de...

DES VOIX: Pas bon, pas bon!

M. LOUBIER: Un instant, si vous me permettez. Si je comprends bien, tous ceux qui se trouvent sur ce tableau sont transposés sous le chapeau de cette association unique, c'est ça? Je pose la question à M. Vastel.

M. VASTEL: J'ai entendu des protestations et je voudrais qu'on se comprenne bien, parce que c'est le point le plus important justement. C'est vrai qu'il y a 100, 150, 50 détenteurs de permis, c'est vrai que ces gens vont se retrouver dans l'association au titre de détenteurs de permis, mais ça ne change rien pour eux, parce que, relativement à la question qui a été posée tout à l'heure, et à laquelle le ministre a répondu, ce qui est bien important, c'est que les gens commençaient à comprendre une chose. Cela est une association comme une autre, comme une association de pêche, une association de loisirs ou n'importe quoi. Ce sont des services que vous achetez à quelqu'un. Au lieu de les acheter à un groupe d'intérêt privé, vous les achetez à une espèce de système qui est créé par l'association des propriétaires eux-mêmes. Vous comprenez?

M. LOUBIER: Si vous me permettez. Un instant, nous allons continuer et après nous allons... A la suite de votre réponse, je comprends que tous ceux qui se retrouvent sur ce tableau sont chapeautés par cette unique association. Partant de là, tous les propriétaires, les chauffeurs, les propriétaires artisans tombent sous la réglementation, ou sous les règles émises par cette association unique. D'accord? Bon. Partant de là, tous ceux qui étaient ici et qui sont rendus là doivent négocier par le truchement de cette association, avec la commission des transports, qui doit être formée. Ce qui veut dire — si on comprend bien, je pense que ça vaut la peine d'être clarifié — que tous les chauffeurs, les propriétaires artisans, les propriétaires de plusieurs véhicules sont regroupés dans cette association qui, elle, négocie, soit ses conditions de travail, soit ses taux, etc., avec la commission des transports.

M. VASTEL: Je m'excuse auprès du chef de l'Opposition mais en fait je n'ai pas parlé de chauffeurs. J'ai parlé à un moment donné d'un comité consultatif avec les chauffeurs, mais là il n'y a pas de chauffeurs qui sont membres. Ce sont les propriétaires de taxis et détenteurs de permis. D'accord?

M. LOUBIER: Alors ce ne sont que les détenteurs de permis qui sont intégrés à cette association et membres de cette association forcément.

M. VASTEL: Oui.

M. LOUBIER: Mais qu'ils le veuillent ou non, ils sont là. D'accord. Alors, même s'ils ont plusieurs véhicules, c'est un membre unique, d'accord? On se comprend bien. Alors un membre, un vote. Je ne réponds pas à des questions, je demande des éclaircissements.

M.TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, c'est seulement pour préciser.

M. LOUBIER: Ce n'est pas moi qui suis le spécialiste. Je veux savoir comme tout le monde ce qui se passe là-dedans.

M.TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est simplement pour éclaircir...

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

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): D'accord, continuez.

M. LOUBIER: Partant de là, c'est que tous ces détenteurs de permis qui sont dans cette association auront à négocier leurs conditions de travail, leurs taux, etc., avec la Commission des transports. D'accord? Bon. Par voie de conséquence, vous donnez le choix, si j'ai bien compris, aux détenteurs de permis d'adhérer ou non à tous ces services.

M. VASTEL: Bien...

M. LOUBIER: Je vais continuer, vous me répondrez plus tard. Est-ce qu'ils seront forcément obligés d'être regroupés en une seule centrale de contrôle qui dépendra de l'association de la Commission des transports?

M. VASTEL: Vos questions sont intéressantes parce qu'en fait, regardez un peu... Entre le bloc rouge et le bloc bleu, il n'y a rien. Entre le bloc rouge et le bloc vert, il n'y a rien non plus. C'est pour ça que tout à l'heure, je vous parlais de l'association, ça c'est une chose, ce sont tous les propriétaires entre eux, d'accord? Maintenant, vous avez un certain nombre de services, mais ce qui est bien important, comme le disait le député de Napierreville tout à l'heure, et qu'il faudrait que vous compreniez bien, c'est que si vous êtes dans l'entreprise no 1, que vous êtes membre de l'association, vous êtes membre de l'association et c'est tout. Le but pour vous, ça n'a rien à voir. D'accord?

M. LOUBIER: Si je comprends bien, cela permettrait aux compagnies de services, par exemple, comme Diamond, Veteran, Hochelaga, Beaubien, Métropole, Lasalle, etc., de continuer à exister et de continuer à offrir et à distribuer leurs services. C'est ça?

LE PRESIDENT: Le député de Napierreville-Laprairie.

M. BERTHIAUME: II ne faudrait pas leurrer les gens, ni les membres de la commission. Tel que le règlement est rédigé, ce n'est pas le cas, mais c'est une hypothèse que nous soumettons à l'heure actuelle. Il y a une nuance entre les deux. Tel qu'il est rédigé, à l'heure actuelle, le règlement ne permettrait pas l'existence d'entreprises de services privées. Mais nous avons soumis hier l'hypothèse, quand on parlé d'associations parallèles. L'individu, toujours membre de l'association, peut choisir entre une centrale de contrôle sous forme coopérative, peut-être, et une centrale de contrôle appartenant à l'entreprise privée.

M. LOUBIER: Je remercie infiniment le député de cet éclaircissement.

M. BERTHIAUME: Je voulais souligner que ce n'est pas dans le règlement à l'heure actuelle, pour être honnête.

M. LOUBIER: Je vous remercie. Actuellement, le règlement no 6 ne permettrait pas aux autres associations de subsister, de fournir des services et d'avoir des membres. Mais le gouvernement est prêt à envisager, comme hypothèse — je dis bien comme hypothèse— le maintien des associations déjà existantes avec comme seule obligation que tous les détenteurs de permis seront simplement regroupés dans cette association pour discuter de tarifs, de conditions de travail. On laisse tomber, comme vous le disiez tout à l'heure, ce bloc ici. Il n'y a plus d'obligation en ligne directe entre l'association, ce corps-ci, auquel tout le monde doit adhérer, et ces services-là. Quand il s'agira des services, comme hypothèse, on pourra laisser la liberté à ceux qui sont tous regroupés d'aller à Lasalle, à Diamond, Hochelaga, etc., ou d'aller à une autre association de services qui serait formée et qui serait sous le contrôle de la Commission des transports et en même temps de l'association. Bon. On s'entend.

M. VASTEL: Justement, le député de Bellechasse vient de préciser une chose importante. L'idée du rapport Bossé — je pense qu'il faut le dire ici — c'est qu'il y en a un certain nombre — je ne veux pas savoir combien — qui ne sont pas satisfaits. Il y en a un certain nombre qui ne sont pas organisés. L'idée de tout ça, c'est qu'il y en a qui sont trop petits, de toute façon, pour s'organiser tout seuls. On s'est dit: On va leur donner une chance. C'est exactement ça, finalement.

M. LOUBIER: Si je comprends bien, c'est que ceux qui seraient...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Un instant, à l'ordre! Je vous demanderais, comme vous me l'avez donnée hier, votre coopération. Nous ne sommes pas en train de vendre quelque chose. Ce n'est pas l'idée. Il s'agit de donner des explications. Que vous soyez pour ou contre, ce n'est pas l'occasion de vous prononcer. Vous le ferez dans vos mémoires, dans les commentaires que vous adresserez à la commission, que vous soyez pour ou en désaccord avec ce qui est suggéré. On permet des questions qui se rapportent directement aux observations ou aux explications données par M. Vastel ou par le

ministre. Je ne voudrais pas que le débat s'éternise là-dessus.

Le député de Bellechasse.

M. LOUBIER: M. le Président, je continue à poser mes questions. Est-ce que le gouvernement, ce matin, peut nous dire, par la voix du ministre, que c'est non seulement une hypothèse, mais qu'il est prêt à accepter le principe de la coexistence de tout ce qu'on retrouvait sur ce tableau et de ce qu'on retrouve sur ce tableau-ci 9. Cela veut dire accorder la liberté à tous les détenteurs de permis d'adhérer à ce bloc ou d'adhérer à l'une des compagnies de services, ici. Est-ce que l'on est prêt à s'engager à donner cette garantie qu'il y aura liberté pour les détenteurs d'adhérer à ce bloc ou de continuer à adhérer aux associations déjà existantes?

C'est parce qu'on parle d'hypothèse.

M. PINARD: M. le Président, avec la permission du député de Bellechasse, j'ai bien pris garde de dire, dès le début, que, pour bien nous comprendre, nous donnerions des explications à l'aide des deux tableaux qui viennent d'être expliqués. Cependant, il est important, à mon avis, d'entendre les parties les plus directement intéressées par le problème pour savoir ce qu'elles en pensent.

Après cela, nous dégagerons les solutions qui s'imposent. C'est habile de la part du député de Bellechasse de me faire dire tout de suite à quoi le gouvernement veut s'engager. Quand on veut régler un problème, on commence d'abord à s'intéresser à ce que les gens de l'industrie du taxi en pensent. Le gouvernement prendra ses responsabilités après. Je recommanderai au conseil des ministres les solutions qui me paraissent les plus efficaces et les plus réalistes.

M. LOUBIER: D'accord. Je comprends que cette coexistence est une hypothèse et que le ministre attend, avant de se prononcer, les mémoires qui seront soumis. C'est après l'audition de tous ces mémoires qu'il pourra recommander, s'il y aura liberté de coexistence pour les associations qu'on a déjà avec ce système. Ce qui veut dire, en d'autres mots, que si ce bloc était rejeté totalement, il y aurait disparition des associations de services déjà existantes et il y aurait obligation, pour ceux qui sont regroupés ici — on oublie ce tableau-là — de choisir entre les services offerts. De sorte qu'un détenteur pourrait refuser de participer au système de rentes. Est-ce cela?

Il pourrait refuser l'assurance-vie, par exemple, mais il ne pourrait pas refuser les assurances générales. Il ne pourrait pas refuser les achats en groupe et il ne pourrait pas refuser la centrale de contrôle.

M. BOSSE: Dans l'esprit du règlement actuel, ces services offerts seraient des décisions de l'assemblée générale des détenteurs de permis qui sont membres de l'association. Ce seraient des décisions unanimes, c'est-à-dire que, si l'assemblée décidait majoritairement...

M. LOUBIER: Si l'assemblée générale, majoritairement, oblige tous les membres à recevoir ces services, les membres devront les recevoir.

M. BOSSE: C'est exact, c'est le sens du règlement.

M. LOUBIER: D'accord. On disait tout à l'heure que cela pourrait peut-être diminuer le coût, dans certains cas, parce que ce serait une corporation —si le député veut bien m'écouter — soit au niveau des assurances générales ou au niveau des achats; étant donné que l'élément profit ne serait plus une préoccupation, cela pourrait faire baisser le coût.

M. BOSSE: Oui, parce que l'association serait sans but lucratif.

M. LOUBIER: Si, éventuellement, il y avait déficit, il y aurait distribution de ce déficit dans toutes les cotisations que devraient donner les membres qui font partie de cette association, dans les services à être payés.

M. BOSSE: Par hypothèse...

M. LOUBIER: Si, par exemple, à la fin de l'année, on a établi que la prime d'assurance était de $375, on a établi que les pneus étaient à $20, etc., à la fin de l'année — je vais terminer et vous me répondrez après — si on s'est rendu compte qu'on a fixé à $375 les primes d'assurance par unité...

M. PINARD: M. le Président...

M. LOUBIER: Oui.

M. PINARD: ... il ne faudrait quand même pas que le député de Bellechasse se serve de la liberté qu'on lui a accordée — avec la baguette et tout — pour venir nous parler d'un déficit possible quand il s'agit d'une association sans but lucratif. Il va s'agir de distribuer les services aux membres de l'association et le coût de ces services sera réparti sur chaque tête de membre. Comme il ne s'agit pas d'une association avec but lucratif, il ne faut pas parler de déficit. Il faudrait peut-être parler du coût des services.

M. LOUBIER: D'accord. J'ai d'autres expressions.

M. PINARD: Le député de Bellechasse est en train de faire croire à l'assistance qu'elle pourrait encourir éventuellement le paiement ou la partie du paiement d'un déficit...

M. LOUBIER: Non, un instant! Le ministre est plus intelligent que cela.

M. PINARD: ... qui pourrait être accumulé.

M. LOUBIER: Je vais changer le terme. Je vais parler du coût des services. Le ministre a peut-être raison de me le souligner, sauf que je ne m'enfarge jamais dans les fleurs du tapis pour des expressions. Supposons que, pour le cotit des services, on fixe, par l'expérience, qu'une année, c'est $375 pour l'assurance générale. Partant de là, si les expériences de l'année se sont avérées assez difficile, il peut arriver qu'on soit obligé de l'augmenter à $450 ou $475. Ce sera obligatoire pour tous ceux qui relèveront de ce bloc des assurances générales pour l'année suivante.

Le même phénomène pourra se répéter à "Achats en groupe", etc.

Je voudrais savoir ceci: Qui aura la responsabilité et par qui seront nommés ceux qui auront à administrer, à voir au bon fonctionnement et à la coordination de tous ces services?

M. BOSSE: Dans le règlement, je crois que c'est écrit en toutes lettres.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Malheureusement, cela s'éternise et je ne voudrais pas poursuivre davantage le genre de débat qui se déroule en ce moment. Les questions seront dirigées à M. Vastel ou au ministre. Il y a des membres de la commission qui ont demandé la parole et on s'éternise en ce moment à tout sortir ce qui a été donné dans les explications.

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

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre! J'essaie de maintenir un peu d'ordre dans cette assemblée pour qu'on se comprenne. On a permis de donner des informations. J'ai bien dit au début qu'il ne s'agissait pas de créer un débat autour de ces explications. Ce sont les associations, les chauffeurs, l'industrie du taxi qui doivent à ce moment-ci parler à la commission et non pas la commission parler aux gens du taxi. C'est ce que je voudrais rétablir, qu'on le comprenne. Je demanderais au député de Bellechasse, au député de Dorion et aux autres membres d'être très brefs dans leurs commentaires. Si c'est de brèves explications dont on a besoin, qu'on les demande, mais qu'on soit concis, très bref.

M. LOUBIER: Ma question est précise et relève des tableaux qui sont devant moi. Ce n'est pas moi qui ai pris l'initiative, ce matin, de présenter des tableaux pour avoir des éclaircissements.

LE PRESIDENT (M. Séguin): La question.

M. LOUBIER: Je pose la question. Qui aura la responsabilité de voir à la coordination, à l'harmonisation, à l'administration de tous ces services? Par qui seront nommés ces membres et sous quelle forme cela sera fait?

M. VASTEL: On me corrigera si je me trompe. Il s'agit d'un directeur gérant qui se qualifiera devant le directeur du bureau des véhicules automobiles. Le propriétaire de l'entreprise no 1, qui cherche un directeur pour son entreprise ou un gérant, n'ira pas embaucher n'importe qui. C'est la même chose. Dans le projet de règlement no 6, pour aider l'association, le gouvernement a proposé de prêter un administrateur qui serait directeur gérant provisoire et qui verrait à la mise en route de tout cela. C'est une proposition. J'explique ce qu'il y a dans le règlement.

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

M. PERREAULT: D'après le règlement, il y aurait deux hypothèses de posées. Selon une hypothèse et suivant le règlement, tous les membres détenteurs de permis seraient dans l'association qui formerait une corporation qu'on pourrait considérer comme un holding, laquelle formerait des filiales qui pourraient gérer le système de rentes, l'assurance-vie, la centrale de contrôle. D'après le règlement, tous les détenteurs de permis n'auraient pas le choix de prendre des services ou non. Ils seraient forcés de les prendre. Selon l'autre hypothèse, tous les détenteurs de permis ne seraient pas forcés de prendre les services offerts. Cela serait facultatif. Ils seraient libres de prendre de l'assurance-vie ou non. Selon le règlement, si l'assemblée a décidé que tout le monde doit avoir de l'assurance-vie, tout le monde est forcé, si je comprends bien.

M. VASTEL: C'est cela. Mais ce que je voudrais expliquer à la faveur de la question du député de L'Assomption, c'est que, dans l'entreprise no 1, si le coût des assurances augmente parce qu'il y a beaucoup d'accidents — cela peut être le cas à Montréal — le chef de l'entreprise, de toute façon, ne fait pas d'affaires pour perdre de l'argent. Il doit équilibrer son bilan. Comment l'équilibrera-t-il? En augmentant ses cotisations. Pour être très sommaire — ce n'est peut-être pas une explication très technique — de toute façon, il n'y a pas de déficit. En effet, lorsqu'il y a des déficits, comme il veut un profit, il répartit les pertes sur le coût du service qu'il offre. C'est ce que je voulais vous expliquer à propos de la question.

M. PERREAULT: On l'a vu hier. Cela reste tout de même facultatif dans certains cas de prendre certaines choses ou de ne pas en prendre. Celui qui est dans 3, par exemple, peut aller chercher des services dans 1 ou dans 2 ou ailleurs. Tandis que, selon le règlement, si l'association décide que tous les membres doivent prendre de l'assurance-vie, ils sont obligés d'en prendre.

M. VASTEL: C'est cela.

M. PERREAULT: Ce n'est pas facultatif.

M. VASTEL: Je répondrais au député de L'Assomption que l'association pourrait aussi décider que la centrale de contrôle n'est pas obligatoire, alors que le système de rentes est obligatoire.

Elle peut tout décider finalement, puisque c'est vous qui décidez que la centrale de contrôle n'est pas obligatoire alors que le système de rentes est obligatoire et peut tout décider finalement puisque c'est vous qui décidez à l'assemblée générale. On peut très bien décider... L'assemblée générale des propriétaires peut faire ce qu'elle veut.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Saint-Laurent.

M. PEARSON: Je voudrais émettre une hypothèse. Vous avez mentionné tantôt que...

M. PINARD: Avec la permission du président, j'ai cru comprendre tantôt, d'après les remarques du député de Bellechasse, qu'il ne faisait peut-être pas la distinction entre la situation provisoire que nous avons expliquée dès la mise en marche de l'association prévue au règlement no 6, par rapport à la situation permanente qui pourrait en découler. Le député de Dorion me fait remarquer la chose et il aimerait apporter tout de suite une précision pour qu'il n'y ait pas ambiguïté.

Je demanderais donc au député de Dorion de bien vouloir préciser ces faits en réponse aux remarques du député de Bellechasse, de façon qu'il n'y ait pas de confusion entre la situation provisoire et la situation permanente.

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

M. BOSSE: En fait cela n'est que provisoire. La question du député de Bellechasse a pour but de savoir de façon permanente, comment va fonctionner cette espèce de centrale, l'association unique. Alors, de façon permanente, ce sont les membres qui vont élire eux-mêmes leurs officiers et qui vont diriger — comme une coopérative le fait normalement, une association sans but lucratif — décider de toute l'administration interne, de la régie interne. La seule intervention gouvernementale, ici, c'est d'émettre, au directeur — originalement, en tout cas — de la centrale unique, un permis d'exploitation pour rassurer le public et ceux qui vont être appelés à donner des services au public afin que "l'affectateur" ne donne pas des privilèges particuliers à un groupe ou à des individus donnés. Par exemple, afin que le "dispatcher", que l'on appelle, ne donne pas toujours aux mêmes gars en contrepartie de certains pots-de-vin ou ces choses-là, pour protéger en fait les chauffeurs, les détenteurs de permis et qu'il y ait une bonne répartition. Alors, sur la base permanente, l'administration, c'est une coopérative ni plus ni moins, quant à la régie interne, décidée par les détenteurs de permis, ceux à qui appartient l'industrie.

M. LOUBIER: Provisoire ce serait...

M. BOSSE: Provisoire, c'est pour la période temporaire d'organisation.

M. LOUBIER: Comment cela fonctionnerait-il?

M. BOSSE: Le directeur-gérant serait nommé par le ministère des Transports, provisoirement, jusqu'à ce que l'association soit mise sur pied. Je pense que c'est important de parler de la permanence.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce que j'ai bien compris, le député de Dorion a dit que l'association serait une coopérative?

M. BOSSE: C'est-à-dire que c'est une association sans but lucratif.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Alors, c'est une coopérative. Les profits vont aux membres.

M. BOSSE: Oui. Il n'y a pas de profit.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre! On comprendra que l'intention et la directive que j'ai données au début, c'était que les questions s'adressent à M. Vastel qui avait donné les explications. On comprendra aussi que si les députés ou les membres de la commission entrent dans la discussion, il est tout à fait dans l'ordre qu'un débat se fasse entre députés, mais on comprendra, de plus, que normalement, lorsqu'il s'agit d'un officier tel que M. Vastel, il faut éviter le débat à tout prix, car ce dernier n'a pas le droit de prendre part à un débat. Alors, je voudrais que les questions soient adressées à M. Vastel exclusivement. Le député de Saint-Laurent.

M. PEARSON: M. Vastel, vous avez mentionné que dans une agglomération où les gens sont répartis dans différentes associations, ils seraient regroupés dans une association unique avec droit de vote pour chacun des membres. Emettons l'hypothèse que sur 5,000 chauffeurs de taxi, tous font partie de l'association unique, mais il y en a seulement 1,000 qui demandent les services. Par contre, il y en a 4,000 autres qui sont dans l'association, qui ne demandent pas les services et qui sont en majorité. Si ces 4,000 autres exigent tel équipement ou tel genre de pneus sur l'auto, est-ce qu'ils ne pourraient pas éventuellement rendre le service parallèle non rentable?

II pourrait hausser à un niveau tellement élevé, disons, la prime, pour avoir les services, qu'elle ne pourrait pas concurrencer les autres associations?

M. VASTEL:Ici, là?

M. PEARSON: Oui.

M. VASTEL: De toute façon, ce n'est pas l'association ni la centrale de services, disons la centrale d'achats en groupe qui va fixer le prix. Elle va plutôt négocier le prix avec une compagnie de pneus. En fait, le prix va venir de la compagnie de pneus. Si l'association négocie bien, le prix va être bas. Si l'association est capable de négocier aussi bien que l'entreprise no 1, le prix sera aussi bas.

Je pense qu'effectivement vous pouvez me dire: II y a peut-être un danger de tripotage, etc. Moi, je ne pense pas..Ce qui compte, pour une compagnie de pneus, c'est de vendre ses pneus et ce qui compte, pour une compagnie d'essence, c'est de vendre son essence. La compagnie se sacre bien à qui elle va vendre. Ce qui compte, c'est qu' elle vende. J'ai l'impression que l'hypothèse qu'on fait, à savoir qu'il pourrait y avoir du tripotage, n'est pas fondée parce que la compagnie de pneus va d'abord chercher à placer ses pneus.

M. PEARSON: Ce que je veux dire, est-ce que les 5,000 membres ne peuvent pas, par exemple, demander ou exiger qu'il y ait telle qualité de pneus, telle qualité de radios, telle sorte d'équipement? A ce moment-là, ils pourraient exiger à peu près ce qu'il y a de mieux, comparé, disons, aux autres associations.

M. PINARD: Un point d'ordre, avec la permission du président. C'est le code de la route qui va déterminer les normes dont parle le député, en ce moment. Il y a des normes qui sont édictées par le gouvernement, qui sont déjà contenues dans le code de la route. Ce sont ces normes qui seront respectées. Ce ne sera pas Pierre, Jean ou Jacques qui décidera cela un bon matin. Il ne faudrait pas mélanger les problèmes. Je fais cette distinction et j'apporte cette précision pour que toute l'assistance comprenne bien que n'importe qui ne pourra pas décider n'importe quoi, dans l'association.

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

M. AUDET: M. Vastel, si je comprends bien, l'association des détenteurs de permis ne serait ni plus ni moins qu'un intermédiaire entre les détenteurs et le gouvernement.

M. HARDY: Sur une question de règlement, M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Terrebonne, sur un point de règlement.

M. HARDY: Je ne me suis pas opposé, au début, au principe de donner des explications. A première vue, je trouvais que cela avait une certaine valeur. Mais là, je m'aperçois qu'il est midi moins vingt-cinq.

LE PRESIDENT (M. Séguin): C'est cela.

M. HARDY: II y a des gens qui sont ici pour se faire entendre. Je ne pense pas que les explications qu'on continue à donner, à la suite des questions des députés, éclairent tellement les gens qui sont dans la salle. Moi, cela ne m'éclaire pas. Je ne sais pas si je suis moins intelligent. Mais cela m'embrouille. Les explications qui sont données actuellement m'embrouillent plus qu'elles ne m'éclairent. Je pense qu'il serait temps qu'on mette fin à cette histoire d'explications. Ils sont venus ici pour se faire entendre. Qu'on les entende donc!

LE PRESIDENT (M. Séguin): C'est ce que j'essaie de faire, c'est ce que je veux faire, M. le député de Terrebonne. J'ai quand même l'obligation d'entendre des questions des membres de la commission. Je demande aux membres de la coopération afin que nous puissions entendre les gens, dans la salle, c'est mon désir.

Le député d'Abiti-Ouest, s'il vous plaît, avec une question précise.

M. AUDET: M. le Président, je crois que ce qui nous est présenté ce matin est quelque chose de tout à fait neuf, qui diffère du règlement no 6.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Question, s'il vous plaft !

M. AUDET: Je crois qu'il est important d'en discuter.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Question, s'il vous plaît!

M. AUDET: Donc l'association, M. Vastel, ne serait ni plus ni moins qu'un intermédiaire entre cette même association et le gouvernement. C'est le rôle principal qu'elle aurait à jouer.

M. VASTEL: Comme vous dites, elle serait un intermédiaire entre l'industrie du taxi et la Commission des transports du Québec. A ce stade-ci, je pense qu'il faut rappeler que cela, c'est la situation actuelle, c'est le règlement no 6, tel quel —vous le direz tout à l'heure. Le ministre, une fois qu'il a vu les deux côte à côte, a dit: Vous pouvez imaginer toutes sortes d'hypothèses à partir de l'association, dont celle-là, les deux choses côte à côte. Il faudrait que cela soit bien clair dans votre esprit; c'est le projet de règlement no 6 tel que proposé, c'est ce que vous avez. On est tous là, finalement, pour avoir la réponse.

M. AUDET: M. Vastel, pour continuer...

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

M. AUDET: ... vous disiez que cette association pourrait bien être une coopérative.

M. VASTEL: Non, pas du tout. Ce que je voudrais bien que vous compreniez, c'est qu'il y a une association dont, de toute façon, d'après le bill 23, tout le monde fait partie. Il y a des entreprises privées de services. Ici, je veux bien que vous appeliez cela une corporation de services.

Mais essayez d'oublier un instant — c'est pour ça que nous avons fait ce tableau — que ça et ça, c'est la même chose. Ce n'est pas du tout la même chose. C'est ça la corporation de service.

Si vous voulez appeler ça une corporation, d'accord. Mais c'est ça, ce n'est pas ça.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Dernière question.

M. AUDET: Cette corporation —si vous la nommez comme ça — pourrait facilement, dans l'avenir, prendre de nouvelles décisions quant aux obligations des détenteurs de permis de se servir des services de l'association. Est-ce vrai?

Si de telles décisions futures pourront être prises par cette association, je vois mal que le directeur général soit un représentant du gouvernement. Pourquoi ne serait-il pas un détenteur de permis?

LE PRESIDENT (M. Séguin): Question. Vous faites des observations. Je ne puis pas l'accepter dans le contexte de nos discussions. Posez la question bien précise.

M. AUDET: Je pose une question. Est-ce que, normalement, l'association pourra, à l'avenir, changer le processus offert actuellement?

M. PINARD: J'ai expliqué tantôt — je pense que vous étiez ici — qu'il y aurait une incorporation en vertu de la troisième partie de la Loi des compagnies, donc sans but lucratif. La poursuite fondamentale des objectifs, c'est de donner des services en commun. Il n'y aura pas de profits ni de pertes. Si ça fonctionne bien, si c'est bien administré, il y aura nécessairement diminution des coûts au profit des membres de l'association.

Il n'y aura pas nécessairement distribution de profits. Il y aura une meilleure répartition des coûts en diminuant le coût de ces services, si c'est bien administré. C'est ce que j'ai fait ressortir tantôt.

Ne nous chicanons pas sur la forme juridique que ça prendra, sauf que ce sera sans but lucratif. Cela peut devenir coopératif. Mais les membres le décideront en temps et lieu. Attachons-nous aux choses importantes ce matin et laissons la chance aux gens de la salle de poser des questions, de se faire expliquer comment ça va fonctionner et vous dire comment, eux, envisagent que ça devrait fonctionner.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je mets fin aux questions de la part des membres de la commission. Vous y reviendrez, si c'est nécessaire, plus tard. Ce n'est pas de la démagogie. J'y mets fin pour le moment pour entendre les gens qui sont ici.

M. BOSSE: Point d'ordre, M. le Président. J'abonde dans le sens du député de Terrebonne à l'effet qu'après avoir donné quelques éclaircissements, il serait peut-être opportun de revenir au programme régulier et d'entendre les gens dans la salle qui, eux, n'ont pas seulement ça à faire. Ils veulent se faire entendre aussi, tour à tour, tel qu'on l'avait prévu hier. Et par la suite, s'il y a lieu de donner des informations additionnelles, tel que l'a suggéré le député de Bellechasse, nous irons à travers la province, comté par comté, s'il le faut, expliquer les diverses modalités.

Cela n'étant qu'une hypothèse, je pense qu'il faut revenir aux réalités. Vous n'avez pas le moyen de rester ici durant des semaines ou des jours. Qu'on vous entende d'abord et, par la suite, je pense que le ministre pourra prendre ses décisions. Et on verra à donner les informations à travers la province d'une façon démocratique, comme on l'a fait dans le passé.

LE PRESIDENT (M. Séguin): J'avais, avant d'entendre le député, mis fin à la période des questions. Cela a été une confirmation.

Nous allons immédiatement procéder suivant l'ordre du jour.

UNE VOIX: Avec tout le respect que je vous dois, vous avez dit: Nous avons fini la période de questions des membres de la commission. J'ai une question. J'essaie d'attirer votre attention. C'est un cas précis...

M.HARDY: Vous la poserez dans votre mémoire.

UNE VOIX: Non, parce que, dans un mémoire, nous vous disons ce que nous pensons. Nous voudrions savoir l'hypothèse de travail. Elle n'est pas compliquée ma question. Vous avez 400 membres dans une agglomération. Vous avez, à un moment donné, 200 membres...

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre! Etes-vous enregistré? Avez-vous un mémoire?

UNE VOIX: Oui, je suis enregistré.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous poserez les questions à ce moment-là.

M. LOUBIER: M. le Président, avec votre permission, sur le point qui a été soulevé. Si j'ai bien compris le ministre tout à l'heure, il a dit qu'il donnerait des explications, des tableaux et qu'ensuite, il y aurait une période de questions sur les tableaux qui sont là, pour que les gens puissent les comprendre.

Si nous avons eu la possibilité de poser des questions sur ces tableaux, à plus juste titre ceux qui sont dans la salle doivent pouvoir poser des questions, parce que leur mémoire n'a pas été fait en fonction des tableaux, ils n'étaient pas là. Je pense que c'est un élément nouveau et qu'on doit permettre aux gens de poser des questions sur les tableaux.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Quel est le consensus?

M. PAUL: Adopté, M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Pourquoi?

M. PAUL: Pour que la salle pose des questions.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce sont des questions sur les tableaux qu'on posait.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Alors, je vous dis ceci: II s'agit de s'entendre et non de discuter. Premièrement, nous allons permettre des questions, mais elles devront être adressées à M. Vastel, être bien directes et bien précises, sans commentaires et sur les tableaux. Je ne vous laisserai pas sortir du cadre de ces tableaux. Si vous voulez vous nommer, s'il vous plaît.

Associations de services de la rive sud

M. BOUCHARD: Pierre Bouchard, représentant des associations de services de la rive sud.

M. VASTEL: Je vais essayer de vous suivre en même temps sur le tableau pour illustrer...

M. BOUCHARD: Non, c'est un exemple que je vais vous donner. Je pense qu'il va éclairer énormément les gens sur une hypothèse de travail. Vous avez 400 membres dans l'association des détenteurs de permis, en haut. Si 201 membres votent pour l'établissement d'une centrale de contrôle, est-ce que ces 201 membres peuvent forcer les 199 autres à faire partie de la centrale de contrôle unique?

M. VASTEL: Votre question me fait plaisir parce que vous avez dit qu'ils votent pour l'établissement d'une centrale de contrôle. Pourquoi, dans la réponse, cela deviendrait-il une centrale de contrôle unique?

M. BOUCHARD: Si le vote visait à forcer les 199 autres membres qui n'auront pas...

M. VASTEL: D'accord.

M. BOUCHARD: ... d'autre choix que de participer à l'association.

M. VASTEL: D'accord. Je vais vous répondre brièvement. Tout simplement, parce qu'hier vous nous avez tous dit — vous avez peut-être raison — que ceux qui ne sont pas organisés et ceux qui ne veulent plus entendre parler des entreprises de services, c'est la minorité, je pense que ça ne risque pas d'arriver.

M. BOUCHARD: Je vous pose la question quand même: Est-ce que, d'après l'hypothèse de travail que vous avez préconisée, 201 propriétaires d'une association pourraient forcer les 199 autres à faire partie d'une centrale unique, parce que, eux, viennent de le voter en majorité?

M. VASTEL: Comme vous dites, c'est une hypothèse.

M. BOUCHARD: Est-ce que c'est ça?

M. VASTEL: Comme vous dites, c'est une hypothèse.

M.BOUCHARD: D'accord, ne répondez pas! Vous n'avez pas la réponse !

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre! A l'ordre, s'il vous plait! Immédiatement, s'il y a le moindre problème ici, soit une démonstration ou autre chose, je passe à l'ordre du jour. Qu'on pose des questions.

M. GAGNON: M. le Président, je crois qu'au tableau du gouvernement il manque une information. Le tableau de droite, c'est l'entreprise telle qu'elle existe; dans celui de gauche, il manque, au-dessus, la commission des transports dans laquelle l'association va se projeter et recevoir ses directives. Ce n'est pas sur le tableau pour renseigner les gens. Il y a une commission des transports qui sera formée et elle ne se trouve pas sur le tableau, au-dessus de l'association.

M. PAUL: Parce qu'elle n'est pas encore formée.

M. GAGNON: Oui, mais c'est nécessaire qu'elle y soit, c'est ce qui va vous contrôler à hue et à dia.

M. VASTEL: Je ne pense pas qu'elle ait affaire à être là, pour répondre au député, parce que, de toute façon, en face de la centrale d'achats en groupe, vous me direz: On n'a pas les compagnies de pneus et les compagnies d'essence. C'est une question de temps.

M. GUAY: M. le Président, sur la question

qui a été posée tantôt, c'est oui ou non que les gens veulent savoir.

M. VASTEL : Je pense que le ministre a une réponse.

M. GUAY: La question a été posée; c'est oui ou non, ça se peut ou ça ne se peut pas.

UNE VOIX: C'est une question de majorité.

M. GUAY: La personne qui a posé une question a voulu savoir si, oui ou non, ce sera possible que 201 personnes imposent des conditions à 199 autres. C'est clair, ça. Ce qu'ils veulent avoir, c'est une réponse claire, oui ou non. C'est aussi simple que ça.

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

M. BOSSE: C'est une question hypothétique; donc, la réponse ne peut être qu'hypothétique.

M. GUAY: C'est possible que ça se produise dans ces cas-là, c'est quand même possible que ça arrive. La question est posée. Cela se répond par oui ou par non.

UNE VOIX: C'est oui.

UNE VOIX: Une loi, c'est une série d'hypothèses.

M. GUAY: Si c'est oui, qu'on le dise; si c'est non, qu'on le dise également.

M. LOUBIER: C'est la majorité qui décide, dans n'importe quelle compagnie.

M. PINARD: Je tiens pour acquis que, si on vit encore en régime démocratique, la démocratie qui s'exerce librement doit triompher. Alors, un vote librement exprimé de façon majoritaire doit emporter la décision.

M. GUAY: Alors, c'est oui?

M. LOUBIER: C'est clair. Autrement, tu n'as pas besoin de corporation, rien.

M. GUAY: En termes politiques, ça veut dire oui.

M. PINARD : II me semble que ça ne devrait faire peur à personne.

M. GUAY: D'accord, On a la réponse.

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

M. ASSELIN: Marcel Asselin, avocat. J'aimerais savoir du monsieur qui a présenté le tableau pourquoi il nous dit que c'est le règlement no 6 alors qu'il travaille continuellement avec une hypothèse, qu'il échafaude encore les hypothèses. Maintenant qu'il ne nous dise pas que c'est le règlement no 6, ça ne l'est pas.

M. VASTEL : Parce que c'est un projet de règlement, c'est une hypothèse. Cela est une hypothèse parce que c'est un projet de règlement.

M. ASSELIN: Mais le projet de règlement n'est pas sur le tableau présentement.

M. VASTEL: Oui, c'est cela, je vous l'ai expliqué tout à l'heure. C'est uniquement ça.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Question. Allez-y.

M. ASSELIN: A Québec, il existe présentement une association de propriétaires qui s'occupe des intérêts socio-économiques de ses membres. Est-ce que cette association va être réduite à s'occuper d'organiser des parties de tricot, des parties de bowling? Qu'est-ce qui va arriver avec ça?

M. VASTEL: C'est une hypothèse. Je vais vous donner une réponse. De toute façon, votre association de propriétaires se retrouve là, est-ce que cela vous fait peur?

M. ASSELIN: Ce n'est pas cela du tout. L'association de propriétaires telle qu'elle est organisée ne s'occupe pas de fournir des services, elle s'occupe simplement des intérêts de ses membres, le système de rentes, système négocié des tarifs. On l'a déjà ça. Cela ne regroupe pas tous les gens, ceux qui ne sont pas intéressés n'en font pas partie. Qu'est-ce qui va arriver avec ça?

M. LOUBIER: Ceux qui se retrouvent là ce sont les détenteurs.

M. PINARD: Je soulève un point d'ordre. J'aimerais être bien entendu là-dessus pour ne pas être accusé de discrimination. J'ai bien dit au départ que nous voulions permettre une meilleure discussion du contenu du règlement no 6. On s'était aperçu hier que c'était flou au plan des définitions, qu'on mélangeait les mots association de services, centrale de contrôle, etc. A l'aide d'un tableau, ça me paraissait plus facile. Si on laisse se continuer des questions de détail seulement sur le contenu du tableau ou sur les explications qui ont pu être données tantôt par M. Michel Vastel ou par moi-même ou par d'autres, on empêche tous ceux qui se sont enregistrés hier et qui ont demandé au président d'être entendus ce matin — il a la liste — de se faire entendre. Je serais pour qu'on revienne à l'ordre du jour ordinaire préalablement établi. Lorsque nous aurons entendu ces

personnes nous pourrons peut-être aller plus avant dans le détail du contenu des tableaux que vous avez devant vous. Procédons par ordre et donnons la chance à ceux qui ont demandé de se faire entendre d'être entendus. Il me semble que c'est raisonnable, autrement c'est un chassé-croisé de questions et réponses qui risque de mélanger davantage que d'aider à mieux comprendre. Si vous pensez que j'ai raison et que cela peut vous aider davantage, j'aimerais que vous nous le fassiez savoir clairement de façon que le président reprenne le contrôle de la commission parlementaire et nous fasse faire le travail comme il l'avait édicté hier. Il a la liste ici.

M. ASSELIN: Je crois que tous les gens sont d'accord pour procéder aux mémoires.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous continuerez vos questions si vous avez un mémoire déposé; si vous êtes enregistré, vous poserez des questions.

Propriétaires et chauffeurs de taxis de Verdun. C'est un individu.

Compagnie de taxis Pontiac et chauffeurs de Verdun

M. MARQUIS: Camille Marquis, représentant la compagnie Pontiac et les chauffeurs de taxi de Verdun, la Coopérative Pontiac Taxi.

M. le Président, MM. les membres de la commission, c'est un grand jour dans la vie d'un chauffeur de taxi de venir s'exprimer devant une commission parlementaire. Comme nous faisons partie d'une portion de la classe ouvrière la plus démunie de la société, il n'a jamais été possible pour nous de nous faire entendre nulle part. C'est donc à la fois gênant et encourageant que d'être ici aujourd'hui. Gênant parce qu'on a l'habitude de ces séances en présence de législateurs qui sont généralement écoeurés d'entendre les plaintes de tout le monde. Encourageant parce que pour la première fois peut-être les chauffeurs de taxi se réveillent et décident de prendre en main leurs responsabilités. Ce qui n'est pas négligeable aussi c'est que vous êtes censés représenter le peuple, c'est-à-dire le monde ordinaire.

C'est parce que vous êtes justement des représentants du peuple que je m'adresse à vous dans l'espoir d'être entendu et écouté.

M. le Président, comme chauffeur de taxi, je suis conscient que je travaille dans une des entreprises les plus arriérées en Amérique du Nord. Les ouvriers du début du siècle avaient des conditions de travail et de salaire supérieures à celles que nous avons aujourd'hui. Tout le monde est au courant que le chauffeur de taxi et le petit propriétaire n'ont aucune sécurité d'emploi, qu'ils travaillent des heures impossibles. Aucune mesure de sécurité sociale, pas d'assurances, pas de congés ni de vacances payés, aucune rente au moment de la retraite, etc. On peut dire, en gros, que les conditions de travail du chauffeur de taxi sont absolument inacceptables dans une société qui se veut moderne. Si c'est ça le Québec moderne, si c'est cela les bienfaits de la libre entreprise, si c'est cela des conditions de travail qui respectent l'homme et lui permettent de vivre convenablement, le taxi est malade gravement. Ceux qui l'entretiennent dans une telle situation le sont davantage.

Dans le problème qui nous confronte actuellement, il y a le règlement no 6. C'est certain, mais il y a plus que ça. C'est un conflit entre les gros et les petits. Dans une bataille, il faut essayer de découvrir où sont les intérêts des gens qui s'affrontent. C'est curieux que pour la première fois dans l'industrie du taxi au Québec, les gros propriétaires de flottes nous tendent la main, à nous, les vulgaires chauffeurs et petits propriétaires. Comment expliquer que ceux qui nous ont pillés, exploités et égorgés jusqu'à aujourd'hui, demandent notre appui pour faire retirer le règlement no 6? La vérité, c'est que le règlement no 6 fait disparaître l'entreprise privée dans l'industrie du taxi au Québec. C'est la fin de l'exploitation de l'homme par l'homme. Les grosses entreprises qu'ils ont montées en nous marchant sur le corps tombent. C'est maintenant, nous, les chauffeurs et les petits propriétaires, qui avons le bon bout du bâton. C'est pour ça que les propriétaires de grosses associations de services nous trouvent si fins tout d'un coup. Aujourd'hui, ils hurlent, ils parlent de démocratie et ils crient au socialisme. Il faut les laisser aboyer parce qu'ils ne comprennent pas que la démocratie doit permettre à tout le monde de vivre. Quant au règlement no 6, il y a beaucoup d'insignifiance dedans mais tout n'est pas mauvais. Il est écrit dans un langage incompréhensible. On dirait qu'on a fait exprès pour qu'on ne puisse pas le comprendre. J'ai des nouvelles pour vous, on l'a lu quand même. On a compris. Ce qui prouve que nous ne sommes pas aussi caves que vous le pensez.

Il y a une contradiction dans le règlement no 6 qui saute aux yeux. On reconnaît aux chauffeurs le droit de se former un syndicat, donc de négocier leurs conditions de travail et de salaire. C'est une idée importante que les chauffeurs en général acceptent. En même temps, le règlement no 6 nous prive en partie de ce droit en fixant nos conditions de travail et de salaire jusque dans les plus petits détails sous forme de décret. On sait que le gouvernement actuel aime les décrets. Mais de là à nous en imposer un avant même que l'on soit syndiqué, c'est fort. C'est d'autant plus surprenant que M. Bossé, auteur d'un rapport célèbre, est un syndicaliste de carrière. C'est déprimant d'entendre parler de salaire minimun dans un règlement ministériel.

M. le Président, je travaille dans une région, Verdun, où nous sommes en train de vivre une belle expérience de coopération. Je crois sincèrement que c'est la formule d'avenir. L'entrepri-

se privée n'a plus sa place dans une industrie qui est d'abord au service du public au même titre que la CTCUM, l'Hydro-Québec, Bell Canada, etc. Tous les chauffeurs et les petits propriétaires avaient la chance de vivre à fond l'expérience de la coopération, nous aurions fait un grand pas en avant. Si la formule de coopération ne s'applique pas dans tout le territoire du Québec et à la CUM, nous, de Verdun, allons lutter jusqu'au sang pour conserver ce que nous avons. Ne venez pas nous parler de centrale unique, de numéro de téléphone unique, de soixante heures par semaine, de "shift" de 12 heures et toutes ces bébelles, si ce principe sacré de la coopérative n'est pas respecté.

M. le Président, le problème des "pocket number" représente une des formes d'exploitation les plus dégueulasses que je connaisse. Le règlement no 6 tente de résoudre ce problème. Beaucoup de chauffeurs et de petits propriétaires ont été victimes de cette manipulation odieuse; un permis qui devrait normalement coûter $80 se paie $4,000, $5,000, $6,000 et plus sur le marché noir et ce, avec la complicité des autorités municipales. Il faut dire aussi qu'en même temps que vous achetez le "pocket", vous êtes poigné pour louer ou acheter un véhicule de ces mêmes requins: $17 de location, plus $6 d'essence. Voilà le travail que vous devez faire avant de ramasser un cent.

Pour arriver à faire une semaine convenable ça prend quinze heures d'ouvrage par jour. Le fait d'être sous-entrepreneur nous enlève toute forme de protection légale par le code du travail.

En terminant, je tiens à rappeler que les chauffeurs de taxi et les petits propriétaires sont coincés entre les gros propriétaires qui veulent conserver leurs privilèges et leur fiefs, d'une part; d'autre part, un gouvernement qui veut réglementer et mettre en tutelle l'industrie du taxi. Nous ne voulons pas passer d'un régime d'exploitation à un autre. Nous voulons nous organiser nous-mêmes et être partie prenante d'un régime qui nous ressemble. Nous voulons être des travailleurs libres dans une industrie que l'on veut libre et au service d'une collectivité qui devrait être libre.

Au nom de mes confrères, je demande que soit retardée l'entrée en vigueur du règlement no 6 afin de nous permettre de l'étudier et de faire nos propres recommandations. Nous aimerions que le règlement no 6 soit distribué à tous les chauffeurs de taxi afin qu'ils en prennent connaissance. Nous ne voulons pas, comme ce fut le cas jusqu'à maintenant, être victimes de démagogues bien informés ou d'exploiteurs en perte de puissance.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Avez-vous distribué votre texte?

M. MARQUIS: Oui, je l'ai distribué.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Est-ce que le secrétariat en a eu une copie? Nous n'en avons pas eu ici, à la table.

M. MARQUIS: J'en ai donné à la presse.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Nous sommes à la commission, ici.

M. MARQUIS: J'en ai. D'ici cet après-midi, je trouverai le moyen de vous en fournir des copies.

M. PINARD: Remettez-le au secrétariat. Nous sommes organisés pour faire toute les photocopies nécessaires.

M. MARQUIS: Très bien, merci.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Si vous voulez le faire, merci. Le député de Verdun.

M. CARON: M. Marquis, je serai bref, je voudrais donner une chance aux autres. J'ai rencontré un groupement de Verdun vendredi dernier, 200 à 250 chauffeurs. Cela m'a fait plaisir de me rendre à leur demande. J'ai eu l'occasion d'entendre des pour et des contre. J'aimerais demander à M. Marquis si les gens de Verdun sont actuellement satisfaits de leur sort.

M. MARQUIS: Nous sommes d'abord une ville où nous pouvons vivre librement. Nous avons une coopérative qui est Pontiac Taxi. Dans nos termes à nous, Verdun est un grand village, c'est comme si nous étions à la campagne. Nous nous connaissons tous quand nous faisons monter quelqu'un dans un taxi. Pour répondre au député de Verdun, nous nous battons contre la centrale unique justement pour cela. Notre population de Verdun est gâtée un peu. Elle nous connaît tous et elle peut dialoguer avec nous franchement, fraternellement.

Au sujet de la centrale unique, on a vu des expériences malheureuses, comme celle de Toronto, où, avec la centrale unique, ça peut prendre 45 minutes à répondre à la clientèle. De plus, un gros problème se pose. A Verdun, nous fonctionnons avec des "calls", et je voudrais expliquer à la commission la différence entre un "call" et ce qu'on appelle le "pick up".

C'est-à-dire que nous sommes demandés par notre radio. Nous avons vécu ceci durant les Fêtes. Nous étions demandés par radio pour aller chercher un client. Il arrivait ceci. Nous avions tellement d'ouvrage que nous ne pouvions pas répondre rapidement à notre clientèle ; ce fut le cas dans tout Montréal. Nous refusions le "pick-up", c'est-à-dire celui qui tend la main pour avoir un taxi, pour pouvoir desservir notre clientèle. Quand nous arrivions, le gars était parti avec notre "call" et nous avions peut-être perdu de six à sept "pick-ups". Nous perdions de l'argent. Je pense qu'avec une centrale unique cela serait toujours le même problème. Nous répondrions à un "call" et il y aurait

tellement de taxis dans Verdun que nous ne pourrions plus répondre à la clientèle. Le gars serait parti avec un autre taxi. Nous n'avons aucun avantage dans Verdun à avoir cela. Je crois énormément en la coopérative.

M. CARON: Pourquoi insistez-vous tant sur la coopérative?

M. MARQUIS: Je voudrais rappeler les paroles d'un personnage très distingué et je dis son nom puisque c'est l'auxiliaire de l'archevêque de Montréal, Son Excellence Mgr Cimichella. Il disait lors d'un congrès de notre fête nationale: Québécois, vous avez une véritable révolution à faire. Mais cette révolution, c'est une révolution économique et cette révolution économique, elle ne sera réussie que lorsque vous aurez véritablement mis vos efforts sur la coopérative. J'y crois beaucoup à la coopérative. J'ai fait des études sur la coopérative et je sais qu'il n'y a pas d'autre moyen pour nous. Les Québécois seront forts lorsqu'ils seront en coopérative.

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

M. LOUBIER: M. Marquis, je vous félicite. Vous avez exprimé votre mémoire avec vigueur et conviction. Si je vous comprends bien, ce que vous souhaitez, c'est d'abord que vous puissiez, comme vous le disiez, vous organiser ensemble à Verdun, avec vos propres mécanismes, c'est-à-dire vous refusez la centrale unique. Vous voulez également qu'il n'y ait pas de restrictions pour les heures ou les salaires. Vous voulez tout simplement que les propriétaires artisans et les chauffeurs de taxi puissent établir leurs règles, leurs normes, leurs conditions à l'intérieur d'un groupement corporatif. Est-ce que j'ai bien compris?

M. MARQUIS: C'est cela.

M. LOUBIER: Partant de là, est-ce que vous vous refusez au principe de l'association unique pour toute la ville de Montréal?

M. MARQUIS: Nous l'avons déjà chez nous.

M. LOUBIER: Vous vous refusez à ce principe.

M. MARQUIS: C'est sûr. Nous l'avons déjà chez nous.

M. LOUBIER: D'accord.

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

M. LOUBIER: Je termine. Et vous êtes d'accord pour retarder l'étude de ce règlement. Vous désirez avoir le temps de l'approfondir et de soumettre, à la lumière du règlement no 6, des amendements qui seraient conformes à vos besoins.

M. MARQUIS : Je crois rester ici à la commission parlementaire et vous suivre de très près sur tout ce qui va se présenter. Soyez assurés que je ne suis pas ici pour détruire contrairement à ce qu'on peut penser. Si M. le président me le permet, je voudrais m'entendre avec M. Bossé. Il m'a vu vendredi passé, au moment où les chauffeurs étaient peut-être un peu enthousiasmés. Mais je tiens à vous dire, M. Bossé, que les chauffeurs de Verdun n'étaient pas du nombre de ceux qui vous ont molesté. De plus, je tiens à faire une mise au point parce que c'est important ici. Je veux défendre tout de même la réputation des gars de Verdun. Nous sommes partis de Verdun, du poste CKVL, pour aller étudier le règlement no 6 pour pouvoir venir ici vous présenter nos voeux. Et nous avons invité le député de Verdun, Lucien Caron, qui était avec nous. Je pense bien que nous avons fait quelque chose de positif. Il ne faut pas croire que nous étions des trouble-fête.

M. BOSSE: Merci. D'ailleurs, on ne m'a pas molesté physiquement mais moralement.

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

M. GUAY: Vous avez parlé d'exploitation et vous avez mis l'accent là-dessus. Pouvez-vous me donner en chiffres les dépenses quotidiennes d'une voiture, comprenant tout, pneus, réparations? Sur une année, quelle est la dépense quotidienne?

M. MARQUIS: Je crois que je vais laisser la parole à un autre parce que je suis un chauffeur de taxi qui loue une auto. J'aimerais laisser un propriétaire vous répondre.
M. Cousineau, s'il vous plaît.

M.COUSINEAU: D'après mes chiffres, je constate que, pour avoir une automobile en parfaite condition et apte à rendre des services, cela me coûte environ, avec les assurances, le "stand" et l'usure de l'auto, une moyenne de $10 par jour.

M. GUAY: Cela comprend également le permis réparti sur les années d'exploitation et tout cela.

M. COUSINEAU: C'est cela.

M. GUAY: J'ai mené une petite enquête personnelle et je suis arrivé au chiffre de $20 à peu près. Alors, tout dépend par qui ces chiffres-là sont donnés, peut-être?

M. COUSINEAU: Cela va dépendre d'autres choses aussi. Si vous voulez toujours des autos neuves, la dépréciation va être majorée, mais

moi, mon automobile la plus récente, c'est une 1971 que j'ai achetée il y a un mois d'un particulier. Je prétends qu'une voiture qu'on achète de seconde main à 18,000 ou à 20,000 milles on peut lui faire faire du taxi sans payer $3,000 ou $4,000 pour l'automobile.

M. GUAY: Quand une voiture est louée, M. Marquis a parlé de $17 tantôt. On arrive, selon l'enquête — il y a d'autres documents qui le confirment — à environ $20 par jour pour une voiture-taxi.

M. MARQUIS: C'est plus que cela pour un chauffeur qui loue une auto. Moi, cela me coûte $6 ou $7. Cela va dépendre un peu du "waybill", c'est-à-dire du montant qu'on a gagné. Supposons que c'est une journée qui marche un peu. Ce qui est déprimant, c'est cela. Il faut que vous soyez bien en face du problème, parce que nous le vivons, nous. Je compte mon argent d'après mon "waybill" et cela va bien mon affaire, à la fin de la journée. Je regarde l'aiguille du compteur d'essence et elle est en bas du quart et je me dis: Encore un autre $6. Cela diminue mon salaire.

M. GUAY: Alors, quand vous louez une voiture, l'essence n'est pas comprise, si je comprends bien.

M. MARQUIS: Non. L'essence n'est pas comprise. Je suis obligé de la payer moi-même.

M. GUAY: Alors, si vous payez une voiture $17 pour une journée, il faut que vous ajoutiez l'essence?

M. MARQUIS: C'est cela. Surtout, il y a autre chose. Il y a des patrons de flotte — je tiens bien à le faire remarquer ici, à l'assemblée et cela m'est arrivé personnellement — qui louent des autos qui sont en très mauvais état. Le chauffeur de taxi va perdre 4 heures, 5 heures dans une journée. Un chauffeur de taxi ne peut pas se permettre de perdre des heures, cela je peux vous le dire. Il ne peut pas se permettre d'aller s'amuser quelque part; je parle d'un gars sérieux qui veut faire du taxi, qui est responsable de ce qu'il fait. Quand il va voir le propriétaire d'une grosse flotte et lui dit: Tu vas me réduire cela de tel montant et que celui-ci répond: Je vais t'enlever $3, imaginez $3, alors que le gars en a peut-être perdu $20 ! Il ne peut plus arriver et c'est là qu'il en arrache tant.

M. GUAY: II y a combien de taxis à Verdun, à peu près?

M. COUSINEAU: Je crois qu'il y a 216 permis dans Verdun. Notre compagnie a environ 100 ou 101 permis de Verdun.

Notre compagnie comporte 130 automobiles, donc 30 automobiles avec des permis de Montréal.

M. GUAY: On nous a parlé, hier, de points de vue personnels, mais quand même, à savoir que les gens semblaient assez contents de leur sort. Il y a même un chauffeur locataire qui a dit qu'il était content de son sort, si le règlement no 6 n'était pas appliqué. Je pourrais peut-être répéter la question du député de Verdun: Si le règlement no 6 n'est pas accepté, accepteriez-vous quand même de continuer comme cela va actuellement?

M. MARQUIS : Un instant. Il faut que je m'en tienne à mon mémoire, ici. Je dis que tout n'est pas mauvais dans le règlement no 6. Entendons-nous, tout de même. Je sais que les gars ont l'esprit ouvert. Il y a une parole, tout de même, que je retiens, de M. Bossé, hier. Je ne veux pas le flatter, loin de là. Je suis là pour me battre contre lui, garantie, de la manière dont le rapport est présenté. Mais il y a une chose qu'il a dite, il faut l'admettre devant la commission parlementaire. Il a dit: Les gars, je suis le seul qui vous permette de venir ici, qui vous donne une dignité d'homme, une dignité de travailleur. Vous vous en venez ici pour dire votre façon de penser au Parlement. Vous allez dire: Moi, je veux être reconnu comme un travailleur, non pas comme un bum, un courailleux de jupons ou un buveron. D'accord?

M. GUAY: D'accord.

M. MARQUIS: Un travailleur, à l'échelle de tous les autres travailleurs. Cela, il faut le comprendre. Mais de là à dire que je suis ici pour accepter le rapport Bossé, comme il est présenté là, non. On ne viendra pas me dire... ce dont je suis contre. Mais le chauffeur de taxi, il ne faut pas l'oublier, ce qui est très important pour lui, c'est un gars qui est habitué à sa liberté.

M. GUAY: Si je vous ai posé cette question, M. Marquis, c'est que depuis le début, j'essaie de justifier la présentation du règlement no 6. Ce n'est pas facile parce que les chauffeurs de taxi et les propriétaires nous disent: Nous n'en voulons pas, dans sa présentation actuelle. J'essaie donc de justifier le règlement no 6. Ce n'est pas facile, parce que vous ne semblez pas en vouloir plus qu'il ne faut.

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

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, je m'adresse à M. Marquis. Naturellement — vous l'avez mentionné — vous n'êtes pas entièrement d'accord avec le règlement no 6. Mais, tout de même, vous êtes pour une réglementation dans le taxi. Cela fait assez longtemps que vous le demandez, etc. J'ai remarqué, dans vos observations, que vous parlez souvent du mouvement coopératif, d'une coopérative. Je vous pose la question directe-

ment à vous, vous m'avez l'air renseigné sur le problème. Moi, je ne suis pas un chauffeur de taxi. Supposons qu'une association coopérative, épaulée par le gouvernement, pour aider à la création... non pas un organisme de l'Etat mais une association coopérative qui serait gouvernée par les coopérateurs, donc par les membres, soit créée, à la condition que ce soit une association parallèle et que les membres soient libres ou non d'y adhérer, est-ce que vous seriez en faveur de cela ou si vous seriez contre, à la condition que vous restiez absolument libres ou que vous ne soyez pas obligés d'en faire partie? Vous pourriez faire partie d'une autre association.

M. MARQUIS: Avant de répondre à votre question, M. le député, il y a une chose. Je ne suis pas le gars qui s'avance. Je suis peut-être dur de comprenure. Mais on peut dire que c'est en préliminaire. Je ne me prononce jamais sur une préliminaire. Vous m'excuserez de ne pas vous répondre là-dessus. Je ne dis pas que je ne viendrai pas me prononcer, mais pour le moment, ce ne serait pas sage de ma part. J'aime mieux étudier davantage ce qui se produit. Quand j'aurai plus d'explications...

M. le Président, je voudrais demander une permission au ministre. Pourrions-nous avoir, ici, à la commission parlementaire, une brochure contenant le problème que vous avez posé ce matin?

On pourrait les faire imprimer dans le cours de la journée, avant que la commission finisse, et nous pourrions les étudier tous ensemble.

M. PINARD: On me dit que, techniquement, c'est possible de faire des reproductions en plus petit de ce qui paraît sur les deux tableaux.

M. MARQUIS: Parce que nous ne voyons rien d'écrit.

M.TREMBLAY (Sainte-Marie): Naturellement, vous répondez ce que vous voulez. Vous dites que vous n'êtes pas prêt à vous prononcer. D'accord, vous êtes honnête en disant ça, plutôt que de dire oui ou non, à peu près. Vous faites bien.

On parle dans le règlement no 6 de toutes les tracasseries qui consistent à ne pas fumer, à ne pas faire monter un client en avant, etc. Dans les coopératives, les membres — supposons qu'ils sont syndiqués — pourraient décider eux-mêmes en assemblée générale, majoritairement, de la réglementation. Ils pourraient décider de ne pas fumer ou de ne pas adresser la parole à un client, etc., mais ça ne devrait pas être imposé par le gouvernement. C'est un peu ça quand vous parlez de liberté de travail?

Je vous pose la question. Si je ne vous interprète pas bien, ne vous gênez pas pour me le dire.

M. MARQUIS: Cela me fait plaisir que vous me posiez cette question. Là on dit au gars: Tu ne fumeras pas; tu n'auras pas le droit de faire telle chose. Nous, à Pontiac, nous sommes une coopérative, nous avons nos lois. Le gars n'a pas le droit d'être effronté avec un client, parce qu'il va être suspendu.

Il n'a pas le droit de jouer sur le compteur. Le compteur, c'est gouvernemental, c'est scellé. Je parle de jouer en allongeant la course. Il n'a pas le droit de faire ça. Si le client s'en aperçoit et qu'il le rapporte, le type va être obligé de remettre l'argent et il a, en plus une suspension. Nous avons nos propres lois. Le gars ne se permet pas de faire ce qu'il veut dans un de nos taxis. C'est comme ça chez nous, du moins. D'accord?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce sont des règlements que vous vous êtes imposés?

M. MARQUIS: Oui. Plus que ça, un gars n'a pas le droit d'aller voler un autre sur un "stand". Si le gars est là depuis longtemps — nous appelons ça être sur le "gun" — et qu'il est prêt à répondre, c'est $5 d'amende et il est obligé de remettre le voyage à l'autre, s'il a le temps de partir avec le client.

Nous avons nos propres règlements. C'est pourquoi, comme veut le faire le rapport Bossé, nous n'accepterons peut-être jamais qu'on vienne nous dicter certaines choses.

En plus, il reste une chose, c'est que moi, un jour, j'aurai payé ma voiture. Je parle du propriétaire artisan, parce que c'est comme ça que je veux continuer mon métier.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Etes-vous propriétaire artisan ou chauffeur?

M. MARQUIS: Chauffeur. Mais je parle aussi du propriétaire artisan. Je veux protéger les deux, celui qui n'a qu'une voiture et moi. Pour le propriétaire artisan, c'est encore pire parce que le gars est propriétaire de sa propre voiture, il a payé pour avoir son propre permis. Il paie quand il a un problème, et le gouvernement va venir lui dire: Tu deviens mon employé et ton bien est à toi. Cela ne marche pas.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je vous comprends quand vous parlez du système coopératif. C'est ça qui peut, en somme, aider une classe de travailleurs, que ce soit dans le taxi ou ailleurs, à sortir du marasme — si on peut appeler ça ainsi — où vous vous trouvez actuellement. Je vous remercie beaucoup.

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

M. BERTHIAUME: Merci. M. Marquis, vous louez une voiture. Combien la payez-vous par jour?

M. MARQUIS: Je la paie $17. Je voudrais

maintenant... Il y a une chose, je dis $17 l'hiver et $15 l'été. Il y a deux saisons.

M. BERTHIAUME: Je crois que votre nom c'est Charbonneau? M. Cousineau, pardon. M. Cousineau nous a dit tantôt que ça coûtait $10 par jour en moyenne...

M. MARQUIS: Plus que ça, parfois $15, $16.

M. COUSINEAU : Non, pour la dépréciation de mon automobile; la différence qui peut rester, cela veut dire que c'est $7 par jour. Par contre, si j'ai des chauffeurs qui ont un gros accident, sur les $7 par jour, il n'en reste plus gros. Cela va prendre plusieurs mois avant de reprendre ce que j'ai perdu.

M. BERTHIAUME: En somme, M. Cousineau, ça coûte en moyenne à peu près une dizaine de dollars par jour. C'est ça que vous avez dit?

M. COUSINEAU: D'après mes calculs, un chauffeur qui travaille à pourcentage me rapporte environ $0.20 le mille; je calcule que les dépenses de mon automobile, c'est $0.14 du mille; il me reste $0.06 le mille. Mais, sur les $0.06, il faut que je donne 40 p.c. à mon chauffeur. La différence, c'est ce qui me reste.

M. BERTHIAUME: Je veux savoir de M. Marquis s'il considère que les $5 ou les $7 apparents de profit, c'est de l'exploitation dans votre métier? Vous avez parlé d'exploitation tantôt. Je me demande si, dans votre cas, chez Pontiac, vous considérez ça comme étant exploité ou non?

M. MARQUIS: Il y a toujours un domaine d'exploitation et je vais vous l'expliquer.

M. BERTHIAUME : J'entends exploiter dans le sens péjoratif où on l'entend généralement. Il y a un certain sens péjoratif au mot exploiter.

M. MARQUIS: Oui, parce qu'avant de faire un seul cent à toi, ça prend $25. C'est sûr que c'est trop cher, ça n'a pas de sens.

M. BERTHIAUME: D'accord, c'est ce que je voulais savoir. Maintenant, comment est-ce que ça fonctionne votre coopérative? Est-ce qu'il y a moyen de s'entendre, de négocier avec les propriétaires uniques, les artisans qui sont chez vous, pour arriver à une entente sur ces prix? Comment est-ce que ça fonctionne, comment arrivent-ils à ces $17 ou $15 l'été?

M. COUSINEAU: Personnellement, les chauffeurs sont libres de travailler à 40 p.c. ou de louer.

M. BERTHIAUME: D'accord, mais c'est le cas du loyer qui m'intéresse. J'ai compris tantôt quand vous avez parlé du pourcentage. Comment arrivez-vous à ces $17? Je parle au chauffeur surtout.

M. MARQUIS: Je m'excuse, je n'ai pas compris la question.

M. BERTHIAUME: Cela vous coûte $17 par jour pour louer. Apparemment, il y a un profit de $7; vous dites que $17 c'est trop. Comment arrivez-vous à ces $17? Vous êtes formés en coopérative avec les artisans, chez vous, comment vous entendez-vous pour arriver à ces $17, ou est-ce imposé par l'artisan? Comment arrivez-vous à ces $17?

M. MARQUIS: Le gars dit: Je te loue la voiture et c'est $17 par jour.

M. BERTHIAUME: Tu es grevé vite.

M. MARQUIS: Oui.

M. BERTHIAUME: Vous n'êtes pas organisés, entre les chauffeurs et les propriétaires artisans de Verdun, pour arriver à une entente, vous ne négociez pas plus que ça en groupe?

M. MARQUIS: Non. Il n'y a aucune négociation en groupe, c'est individuel.

M. BERTHIAUME: Merci.

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

M. HARDY: M. Marquis, je vous ai écouté tantôt et j'ai cru retenir, d'une part, que vous reconnaissiez qu'il y avait des problèmes dans votre domaine, l'industrie du taxi. J'ai cru retenir également, d'autre part, que le règlement no 6 tel que présenté ne vous convient pas. Est-ce qu'à ce stade-ci, en ce moment, vous êtes en mesure de nous dire s'il y a certains aspects du règlement no 6 qui répondent aux malaises que vous avez dans votre domaine? Et quels seraient ces aspects du règlement no 6 qui pourraient répondre à ces malaises?

M. MARQUIS: Vous me demandez s'il y a des aspects du règlement no 6 qui répondent à nos malaises. Le règlement no 6, dans l'ensemble, dit aux chauffeurs de taxi: Ecoute tu vas être reconnu comme travailleur. C'est ça en réalité le règlement no 6. C'est ça que M. Bossé a voulu toucher. En plus de cela il dit: II y a une base de salaire qui revient mais dans cette base de salaire, il y a le danger aussi du petit, de l'artisan qui va arriver et va dire: Je t'engage. Il y a des dangers. Je ne suis pas avocat, je suis seulement un chauffeur de taxi. N'allez pas vous imaginer que j'ai fait des cours de droit.

M. HARDY: Vous êtes plus éloquent que

beaucoup de politiciens, beaucoup d'avocats et même des prédicateurs.

M. MARQUIS: Je vous dis une chose, vous me posez la question, ce qui me fait peur dans le $1.65 de base, le salaire minimum, c'est que le petit ne soit plus capable de vivre. Le gars ne peut pas travailler 24 heures sur un taxi, c'est une chose normale, même si c'est un système coopératif. M. Cousineau, un exemple imagé, a une voiture, il me l'offre, il va dire: Marquis, moi je fais 12 heures, si tu veux, ce soir, tu vais en faire 12 pour moi.

A ce moment, avec le rapport Bossé, il est obligé de me payer $1.65 l'heure. Il n'arrive plus du tout, surtout l'été.

M. HARDY: En d'autres termes, vous dites que, s'il est obligé de payer $1.65, c'est trop cher pour le propriétaire, il ne sera pas capable d'arriver.

M. MARQUIS: II ne sera plus capable d'arriver.

M. HARDY: Même au salaire minimum.

M. MARQUIS: Même au salaire minimum.

M. GAGNON: Tout dépend de la saison.

M. HARDY: En certaines saisons, en saison morte ou saison tranquille.

M. MARQUIS: II n'est plus capable.

M. HARDY: Vous prétendez, pour que ce soit bien clair, qu'en certaines saisons, si un propriétaire paye le salaire minimum,il n'arrive pas.

M. MARQUIS: Non.

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

M. GAGNON: M. le Président, je vais illustrer ma pensée. Vous avez un édifice qu'on appelle l'industrie du taxi. Vous vivez avec ça depuis longtemps, vous connaissez les failles, les faiblesses mais le bien également. A un moment donné, le gouvernement pénètre dans votre édifice, monte au grenier; il y a des failles, on va débâtir le grenier. On descend au premier étage, il y a des petites choses â faire, on débâtit le premier étage; on descend au rez-de-chaussée, encore la même chose. On descend dans le sous-sol, on débâtit tout. A ce moment, le gouvernement bâtit un édifice neuf. Dans l'édifice neuf qu'on veut vous bâtir, il va y avoir des problèmes inconnus. Si je comprends bien, vous aimez mieux réparer votre bâtisse qui a des failles que vous connaissez parfaitement bien plutôt que de rembarquer dans un édifice neuf où il va y avoir des faiblesses mais inconnues. Ce que vous aimeriez, si j'ai bien compris votre pensée, c'est qu'avec l'aide du gouvernement on vous permette de rebâtir par sections l'industrie du taxi. On peut dire: Ecoutez, ne nous amenez pas toute la bâtisse, c'est trop considérable pour nous. On n'est pas capable de saisir toutes les implications. On n'est pas capable de saisir tout ce rapport immense, dans ses implications qui peuvent nous causer préjudice et qui nous causeront préjudice sans doute. Mais on n'est pas capable de prévoir. Avec le gouvernement, on va commencer à s'attaquer au grenier. Quand il y aura une section faite, on descendra à un autre étage et, ensemble, on continuera de bâtir. Après ça, on descendra au rez-de-chaussée et au sous-sol ensemble. On continuera de réparer et de refaire notre bâtisse et ce sera acceptable. Ce sera moins à la fois; on va être plus capable d'en saisir la portée, les implications et vous aurez notre collaboration. Vous voulez nous donner une bâtisse dont on ne connaît pas tout. Comment ça va marcher et où va-t-on se réveiller? Vous avez du bien dans votre organisation. Ce que vous voulez, c'est peut-être faire ce qui manque, les réparations qui s'imposent, vous voulez les faire par sections, au lieu de tout jeter à terre et de dire: Recommençons. Ce n'est pas un peu ça?

M. MARQUIS: C'est ça. M. le député, vous savez, il y a une chose. Je tiens à le remercier de tout coeur, il y a un gars ici, qui s'est battu fort depuis hier, c'est le député de Bellechasse qui est en avant de moi.

M. GAGNON: Mon chef.

M. MARQUIS: C'est votre chef?

M. GAGNON: Oui.

M. MARQUIS: II l'a demandé à la commission parlementaire parce qu'il nous l'avait promis et il l'a fait. J'aime un gars qui tient ses promesses.

M. GAGNON: Soyez sans aucun doute là-dessus.

M. MARQUIS: Hier, il est arrivé devant la commission parlementaire et il a demandé de retarder un peu l'entrée en vigueur. On ne demande pas à la commission de retarder de deux ou trois ans parce que le rapport Bossé, je le dis et le répète, il y a du bon dedans. On demande un recul, comme M. Loubier le demande et comme je le demande ce matin. Je vous le demande avec sincérité, je vous le demande au nom de tous mes confrères, de tous ceux qui travaillent dans ce domaine et qui ont des difficultés. Pourquoi pas tous ensemble? Nous ne sommes pas ici pour nous chicaner et pour dire au gouvernement: C'est nous autres qui va faire cela. Non.

Nous vous demandons de reculer un peu le

délai, si vous êtes capables. Nous allons nous réunir ensemble et avec sérénité et sobriété nous allons pouvoir dire que nous n'acceptons pas telle et telle chose. Après, on pourra travailler ensemble parce qu'on connaît le problème, on est dedans. Il faut être dedans, il faut travailler dedans fortement pour le savoir. On va s'étendre sur le sujet et je pense bien que vous et nous autres, les petits démunis, avec la grâce de Dieu, on pourra réussir.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je voulais terminer, si possible, pour midi trente et il est midi trente. Il y a trois autres membres de la commission qui ont exprimé le désir de poser des questions. Avant d'accorder la parole au député de Verdun, je voudrais faire la proposition suivante tout en demandant la coopération des membres de la commission; c'est un changement à notre procédure normale. Je voudrais suggérer qu'à partir de la reprise de la séance cet après-midi nous entendions exclusivement les commentaires des gens qui se présentent devant la commission suivant la liste des gens qui se sont enregistrés au secrétariat de la commission pour être entendus.

Je voudrais demander aux membres de la commission qu'à partir de cet après-midi il n'y ait plus de questions de la part des membres de la commission à ceux qui viennent présenter leur mémoire devant nous.

De cette façon, nous pourrons progresser beaucoup plus rapidement. L'information, les commentaires, les mémoires seront tous dans le journal des Débats et chacun pourra lire le journal des Débats. Si j'avais le consentement unanime de la part des membres de la commission, nous pourrions procéder ainsi. Demain, c'est jeudi. Nous allons siéger et je voudrais que nous puissions entendre le maximum de personnes. C'est sur les observations que vous nous ferez que seront basés soit les changements, les amendements ou les modifications qui pourraient être apportées au règlement no 6.

M. LOUBIER: Je sais que vous faites la proposition pour accélérer les travaux et permettre au plus grand nombre possible de se faire entendre. Je n'ai pas d'objection si ceux qui sont ici présents acceptent votre proposition. Je n'ai aucune objection à m'abstenir de toute question mais à la condition que ce soit le voeu exprimé par ceux qui sont ici, s'ils veulent oui ou non que nous leur posions des questions. S'il veulent que nous ne posions pas de questions pour accélérer les travaux, je suis prêt à accepter cette décision. Je pense qu'il appartient beaucoup plus à ceux qui sont devant nous à nous le dire et je me rendrai aux voeux exprimés par les gens qui sont devant nous.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Ce ne sont pas les questions ou les commentaires de nos invités qui semblent retarder le plus. C'est le temps que nous passons à poser des questions après que la présentation est faite. Ce n'est pas un reproche à ceux qui présentent des mémoires. Mais c'est pour permettre d'en entendre le plus grand nombre possible sans passer...

M. LOUBIER: Ce qui veut dire que ceux qui vont venir ici pourront poser toutes les questions au président ou au ministre...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Oui.

M. LOUBIER: ... mais que les députés et les membres de la commission ne pourront pas poser des questions à ceux qui viennent présenter des mémoires ici.

LE PRESIDENT (M. Séguin): II ne s'agit d'aucune restriction pour ceux qui s'adressent à la commission. C'est le contraire. Est-ce que vous êtes d'accord ou non?

M. AUDET: Je suis prêt à me plier au voeu du député de Bellechasse en autant que la population serait... Mais je crois que les questions que nous posons à des gens du peuple nous éclairent beaucoup sur cette chose.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Pourvu que la question soit posée une fois. Depuis hier, nous entendons 20 fois la même question.

M. AUDET: Je suggérerais qu'une question soit accordée à chaque parti. Une question seulement.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Nous allons procéder de la façon dont nous avons procédé jusqu'ici. Je regrette.

Le député de Verdun.

M. CARON: M. le Président, j'aimerais demander à M. Marquis un peu plus de précision sur les quelques lignes que je vais lire sur la question des permis: Beaucoup de chauffeurs et petits propriétaires ont été victimes de cette manipulation odieuse. Un permis, qui devrait normalement coûter $80, en coûte $4,000, $5,000, $6,000 et plus sur le marché noir et ce, avec la complicité des autorités municipales. Est-ce que vous pourriez me donner plus d'information là-dessus, s'il vous plait?

M. MARQUIS: M. le député, si j'ai fait cela, c'est à la demande de plusieurs chauffeurs de taxi. Je n'ai pas été victime, moi-même, parce que je ne parle pas seulement en mon nom. Mais je vais laisser répondre M. Cousineau qui va vous donner plus de détails sur ce que je veux expliquer dans l'exposé.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Cousineau.

M. COUSINEAU: On a payé des permis $4,000 et des permis de Montréal $5,000 et $6,000. Ce n'est pas censé se vendre comme ils

disent, mais c'est un commerce et cela se vendait. Quand j'ai acheté à Montréal mon premier permis de taxi, je me suis présenté et j'ai dit: J'ai payé l'automobile $1,500, je voudrais faire transférer l'automobile. Le chef de police qui m'a reçu à l'entrevue m'a dit: Non, cela ne se peut pas $1,500. En réalité, j'avais payé le permis. Dans ce temps-là, c'était $4,500 et $1,500 pour la voiture. Mais, vu que le permis de taxi ne se vendait pas, je lui avais tout simplement dit que j'avais payé l'automobile $1,500. Il a dit: Fais-moi un chèque de $6,000, on va le photostater comme quoi tu as payé $6,000. Si vous allez dans mon dossier à Montréal, vous allez voir que j'ai payé $6,000 pour mon permis de Montréal, avec l'automobile, dans ce temps-là. Cela fait déjà six ans.

M.TREMBLAY (Sainte-Marie): L'auto valait $1,500?

M. COUSINEAU: L'auto valait $1,500.

M. CARON: Si je pose cette question-là, M. le Président, c'est qu'en plus d'être député de Verdun, je suis conseiller municipal. C'est pour cela que cela me frappe réellement et cela m'intéresse. Je tiens à dire que je suis là depuis 1966, élu avec l'équipe du maire Gariépy. Dès que nous sommes arrivés, en avril 1966, nous avons gelé les permis à $800. Depuis 1966, à Verdun, à la première ou la deuxième assemblée du conseil, il s'est donné deux permis. Mais je peux rassurer la commission ici.

C'est bon que le maire Gariépy ait gelé les permis à 1 par 800 de population, qu'il ne s'est pas donné d'autres permis. Je ne pense pas qu'avec l'administration du maire Gariépy, il y ait eu de l'argent en-dessous. C'est pour cela que je tenais à le spécifier, vu qu'on parle d'autorités municipales.

M. COUSINEAU: En 1970.

M. CARON: Cela peut être de Verdun, cela peut être d'ailleurs aussi. C'est pour cela que je tenais à essayer d'éclaircir ce sujet.

M. COUSINEAU: Moi, personnellement, j'ai des permis de Montréal et de Verdun. Par contre, ils le savent, en réalité. Quand on va faire un transfert, ils nous disent: Combien tu as à payer? C'est entré dans leurs fiches, comme quoi on a payé tant. Ils le savent.

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

M. PAUL: M. le Président, je voudrais poser très brièvement à M. Cousineau quelques questions relatives au taximètre. Le règlement no 6, à l'article 6.9, dit ceci: "Tout taximètre doit être construit conformément à la norme BNQ-1118-900 du bureau de normalisation". Pourriez-vous nous dire si vous connaissez les normes dont on parle à l'article 6.9 et, du même coup, nous dire si ces normes exigées peuvent s'adapter au taximètre que vous avez actuellement sur vos propres véhicules automobiles?

M. COUSINEAU: Tout dépend de ce que vous voulez dire, en fait d'améliorations au taximètre. Je ne comprends pas bien votre question.

M. PAUL: II semblerait qu'à l'avenir, seulement une sorte de taximètre serait utilisée pour l'exercice du taxi, d'après l'article 6.9.

M. PERREAULT: C'est la norme de construction.

M. PAUL: Un instant.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le ministre.

M. PINARD: Je peux donner une explication. Si cela apparaît comme étant une chose en existence, ce n'est pas cela du tout. Nous avons demandé de réserver un numéro de norme pour ce taximètre qui pourrait venir en existence. Ce n'est pas encore décidé de façon officielle.

M. PAUL: Alors, comme on est encore dans les "futuristes", dans ce qui peut arriver, dans ce qui va peut-être arriver, le ministre peut-il nous dire si l'adoption de ce taximètre, aux normes 1118-900, obligera éventuellement tous les propriétaires de taxis, qu'ils soient artisans ou propriétaires de flottes de taxis, à n'avoir que ce taximètre déterminé?

M. PINARD : Pour le moment — il y aura une période de moratoire...

M. PAUL: Mais après le moment, pour l'avenir.

M. PINARD: Vous savez, c'est tellement facile de faire ce que fait le député de Maskinongé, plutôt que de chercher à cerner les véritables problèmes.

M. PAUL: M. le Président, je m'oppose. Que le ministre commence par savoir où il peut nous conduire et conduire les gens qui sont assis en face de nous, afin que nous soyons en mesure de travailler à ce rapport.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre!

M. PAUL: J'ai des questions. Si le ministre ne veut pas me répondre, qu'il me dise: Je ne réponds pas. Qu'il ne me prête pas d'intentions, parce que s'il y a quelqu'un qui est mal placé pour prêter ce qu'il n'a pas, c'est lui.

M. PINARD: C'est encore bien facile de dire ce que vient de dire le député de Maskinongé.

M. PAUL: Répondez donc, sortez donc de votre naïveté.

M. PINARD: Je peux vous dire que le taximètre qui est actuellement en vigueur reste en vigueur jusqu'à ce que nos expertises nous prouvent qu'un nouveau taximètre qui est actuellement en expérimentation, dans un autre pays, pourrait donner de meilleurs résultats que celui qui est en vigueur en ce moment.

Je vous dis la vérité. Nous avons tout simplement fait réserver un numéro de normes au cas où ce permis pourrait venir en vigueur dans la province de Québec. Ce n'est pas une décision, je vous le dis en toute honnêteté.

M. PAUL: Est-ce que je pourrais poser une question à mon honorable ami le ministre? Quand le ministre parle de l'utilisation d'un taximètre en usage dans un autre pays, est-ce qu'il veut parler des Etats-Unis?

M. PINARD: Non.

M. PAUL: Le taximètre portant les normes 1118-900, est-il fabriqué au Québec?

M. PINARD: Eventuellement il pourrait l'être.

M. PAUL: Mais actuellement il ne l'est pas.

M. PINARD: II ne l'est pas.

M. PAUL: Très bien, je vous remercie. Par conséquent, ce sera une charge onéreuse additionnelle imposée sur le dos des chauffeurs de taxi.

M. PINARD: La preuve n'en est pas faite. C'est facile de l'affirmer, mais la preuve n'en est pas faite. Et vous n'avez absolument rien pour prouver ce que vous affirmez.

M. PAUL: Avant de demander aux chauffeurs de taxi d'utiliser des taximètres qui ne sont pas encore fabriqués, autorisez-les à se servir de ceux qu'ils ont actuellement.

M. PINARD: Le taximètre en vigueur reste en vigueur.

M. BOSSE: J'invoque le règlement.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Dorion, sur un point du règlement.

M. BOSSE: Sur la question soulevée par le député de Maskinongé, il faut retenir que le numéro qui paraît dans le règlement n'est qu'un numéro qui identifie un appareil, mais pas l'appareil tel qu'il serait posé. C'est-à-dire qu'il pourrait être modifié, ses normes peuvent être modifiées éventuellement.

Ce que je veux dire en tout cas, l'esprit qui a prévalu au comité de travail, c'est qu'aucune charge onéreuse additionnelle ne viendra accabler le détenteur de permis. Et s'il y avait des modifications à faire, ça serait fait éventuellement et après consultation avec l'industrie.

D'autre part, je voudrais rappeler au député de Maskinongé que lors des événements de Murray Hill, alors qu'ils étaient au pouvoir, qu'est-ce qu'ils ont fait, au juste?

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre!

M.PAUL: M. le Président, j'invite mon honorable ami, le député de Dorion...

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

M. PAUL: C'est bien, je respecte votre autorité, M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je demande qu'on revienne au sujet tout simplement. Il s'agissait de taximètre, des explications ont été données par le député de Dorion. La parole est au député de Maskinongé pour continuer à poser ses questions.

M. PAUL: Est-ce que je pourrais demander au député de Dorion s'il a l'intention de recommander aux autorités gouvernementales, c'est-à-dire au conseil exécutif dont il ne fait pas partie, de spécifier dans le règlement no 6 que les taximètres utilisés actuellement par les taxis seront maintenus?

M. BOSSE: Le plus ou le moins que je puisse dire, très calmement, à mon collègue...

M. PAUL: Oui.

M. BOSSE: ... de Maskinongé, c'est que l'esprit qui a prévalu et qui prévaut présentement, c'est de ne pas faire de charge additionnelle et onéreuse. C'est répondre à la question quand je dis...

M. PAUL: Est-ce que vous pourriez...

M. BOSSE: On sait, dans le domaine du taxi, par exemple, que ces taximètres ont une durée déterminée ou évaluable en tout cas pour une période donnée. S'il y avait des transformations à faire, elles devraient se faire en tenant compte de la dévaluation et de l'utilisation maximale des taximètres. Présentement, ceux qui sont dans l'industrie du taxi savent très bien qu'il y a divers types de taximètres et qu'on est loin de l'uniformisation des taximètres.

M. PAUL: Je remercie l'honorable député de Dorion qui parle encore d'hypothèse; s'il sait lire deux lignes, il verra que le texte est bien précis. Alors, l'esprit du député de Dorion pourrait-il être traduit dans un texte pour

tranquilliser les propriétaires de taxis afin qu'ils ne soient pas exposés, suivant le gré et les caprices du ministre responsable de l'application de la loi, à recevoir des charges sur leurs épaules, pour dévier du bon esprit qui anime actuellement l'honorable député?

M. PINARD: M. le Président, là-dessus, j'invoque le règlement à mon tour.

Je suis un peu fatigué des insinuations du député de Maskinongé qui, par la bande, essaie toujours de m'attaquer.

M. PAUL: Je ne vous attaque pas, au contraire, ça fait longtemps que je souhaite votre départ.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre !

M. PINARD: Le ministre responsable du ministère des Transports n'a aucune intention de faire des surcharges à ceux qui vivent de l'industrie du taxi. C'est un document de travail, comme je l'ai expliqué et comme vous le comprenez fort bien. Ce n'est pas parce qu'à l'article 6.9 il apparait une norme qui porte tel numéro que le gouvernement va imposer demain matin un nouveau taximètre qui pourrait peut-être coûter plus cher que celui qui est actuellement en vigueur. Je vous dis en toute honnêteté que nous faisons des expertises sur un nouveau taximètre qui est employé actuellement dans un autre pays et nous voulons savoir combien il coûte de fabrication, qu'est-ce que ça donne comme résultat et si ce serait bon de l'avoir dans la province de Québec. C'est purement et simplement cela que j'ai à vous dire. Que le député de Maskinongé ne s'énerve pas et ne fasse pas croire aux industriels du taxi que nous nous aprrêtons immédiatement à leur imposer des charges additionnelles onéreuses.

M. PAUL: M. le ministre, je vous répondrai que nous ne faisons rien accroire aux chauffeurs de taxi. Pardon M. le ministre, les chauffeurs de taxi sont ici pour recevoir des informations et non pas seulement des hypothèses comme vous le faites depuis le matin. Le règlement no 6 n'existe plus à vos yeux si on tient compte de vos hypothèses et de vos bonnes intentions.

M. BOSSE: J'invoque le règlement, M. le Président.

M. PAUL: Cet après-midi, que le ministre des Transports nous soumette donc le texte des amendements qu'il propose.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plait! Le député de Dorion sur un rappel au règlement.

M. BOSSE: M. le Président, en réponse au très honorable député de Maskinongé, je veux dire que durant leur règne ils n'ont rien fait pour les taxis.

M. PAUL: Comme vous n'avez rien fait lors de l'adoption du bill 23, vous n'étiez pas présent.

M. BOSSE: J'étais présent en ce qui a trait aux taxis.

M. PAUL: En ce qui a trait aux taxis vous étiez présent...

M. BOSSE: Vous n'avez qu'à lire le journal des Débats.

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

M.TREMBLAY (Sainte-Marie): Bande de fatigants !

On n'a pas enore su s'ils étaient pour ou contre...

LE PRESIDENT (M. Séguin): La commission ajourne ses travaux...

M.TREMBLAY (Sainte-Marie): Qu'ils nous disent s'ils sont pour ou contre.

LE PRESIDENT (M. Séguin): La commission suspend ses travaux à quatorze heures quarante-cinq et nous entendrons Sherbrooke radio Taxi. Messieurs de Verdun, merci.

(Suspension de la séance à 12 h 52)

Reprise de la séance à 15 h 5

M. SEGUIN (président de la commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): A l'ordre, messieurs! On dit souvent que la nuit porte conseil mais à certains moments, l'heure du lunch peut aussi aider. On m'a fait part du fait qu'il y avait eu un malentendu ce matin, qu'on ne m'avait pas compris lorsque j'ai suggéré à la commission d'entendre les mémoires sans interruption de la part des membres de la commission.

Plusieurs d'entre vous — quand je dis plusieurs, je veux parler de dizaines parce que j'ai parlé à beaucoup de monde durant cette période— m'ont fait remarquer qu'ils n'avaient pas compris ce que j'avais suggéré. Ma suggestion était la suivante: dans l'intérêt des travaux de la commission et surtout dans l'intérêt du public ici présent, notamment l'industrie du taxi, nous, de la commission, ne poserions pas de questions aux personnes qui présentent des mémoires ou qui viendraient individuellement faire une représentation. Nous enregistrons et accumulons ces informations. Nous n'avons pas intérêt à vous garder à Québec, je n'ai pas intérêt non plus à dire à quelqu'un qu'il passera cet après-midi et qu'il ne puisse même pas passer ce soir ni demain. Cela devient très difficile étant donné le grand nombre de personnes qui veulent se faire entendre à la commission.

Cette commission a pour but d'abord, comme le ministre vous l'a expliqué au début, à l'ouverture, d'entendre vos objections, vos commentaires, vos suggestions. La seule façon d'entendre des suggestions, d'accepter des recommandations ou des observations ce serait, pour nous de la commission, d'écouter. Je demanderais, encore une fois — j'espère être bien clair — votre collaboration sur la proposition que je fais. Je ne veux pas déclencher de débat ou alors je reviendrai immédiatement à ma décision d'avant le dfner. Nous devons, à ce moment-ci, entendre les représentants de Sherbrooke Radio Taxi, M. Frédéric Brodeur.

S'il y a consentement des membres de la commission, nous allons procéder de cette façon-là. Je serai intransigeant en ce qui concerne les questions. Aussitôt que j'en permettrai une, je devrai en permettre deux, etc.

Mais j'ai aussi à coeur d'entendre les gens qui sont ici, à Québec, pour parler à la commission d'abord. C'est à la suite de vos commentaires, de vos recommandations et de vos suggestions que la commission et le gouvernement pourraient ou ne pourraient pas agir à ce sujet.

Nous avons au moins, ici en commission, la facilité de communiquer entre nous, entre partis et entre individus. Nous avons des caucus. Nous avons des rencontres pour nous entendre. Il n'est pas là le problème. Il n'y a pas de problème de communication entre les membres de la commission, normalement. Mais nous avons un problème énorme à communiquer avec l'industrie. Je le réalise, et je pense que les membres de la commission le réalisent depuis deux jours.

Alors, dans cette optique, dans ce but de pouvoir procéder avec plus de dextérité — je ne dirai pas rapidité, ce n'est pas le mot— plus d'efficacité, je suggérerais qu'on reconsidère, pour quelques instants, la suggestion que je vous ai faite. Il y a un monsieur ici en avant. Est-ce que vous désirez vous adresser à la commission?

Association des chauffeurs de taxis artisans de Sept-Iles

M. JEAN: Question de privilège, M. le Président. Je n'ai besoin de dire à personne que mon collègue et moi venons de Sept-Iles et que nous prenons l'avion ce soir à six heures. Nous demandons, si c'est possible, de présenter nos griefs immédiatement, parce que, dans tout ce qui a été discuté depuis une journée et demie, je crois qu'il y a deux problèmes. Il y a le problème des municipalités où il y a trop de taxis et il y a le problème des municipalités où il n'y a pas suffisamment de taxis pour créer la centrale de contrôle.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Excusez-moi. Votre question de privilège est que vous voulez être entendu?

M. JEAN: Oui.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Est-ce que vous voulez être entendu avec questions ou sans question?

M.JEAN: Ecoutez, j'aimerais mieux avec questions.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Nous essaierons de le faire passer, mais il y en a beaucoup d'autres. Un instant, s'il vous plaît. Votre privilège serait d'être entendu avant quelle heure?

M. JEAN: Nous prenons l'avion à six heures. Il faudrait que le départ se fasse à cinq heures d'ici.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Oui, et les malles à prendre, etc. Alors, ce serait avant quatre heures.

M. LOUBIER: Si vous vous souvenez, hier, il était le premier sur la liste, et vous lui avez dit, même ce matin, qu'il pourrait passer, justement parce qu'il venait de très loin...

LE PRESIDENT (M. Séguin): C'est ça.

M. JEAN: II y a eu un malentendu, M. le Président. Vous m'avez enregistré comme étant un propriétaire individuel alors que je représente une association de chauffeurs de taxi artisans.

M. LOUBIER: Est-ce que les gens dans la salle sont d'accord?

LE PRESIDENT (M. Séguin): La demande est faite. Y a-t-il des objections à ce qu'on entende M. Gaston Jean? M. Gaston Jean, vous avez la parole.

M. JEAN: Merci, M. le Président. Tous les problèmes qui ont été discutés et qui se rapportaient à la région de Montréal ne concernent pas les petites villes comme Sept-Iles. Je ne veux pas être le porte-parole de toutes les petites municipalités de la province, je veux tout simplement vous expliquer le cas que nous vivons à Sept-Iles même.

Il y a trois ans, nous avons formé une association de propriétaires de taxis artisans parce que la situation des chauffeurs et des propriétaires au niveau de travail était confuse. Je vous donne un exemple: la question de tarifs. Il y a deux associations de services que nous appelons "stand", si vous me permettez d'employer le mot "stand" pour que je ne me mêle pas, et il se faisait une concurrence au niveau des tarifs. Un "stand" coupait les prix pour avoir une plus grande clientèle et ainsi de suite. Ceci se faisait toujours au détriment des propriétaires artisans. Alors, nous avons formé notre association avec le but premier d'uniformiser les tarifs.

Par la suite, nous avons négocié un règlement municipal pour nous permettre une plus grande liberté d'action. Après ces succès, nous avons attaqué la concession de l'aéroport. Grâce à l'intervention de M. Alfred Bossé, le député de Dorion, qui est venu lui-même à Sept-Iles à deux reprises et qui est intervenu avec succès, nous avons réussi à abolir la concession de l'aéroport de Sept-Iles. Je dois vous dire que les objections à ce moment étaient une question de services. Le gouvernement fédéral disait que, s'il abolissait la concession de l'aéroport, il n'y aurait plus un service garanti. Dernièrement, le gérant de l'aéroport de Sept-Iles a déclaré que, depuis que la concession est disparue, le service est meilleur. Ceci étant réglé, allons à la question du règlement no 6.

Je dois vous dire, excusez-moi, je saute une étape.

Le tableau qui est devant moi, pas le tableau de droite parce qu'il existe déjà, mais le tableau de gauche, je dois vous dire qu'il y a un an, un an et demi, nous nous sommes vus, nous, en tant qu'association de prorpiétaires artisans, dans l'obligation non pas d'obéir à ce système, mais de demander à la ville de Sept-Iles de municipaliser les "stands" de taxis. Je m'explique. Les propriétaires d'associations de services, tout simplement, augmentaient, à chaque succès que nous avions, le tarif de nos cotisations, toutes les semaines. Il est venu un temps où nous étions saturés. Nous avions même dépassé la saturation. Nous avons alors demandé au conseil municipal de nous municipaliser. A la suite des pressions qui ont été faites par l'opposition — je l'appelle comme cela — par les propriétaires de "stands" à la ville, les conseillers n'ont pas voulu prendre position parce que cela détruisait des entreprises déjà établies dans leur ville. Nous en sommes donc restés au point mort, pris encore dans des chicanes, à négocier les tarifs de "stands".

Je vous dis tout ceci pour vous éclairer. Ensuite, si vous avez des quesiions, bien entendu, vous les poserez.

La question du double emploi, dans le règlement no 6. A peu près 20 p.c. de nos propriétaires pratiquent le double emploi, depuis un an ou deux. Vous savez sans doute que Sept-Iles est en pleine expansion. Ces propriétaires qui, depuis dix ans, faisaient du taxi 18 heures par jour, qui réussissaient à joindre les deux bouts en travaillant pendant tout ce temps, se sont placés dans une autre position pour une période d'expansion. Je demande, pour notre région, que la question du double emploi, dans le règlement no 6, disparaisse, parce que lorsque la stabilisation se fera ces propriétaires sont susceptibles de revenir faire du taxi à temps plein.

La valeur marchande du permis. Dans le règlement no 6, vous annulez la valeur marchande de nos permis de taxi. Par contre, vous nous demandez de prendre un fonds de pension. Vous nous demandez, tout simplement, de payer deux fois notre fonds de pension ou notre fonds de retraite, si vous préférez.

La valeur marchande de notre permis, que nous avons payé de peine et de misère, à la sueur de notre front, vous ne croyez pas que ce capital accumulé, au moment de notre retraite, sera bon pour notre fonds de pension? Pourquoi annuler la valeur marchande de notre permis de taxi pour nous obliger à prendre un fonds de pension, alors que nous l'avons déjà ramassé de peine et de misère?

Ensuite, la valeur marchande avant le 8 juillet 1972. Avant que le bill 23 soit adopté, il y a eu des propriétaires qui ont acheté des voitures-taxis, dont ils ont payé le permis $7,500. Cela veut dire qu'avec l'automobile, c'est un montant d'à peu près $12,000. Ces types, au cas où le règlement serait accepté, à partir du 1er février, vont être obligés de continuer de payer leurs dettes contractées depuis déjà six mois ou un an. Cela leur prendra trois ou quatre ans à rembourser cela. Es vont être obligés de payer leurs dettes pour rien, parce qu'ils n'auront plus aucune valeur. En plus de ça, ils vont être obligés de prendre leur fonds de pension.

Je calcule que la valeur marchande de notre permis, c'est notre valeur de fonds de retraite. Au moment où nous prendrons notre retraite, que ce soit à 60, 65 ou 70 ans, si le permis se vend $10,000, $12,000 ou $15,000, ça va faire un beau capital qui va probablement rapporter un bel intérêt comme fonds de retraite.

Je demande que la valeur des permis de taxi

demeure et soit prise en considération, selon les agglomérations ou selon les municipalités, dépendant de la valeur que les associations leur donneront.

Comme je vous le disais tantôt, le tableau qui est devant moi, avec notre système de la municipalisation des taxis, ressemblait à ça, purement et simplement. Je crois que mon exposé est terminé.

Il y avait une chose aussi, c'est que nous avons plusieurs propriétaires artisans qui n'ont pas de chauffeurs sur leur auto; ils conduisent eux-mêmes. Ces types veulent avoir l'entière liberté de faire le nombre d'heures qui leur plaît et au moment qui leur convient, parce que c'est la liberté qu'ils ont acquise depuis dix ou quinze ans.

Je connais même un type qui fait du taxi actuellement. Il est très malade et il ne peut pas se permettre de faire un minimum de 60 heures par semaine. Il y a des semaines où il peut en faire 20, d'autres 40, mais il y va selon ses besoins et selon sa capacité.

Je demanderais que le minimum soit enlevé pour laisser la liberté aux chauffeurs et aux propriétaires artisans de travailler à leur guise.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je vous remercie, M. Jean. Le député de Bellechasse.

M. LOUBIER: M. Jean, vous avez mentionné que depuis quelque temps, à la suite de la visite de M. Bossé pour régler le problème des concessions, vous étiez satisfait, que le tarif ayant été augmenté vous semblez satisfait également de ce tarif, vous nous avez signalé...

M. JEAN: Je m'excuse. Vous parlez du tarif qu'on paie en cotisations aux propriétaires d'associations de services ou du tarif des taxis?

M. LOUBIER: Je voudrais vous faire préciser vous-même de quel tarif vous parliez. Est-ce que c'était strictement le tarif? ...

M. JEAN: C'est la cotisation que nous payons aux associations de services pour avoir le droit de faire partie de leur organisation.

M. LOUBIER: Mais vous, est-ce que vous représentez une association de services...

M. JEAN: Non.

M. LOUBIER: ... ou une association de propriétaires artisans?

M.JEAN: C'est ça.

M. LOUBIER: Est-ce que cette association inclut également les chauffeurs?

M. JEAN: Non.

M. LOUBIER: Strictement les propriétaires artisans.

M. JEAN: Oui, mais nous avons toujours permis à nos chauffeurs de participer à nos délibérations.

M. LOUBIER: Et vous voudriez que le double emploi soit continué dans votre région, étant donné les explications que vous...

M. JEAN: C'est ça.

M. LOUBIER: ... avez apportées tout à l'heure, soit que la valeur marchande du permis soit maintenue, etc. Est-ce que vous êtes en faveur d'une association unique pour votre agglomération, pour votre territoire et est-ce que vous connaissez des délimitations de votre territoire comme agglomération?

M.JEAN: Ecoutez bien. Oui, je suis en faveur de l'association unique parce que la municipalisation des postes de taxis dans notre ville, c'est ce que nous avons essayé d'obtenir depuis un an et demi. Comme je vous le disais tantôt, ç'avait été refusé à cause de certaines prises de position des échevins.

Maintenant, dans ce cas-ci, je veux parler de centrale unique. Nous, dans notre agglomération, ça comprend la ville de Port-Cartier qui est située à 40 milles de Sept-Iles et, par téléphone, c'est un interurbain.il faut passer par l'interurbain. Je prône une association unique mais avec le choix selon son administration ou ses décisions d'avoir une ou plusieurs centrales, selon les besoins.

M. LOUBIER: C'est-à-dire une association unique pour Sept-Iles et Baie-Comeau...

M. JEAN: Non.

M. LOUBIER: ... et deux centrales pour les communications.

M. JEAN: Excusez, Port-Cartier.

M. LOUBIER: Oui, Port-Cartier, je m'excuse. A ce moment-là, avec une centrale téléphonique pour ce qui intéresse Sept-Iles et une centrale pour Port-Cartier.

M.JEAN: C'est ça.

M. LOUBIER: Et une centrale de communications unique pour Sept-Iles et pour...

M. JEAN: Une association qui administrerait les deux, mais au niveau du travail, une centrale de télécommunication, une pour Sept-Iles et une pour Port-Cartier.

M. LOUBIER: Est-ce que vous êtes en faveur que les chauffeurs ou les propriétaires artisans aient à remplir cette feuille de route pour tenir compte de leurs déplacements, s'ils quittent l'automobile?

M. JEAN: Non, je ne suis pas en faveur de ceci parce que cela enlève la liberté au chauffeur, premièrement, et deuxièmement ça fait tout une administration, ça. Cela prend tout pour lui faire remplir sa feuille de "way bill", donc imaginez s'il faut lui demander d'inscrire l'endroit du départ et la destination! Quoiqu'il reste toujours que nous, étant donné que la ville est petite et que les distances sont assez longues, nous demandons à nos chauffeurs, quand ils prennent des voyages pour l'extérieur, de se rapporter.

M. LOUBIER: Maintenant, est-ce que vous êtes en faveur du règlement qui prévoirait qu'il n'y aurait que quatre passagers ou cinq?

M. JEANi Excusez, je l'ai pris en note. Notre région est en pleine expansion industrielle et il y a de la forêt. Il y a un chemin de fer qui va vers Schefferville. Il arrive souvent que nous sommes demandés pour aller à ce qu'on appelle le 12 milles chercher des employés qui descendent du chemin de fer et les amener à Sept-Iles. On dit le 12 milles parce que c'est 12 milles par chemin de fer, mais par la route c'est plus. Souventefois, on arrive là, puis ils sont six hommes à monter dans l'auto. Si le règlement exige un maximum de quatre, il va y en avoir deux qui vont rester là. Le tarif demandé pour cela est $12, ce qui doublerait le tarif pour eux. Nous, au sein de notre association, nous avons réglementé la même norme que les assurances nous demandent, soit sept passagers y compris le chauffeur.

M. LOUBIER: Maintenant est-ce que vous êtes satisfait du système d'assurances auquel vous adhérez comme association, quant aux primes, aux services, etc.?

M. JEAN: Nous n'avons pas d'assurances, comme association. La seule compagnie qui nous assure est Wawanesa, et dans la région de la Côte-Nord, nous avons des tarifs spéciaux, pas spéciaux inférieurs, spéciaux supérieurs.

M. LOUBIER: Est-ce seulement pour les propriétaires de taxis?

M. JEAN: Pour les propriétaires de taxis. Si vous voulez avoir une idée approximative, le tarif par auto est entre $800 et $1200 par année.

M. LOUBIER: Par véhicule?

M. JEAN: Par véhicule automobile.

M. LOUBIER: Et par véhicule, est-ce que vous êtes au courant, véhicule, affaires, plaisir?

M. JEAN: II y a une petite majoration.

M. LOUBIER: Est-ce qu'il y a un déductible?

M. JEAN: Oui, on a un déductible de $250 ou de $500.

M. LOUBIER: Etes-vous regroupés pour vos achats d'essence, de pneus ou autres services?

M. JEAN: Disons que nous ne sommes pas regroupés. Nous sommes seulement 40 taxis dont 36 propriétaires; nous ne pouvons pas nous permettre une administration valable. Je m'occupe moi-même, ainsi que mon collègue, quand il y a des démarches à faire, par exemple, de l'achat des pneus. A une certaines période de l'année nous allons voir une compagnie mais ça ne signifie pas que nous continuons régulièrement avec cette compagnie, c'est quand l'occasion se présente, alors que nous avons un gros achat à faire tous ensemble.

M. LOUBIER: Est-ce que vous préféreriez être regroupés sous forme de corporation, c'est-à-dire avec un bureau de direction? Le bureau de direction pourrait édicter les conditions d'achat ou assurer le service.

M. JEAN: Actuellement, nous avons deux postes de taxis. Il y en a un qui nous coûte $25 par semaine chaque automobile; nous sommes 28. L'autre poste de taxis, où ils sont 12, leur coûte $35 par semaine. C'est toujours l'Association des propriétaires artisans qui fait la fluctuation de ces tarifs. S'ils sont quatre ou cinq, dans le groupe des 28, qui ne sont pas satisfaits, ils déménagent à l'autre poste; à ce moment-là, c'est le transfert du tarif qui se fait.

Nous en avons discuté précisément quand nous avons parlé de la municipalisation des postes de taxis, que cela réduirait sensiblement notre coût de cotisation pratiquement de moitié, surtout avec les revenus d'essence, ce qui nous donnerait un pouvoir d'achat supérieur parce que nous serions 40 au lieu d'être 28 d'un côté et 12 de l'autre.

M. LOUBIER: Vous souhaiteriez ni plus ni moins qu'il y ait réunification de ces deux groupes.

M. JEAN: Précisément.

M. LOUBIER: Souhaiteriez-vous être formés ou constitués juridiquement, en droit, par une corporation administrée par les directeurs que vous éliriez...

M. JEAN: Oui.

M. LOUBIER: ... et qui pourrait prendre la forme d'une coopérative ou d'une compagnie de gestion?

M. JEAN: De toute façon, quand nous avons discuté de la municipalisation des postes, nous demandions à la ville de nous construire un poste; nous nous chargions de fournir la centrale et l'administration qu'il nous fallait. Il aurait

fallu, à ce moment-là, s'incorporer ou s'enregistrer — appelez cela comme vous voulez, je ne suis pas un expert dans ces choses-là — pour se créer une administration par laquelle les revenus auraient été partagés entre chacun des propriétaires mais toujours avec une clause voulant que nous n'ayons pas le droit de former une compagnie ou une coopérative fermée. Chaque nouveau membre ou nouvelle licence émise l'aurait été au même titre que nous le sommes.

M. LOUBIER: D'accord, merci.

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

M. AUDET: M. le Président, on parlait des chauffeurs locataires ou à commission de votre association de taxis artisans. Est-ce que ces chauffeurs sont satisfaits actuellement de leur position?

M. JEAN: Actuellement, nos chauffeurs sont tous à commission. Dû à l'expansion que nous connaissons présentement — nous sommes partis de 24,000 de population, il y a environ 15 mois, et nous sommes rendus à peu près à 32,000 de population — nous avons plus de travail.

Cette expansion nous amène de l'ouvrage et, à la commission que nous leur donnons, ils gagnent pas mal plus que le salaire minimum.

M. AUDET: Vous mentionniez tout à l'heure que les chauffeurs de taxi étaient invités à participer aux réunions de votre association. Est-ce que vous auriez objection à ce que les chauffeurs embauchés par les propriétaires artisans fassent partie de votre association et ne soient pas seulement invités à vos réunions? Qu'ils fassent partie de votre association par une cotisation, en vue de participer aux économies réalisées?

M. JEAN: Non, j'aimerais mieux que les chauffeurs en question se regroupent en une association pour les chauffeurs et qu'ils viennent nous voir pour négocier. Ils viennent à nos délibérations. Ils ont le droit de parole, mais ils n'ont pas le droit de vote. Nous considérons que les problèmes des propriétaires artisans ne sont pas nécessairement les problèmes des chauffeurs. Alors, qu'ils se forment en association, qu'ils viennent nous rencontrer et nous négocierons avec eux.

M. AUDET: Vous aimez mieux négocier avec les chauffeurs que de les avoir avec vous pour vous aligner vers un même point d'horizon. Cela faciliterait peut-être les relations patrons...

M. JEAN: Oui. Ecoutez, c'est que nos chauffeurs ne sont groupés dans aucune association que ce soit. Nous avons l'Association des propriétaires de taxis artisans qui est toute jeune. Elle existe depuis trois ans seulement. Nous leur permettons de venir discuter parce que nous voulons connaître leurs griefs. Nous voulons améliorer leur sort tout en améliorant le nôtre. S'ils veulent avoir le droit de vote au sein de notre association, je m'y oppose. Mais s'ils veulent se former en association pour venir négocier avec nous — parce que nous serons deux groupes distincts, et nous le sommes, en fait, il y a les chauffeurs et il y a les propriétaires artisans— je n'aurais aucune objection. Au contraire, je les encourage.

M. AUDET: Une autre question. Est-ce que le tableau qu'on vous présente, ici en avant, vous satisfait jusqu'à un certain point?

M. JEAN: II y a des chiffres astronomiques qui sont attachés à ceci comme assurances générales ou assurances groupes.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre! Je ne voudrais pas que vous soyez désavantagé. Si, à distance, il est difficile de voir ce qu'il y a sur ce tableau, j'accepterai la question du député sous réserve, afin que vous puissiez faire les observations avec connaissance de cause de ce qui est écrit en arrière. Si vous avez un problème à voir ce qui est écrit, vous n'avez qu'à dire, tout simplement: Je n'ai pas de commentaire à faire ou je ne vois pas le tableau. Je ne voudrais pas vous désavantager.

M. JEAN : Est-ce que je pourrais demander au député de répéter sa question?

M. AUDET: Je vous demandais si les propositions qu'on vous fait au tableau, sur un genre d'association des détenteurs de permis vous satisfont? Est-ce que ce serait en mesure de satisfaire aux exigences de votre association actuellement?

M. JEAN : Je vous l'ai dit tantôt. Nous avons travaillé à la municipalisation des postes de taxi, et cela revenait à cela.

M. AUDET: Cela veut dire que la même chose...

M. JEAN: Disons que l'incorporation, l'enregistrement ou la coopérative, ça peut être différent. Mais l'idée générale revient à cela.

M. AUDET : Vous ne verriez pas, dans l'existence d'un directeur général qui serait le représentant du gouvernement, par exemple, une lacune quelconque à votre liberté d'association?

M. JEAN: Oui. Nous, ce que nous voulons... Ce système, nous le voulons par notre propre administration.

M. AUDET: Cela fait toute la différence. Très bien.

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

M.TREMBLAY (Sainte-Marie): M. Jean, vous avez bien dit tantôt que tous les taxis à Sept-Iles sont assurés avec Wawanesa?

M. JEAN: Oui.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce parce que d'autres compagnies ne vous acceptent pas?

M. JEAN: Nous en arrivons à des courtiers d'assurances et c'est beaucoup plus cher.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Cela coûte, en moyenne, de $800 à $1,200 par année?

M.JEAN: De $800 à $1,200, et il y a un type qui m'a dit, avant de partir de Sept-Iles, qu'il payait $1,465 à cause de son dossier.

M.TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous venez de me faire comprendre pourquoi Wawanesa ne refuse personne. A ce prix-là, je suis prêt à vous assurer demain matin.

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

M. BOSSE: M. Jean, je tiens à vous féliciter du sérieux de vos représentations. Justement, sur la question des assurances, lors de la réunion qui avait été tenue le 18 novembre, où tous les représentants du taxi avaient été convoqués au ministère des Transports, n'y avait-il pas été question, en ce qui a trait aux assurances, est-ce qu'il n'y avait pas eu des suggestions qui avaient été mises de l'avant ou, enfin, que suggérez-vous pour améliorer la situation?

M. JEAN: Bien, l'assurance-Etat pour uniformiser les tarifs.

M. BOSSE: Vous avez soulevé une inquiétude concernant les transactions qui sont déjà commencées. Ceux qui ont déjà acheté sont inquiets. Je peux vous rassurer. Dans le règlement, il est prévu que ces transactions déjà amorcées sont confirmées, étant considérées comme des transactions déjà acquises.

M. JEAN: Mais ce que je voulais expliquer tantôt, M. Bossé, excusez-moi, M. le député de Dorion...

M. BOSSE: Ce n'est pas important; ça commence à être connu que je suis...

M. JEAN: Je voulais tout simplement rattacher cela à la valeur de notre permis de taxi qui, par le règlement no 6, disparaîtrait. Ces types seraient obligés de payer pour cette valeur qu'ils n'ont pas.

M. BOSSE: Sachez que nous avons pris en bonne considération les remarques concernant la valeur marchande. Ce n'est pas pour rien que nous sommes allés rencontrer des groupes et que vous êtes ici aujourd'hui. Personnellement, je tiens à vous remercier de l'hospitalité que vous m'avez offerte lors de mes passages à Sept-Iles.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce sont des affaires personnelles.

M. BOSSE: Disons que ce n'est pas officiel.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Jean, je vous remercie, au nom des membres de la commission, de votre présentation.

M. JEAN: Merci.

Sherbrooke Radio Taxi

LE PRESIDENT (M. Séguin): Nous appelons maintenant Sherbrooke Radio Taxi, M. Brodeur.

M. CHARPENTIER: M. le Président, mon nom est André Charpentier, je suis adjoint à M. Brodeur et M. Brodeur m'a demandé d'agir en son nom. M. Brodeur est ici, à ma droite; M. Denis Goupil à ma gauche. M. Brodeur est le président et M. Goupil est le secrétaire de la compagnie. Nous agissons en vertu d'une résolution dont vous avez l'extrait...

M. LOUBIER: Quel est son nom?

M. CHARPENTIER: M. Denis Goupil.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le chef de l'Opposition a pensé, pour un instant, pouvoir trouver un lien de parenté; c'est parce qu'il avait mal compris. Continuez, M. Charpentier.

M. CHARPENTIER: Merci.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est un des saints martyrs canadiens, Goupil. Il y a une différence avec Loubier.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Charpentier.

M. CHARPENTIER: Nous désirons vous présenter une situation unique dans la province de Québec dans le domaine du taxi. A Sherbrooke, il y a une seule compagnie. Il y a 75 permis et 68 individus détiennent ces permis. Il y a 61 personnes qui ont chacune un permis et sept personnes qui ont chacune deux permis. C'est illégal par règlement municipal de détenir plus

de deux permis de taxi. Pour avoir un deuxième permis de taxi, il faut avoir possédé à la satisfaction des autorités municipales un premier permis durant trois ans.

Notre compagnie n'est ni une coopérative, ni une compagnie sans but lucratif. Notre compagnie est incorporée en vertu de la première partie de la Loi des compagnies de Québec. Cependant, nos 68 détenteurs de permis de taxi, s'ils détiennent un permis de taxi, détiennent deux actions ordinaires dans la compagnie; s'ils détiennent deux permis de taxi, ils détiennent quatre actions ordinaires dans la compagnie. Aucune autre personne que ces 68 individus dont vous avez la liste à la fin du mémoire avec leurs nom, adresse, numéro de téléphone, numéro de permis et nombre de permis, ne détient d'autres actions ordinaires dans la compagnie; aucune option ou souscription d'action ordinaire n'existe. Nous n'avons que 150 actions d'émises et payées en capital-actions.

Nous ne sommes certainement pas une coopérative, mais nous pouvons dire que tous et chacun des 68 détenteurs de permis ont les mêmes droits et privilèges qu'ils auraient — nous le croyons — si c'était une coopérative.

Cependant, en vertu de la première partie de la Loi des compagnies, advenant le cas que dans les opérations nous ferions des profits, ils pourraient en bénéficier. La compagnie paiera de l'impôt et les gars en bénéficieront. Mais le but principal, premier de notre compagnie n'est pas de faire des profits. Notre compagnie est une association des propriétaires, parce qu'ils y ont des droits égaux, et est en même temps une compagnie de services, parce qu'elle ne détient absolument aucun permis de taxi au nom de la compagnie.

Notre compagnie, pour fonctionner, a $400,000 d'investissement, dans la ville de Sherbrooke, tant en terrains, bâtisses et autres articles nécessaires à l'exploitation. On a toujours de $4,000 à $5,000, par exemple, en comptes de taxi recevables parce que les hôpitaux, Bell Canada, les écoles, les CEGEP qui veulent faire transporter leurs employés en dehors des heures, la nuit, sous bonne garde, en sécurité, les font transporter par taxi. Il y a un système de coupons, les propriétaires rapportent ces coupons à la compagnie et celle-ci facture les différentes institutions. La compagnie ne prend pas un seul cent de profit. Si une garde-malade d'hôpital retourne chez elle à trois heures du matin et que le voyage est de $2, le propriétaire ou le chauffeur recevra de la compagnie $2. L'institution sera facturée pour $2. Nous ne sommes pas une compagnie à profit. Nous sommes réellement une compagnie de services.

Afin de pouvoir donner un bon service à la population de Shebrooke et aussi afin de protéger les intérêts des propriétaires, nous avons un bureau de direction élu normalement, à l'assemblée annuelle, lequel bureau de direction se réunit une fois par semaine. Nous avons un comité de discipline, qui siège à tous les quinze jours, régulièrement, et à l'occasion, en-dedans de ces quinze jours, pour un cas majeur. Toute plainte du public est déposée devant le comité et est étudiée. Le propriétaire ou le chauffeur est appelé à se présenter, doit s'expliquer, doit se justifier. S'il est en tort, il y a des suspensions en conséquence, selon la gravité du délit. Je ne veux pas aller, quand même, dans les détails.

Nous possédons une centrale de radio, pour l'ensemble de notre territoire. Nous possédons un service d'essence, mais toujours à l'intérieur de la même compagnie. Nous n'avons pas deux ou trois compagnies pour cela. C'est toujours à l'intérieur de la même compagnie. Le service d'essence fonctionne 24 heures par jour et sert nos propriétaires, nos chauffeurs et le public. Nous avons aussi un atelier de mécanique, qui est ouvert aux heures normales permises par les comités paritaires, mais pas la nuit, sauf pour des cas bien spéciaux, pour un véhicule-taxi, par exemple. Il faut bien gagner sa vie dans le jour. Si c'est une réparation majeure, on l'effectuera le soir. Nous avons aussi un atelier de débossage. Ces ateliers de mécanique et de débossage font aussi du service ou font de la vente, si vous voulez, au public.

On dit qu'on ne fait pas de profit, dans nos ateliers de mécanique. Un mécanicien classifié selon les normes des comités paritaires va travailler chez nous. Il est aussi compétent que celui qui travaille chez n'importe quel dépositaire d'automobiles. Les dépositaires chargent $9.50 l'heure, à Sherbrooke, et nous, nous chargeons $7 l'heure. Nous ne voulons pas faire de profit. Nous voulons rendre un service. D'ailleurs, si on fait un profit, de toute façon, ce sont les propriétaires qui se le divisent entre eux, à la fin de l'année. Ils participent également. Mais le but n'est pas de leur charger plus cher et de leur rembourser cela à la fin de l'année. Le but est simplement d'avoir du service.

L'essence leur coûte quelques sous de moins le gallon que s'ils l'achetaient ailleurs. Si, à la fin de l'année, il y a des profits, ils sont inscrits dans des petits livres. Il y a des dividendes qui sont votés mais qui ne sont pas payés. C'est de cette manière qu'on capitalise, qu'on peut quand même avoir $400,000 d'actif et seulement un peu moins de $200,000 de dettes. Ce sont des hypothèques et des dettes normales d'affaires.

Les propriétaires paient leur "stand", excusez l'expression. Leurs paiements hebdomadaires pour les services de relais d'appels, etc., cela coûte $15 par semaine. Mais, quand ils viennent payer, ils ne paient pas $15 mais $20. On leur donne un reçu de $15 pour leur "stand" et on leur en donne un autre de $5 pour un prêt sans intérêt qu'ils viennent de faire à la compagnie. De cette manière, volontairement, les propriétaires se serrent les coudes, en prêtant de l'argent, en achetant les pneus chez nous.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Un emprunt volontaire ou un prêt?

M. CHARPENTIER: Un prêt. Pour la compagnie c'est un emprunt, pour le propriétaire c'est un prêt qu'il fait. Cela dépend où on se place.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Parfait.

M. CHARPENTIER: Ce que je veux dire par là, c'est que la compagnie actuellement doit approximativement à ses propriétaires $200,000. C'est de l'argent qu'ils ont mis de côté, ce n'est pas de l'épargne forcée, c'est de l'épargne volontaire, décidée en assemblée générale. Nous avons une assemblée annuelle et nous avons toujours une assemblée au milieu de l'été aussi pour les petits rajustements de mi-saison.

Ils ont tous voix au chapitre. Ils sont tous actionnaires, sur le même pied. Nous avons quand même bâti autour de ça, mais nous n'avons pas bâti ça dans les deux dernières semaines ou dans les trois derniers mois. Il y a eu un mouvement d'intégration. Si je me reporte au mémoire que nous vous soumettons, en 1955, à Sherbrooke il existait quatre associations, ou avant ça.

A partir de 1955, il existait deux compagnies qui fonctionnaient à peu près selon les mêmes critères, sauf une qui s'appelait Radio Red Diamond Taxi, qui avait approximativement 50 véhicules, et l'autre compagnie, Bleu Vétérans Taxi, avait 25 véhicules. A force de se rencontrer et d'essayer de se comprendre, les gars se sont rendu compte que s'il y avait une centrale — pas seulement du côté de la centrale — s'ils étaient tous ensemble, s'ils prenaient tous leurs pneus et leurs batteries, etc., à la même place, c'est-à-dire chez eux, ils épargneraient quelques dollars ici et là.

Et dans le taxi, ils ne font pas des salaires de millionnaires. Mais s'ils économisent quelques dollars ici et là, à la fin de l'année ils réussissent — en y mettant bien des heures aussi — à se faire quand même un bon revenu.

D'un autre côté, nous avons un taxi par 1,120 personnes; il y a 84,000 de population à Sherbrooke et il y a 75 taxis. Il y a des gens qui nous disent — nous avons entendu ce matin quelqu'un le dire, je ne sais pas si c'est le ministre ou un autre — que les permis à Sherbrooke valaient $14,000 ou $15,000. S'il y a quelqu'un qui a dit ça ce matin, c'est vrai, je le confirme.

Pourquoi? Parce que les gars s'occupent de leur affaire. Chez nous, nous avons besoin d'une centrale de radio, c'est bien certain, parce que 95 p.c. de notre travail est fait par radio. De la maraude, sur la rue principale à Sherbrooke — la rue principale a trois quarts de mille de long — il y en a si peu que nous n'en parlons pas.

Mais d'un autre côté, pour donner un bon service à la population, aux gens qui, sur la rue Wellington ou dans le centre de la ville, veulent avoir un taxi — il n'y a pas de téléphone public à tous les poteaux — à deux endroits il y a des téléphones qu'ils décrochent, ils n'ont qu'à dire leur nom et nous envoyons un véhicule immédiatement.

Il y a un autre endroit pour ne pas gêner la circulation — parce que nos taxis ne gênent pas la circulation à Sherbrooke... Si nous avons de bonnes relations avec le conseil municipal, c'est que lorsque nous avons un problème nous allons les voir. Us nous comprennent, et si nous nous entendons bien avec eux, c'est parce qu'il y a eu des efforts de notre bord aussi.

Les taxis ne traînent pas partout sur les coins de rue, partout. Je ne veux pas dire qu'ailleurs ils font ça. Je ne veux pas nous comparer avec ailleurs. Il reste que chez nous c'est ça. Sur la rue Wellington-Sud, pas loin du centre de la ville, là où il y a des hôtels, des restaurants, une population flottante, des touristes, pour les gens qui veulent des taxis tard le soir, la compagnie a acheté — et elle a payé le prix — un terrain d'environ 100 pieds de large — vous m'excuserez pour le prix juste, c'est dans le centre de la ville et ça coûte assez cher du pied — par une bonne profondeur, sur lequel les véhicules peuvent entrer, tourner au fond et revenir pour pouvoir faire ça ensuite.

Nous avons un immense dôme qui tourne, et les gens voient que c'est bien là. Il y a des trottoirs en ciment pour ne pas que les gens aient les pieds dans la boue, etc. Cela coûte de l'argent pour l'acheter, pour les taxes foncières à tous les ans. Mais nous réussissons quand même, avec le service que nous donnons, à avoir une bonne clientèle, une clientèle régulière et satisfaite.

Quand nous allons à l'hôtel de ville, et que nous avons de la misère, si nous voulons une augmentation de taux, nous pouvons dire: Nous, nous faisons ceci et cela. Le prix de l'essence augmente, le prix des voitures aussi, nous augmentons les taux, et nous nous arrangeons bien.

Tout ça pour vous dire que nous comprenons les efforts que le gouvernement provincial veut faire pour mettre de l'ordre, pour nettoyer, pour aider — employons le mot que vous voudrez — le taxi en général dans la province. Nous ne voulons pas juger comment ça fonctionne ailleurs. Mais nous nous disons que s'ils faisaient la même chose que nous faisons chez nous — nous ne voulons pas donner de leçons à personne, debout sur un piédestal — les permis vaudraient probablement $10,000 et le revenu net serait probablement meilleur.

Chez nous les chauffeurs sont payés à 40 p.c. Et ne leur demandez pas s'ils veulent louer des voitures, ils savent que ça existe ailleurs, ils ne l'ont jamais demandé, et n'en veulent pas.

Nos employés de "dispatching" — nos répartiteurs — sont bien payés parce qu'on vient justement de négocier une convention collective, ils sont syndiqués, ils sont reliés à une

centrale syndicale. Nos employés de garage, débosselage, mécanique, essence, viennent de demander une accréditation; nous ne nous sommes pas opposés à l'accréditation, nous espérons et nous croyons — nous avons 28 employés qui n'ont aucune affaire dans le taxi — qu'en s'assoyant autour d'une table et en prenant le temps qu'il faut, on va bâtir une convention collective qui soit satisfaisante pour tout le monde. Ils ne se syndiquent pas parce qu'ils ne sont pas assez payés ou parce qu'il y a ceci ou cela.

Nous calculons que de toute façon nous aurions un interlocuteur valable quand on discutera cela. Ce sera peut-être plus facile, on ne le sait pas, on tente l'expérience peut-être avec un peu de naïveté mais bon coeur. On veut dire aussi que si nos chauffeurs veulent se former en association, on est prêt à discuter avec eux, on a toujours été prêt à discuter avec le conseil municipal, avec nos répartiteurs, on est prêt à discuter avec une association des chauffeurs aussi. Mais les types travaillent à 40 p.c, ils n'ont pas un sou d'investi, ils ne paient pas un sou d'essence, pas un sou d'assurances; ils ont 40 p.c. de la recette de la journée.

Je comprends que l'hiver, ils font plus et l'été moins; mais d'un autre côté ces gars savent aussi que travailler à une place ou à l'autre, ou avoir un commerce, on ne fait pas toujours le même profit à tous les mois. Ce qui compte, c'est le total de l'année. Il y a des périodes dans l'année où on travaille un peu plus fort parce qu'il y a une tempête de neige, parce qu'il pleut, mais c'est la nature même de l'industrie. On ne peut pas forcer les gens à prendre des taxis, ils en prendront quand ils voudront en prendre, mais ils vont en prendre plus quand il neige, etc.

Ils travaillent à 40 p.c. et on n'a jamais entendu dire... s'ils n'avaient pas été satisfaits, je suppose que c'est à nous qu'ils en auraient parlé en premier. A notre connaissance, il n'y a pas de délégation des chauffeurs de Sherbrooke ici; s'il y en a qui viennent, si on peut l'expliquer, si on peut vous donner une réponse par la suite, cela nous fera plaisir. Mais on n'est au courant d'aucun malaise chez nous concernant les chauffeurs.

Mais comme je l'ai dit, s'ils désirent se syndiquer ou se former en association, très bien, nous sommes disposés à leur parler n'importe quand. Tout ça pour vous dire que ces efforts qui ont été déployés dans le passé, parce qu'il a quand même fallu que des gars perdent un peu de leur liberté, perdent un peu, ou se modifient un peu parce que le chauffeur de taxi en général est individualiste de nature. Ils ont fait des sacrifices, ils ont une belle situation aujourd'hui, ils en sont satisfaits. Ils ne disent pas au gouvernement: Mêlez-vous de vos affaires. Loin de là, ils vous disent une chose: Si vous voulez faire le ménage dans la province, quand vous l'aurez fait — et on vous souhaite de le faire aussi bien qu'à Sherbrooke parce que chez nous ça va bien — dites-le nous et nous sommes prêts à ce moment-là à être régis par tel bill et par le règlement no 6, avec les modifications que vous y apporterez, bien entendu.

Il demeure quand même que si nous étions précipités avec tous les autres gens du taxi de la province, nous avons une crainte et je crois qu'elle est légitime, c'est que notre intégration précipitée nous causerait des heurts. Il va quand même y avoir une période d'adaptation qui peut être assez longue. Quand on a fusionné, groupé, rejoint ensemble, sous le même toit, 75 personnes — depuis que nous sommes arrivés, on entend parler de milliers de permis — cela ne peut pas faire autrement que pour une période de temps, ça va frotter dur. Et vous allez être obligés de mettre de l'eau dans votre vin et il y a bien du monde qui va être obligé de mettre de l'eau dans son vin.

Je pense que nous, de toute façon, ne voudrions pas quand même être obligés, tant et aussi longtemps que votre règlement no 6 ne sera pas rôdé, parfait, de payer le prix une deuxième fois; on l'a payé une fois, on a fait des sacrifices. Le public a un bon service et quand je dis que le public a un bon service, je ne me fais pas le porte-parole du public; avant-hier, le conseil municipal de la cité de Sherbrooke, parce que nous travaillons avec lui, le mémoire que vous avez devant vous, la cité l'a et nous avons demandé ses commentaires. Je comprends qu'on lui a donné tard un peu, à peu près trois quarts d'heure avant que l'assemblée commence parce que nous avons fini ce mémoire à 10 h 30 vendredi soir. Les échevins n'ont pas voulu nous donner exactement ce qu'on voulait; mais on va l'avoir lundi prochain et on vous fera parvenir les commentaires de la cité de Sherbrooke sur ce que nous disons dans ce mémoire. Le président de la Commission des transports, l'échevin Gérard Déziel, a dit: Voici un groupe de gens qui s'occupent de leurs affaires. Un peu ce que je vous ai dit. Un autre échevin, M. Quintal, a dit: Pour une fois qu'un groupe ne nous donne pas de problèmes et veut notre aide, pourquoi ne leur donnerait-on pas?

C'est simplement une technicité et chacun n'avait pas eu le temps, quand même, de digérer ça, malgré qu'il n'y a pas tellement de pages. On l'a eu trois quarts d'heure avant l'assemblée et il y avait d'autres articles à l'ordre du jour. Ils ont demandé de reporter cela à la semaine prochaine et nous sommes confiants et convaincus que nous allons avoir un télégramme par lequel le conseil municipal de la ville de Sherbrooke nous approuvera dans nos revendications.

Appelez ça un moratoire ou donnez-nous le statu quo, nous vous demandons quatre ans. Si dans trois ans ça va très bien dans la province, vous nous direz: Cela va très bien. On en entendra parler et on l'aura constaté. Nous ne voulons pas faire bande à part. A Sherbrooke, ce sont des gars de taxi, comme ailleurs dans la province. C'est dur de travailler dans le taxi. Les

gars se sont organisés, puis ils font de l'argent. D'un autre côté, ils ne veulent pas rester à part des autres. On ne veut pas dire aux autres: Vous autres, vous faites ceci de travers; vous autres, vous faites ça de travers. Les gars sont peut-être pris dans des systèmes où il y a trop de monde. La conversation est peut-être difficile. Quand on fait une assemblée, il faut en avoir 75. Pour en avoir 75 le même soir, il faut être bien certains de les avertir d'avance, de les notifier officiellement, d'après la Loi des compagnies etc., que cela aura lieu tel soir, à telle heure, pour que les gars aient tous un chauffeur sur leur taxi. Nous vous demandons quatre ans dans le rapport. D'ici trois ou quatre ans, je pense que vous allez nous faire mal. Vous allez nous punir pour nous être bien conduits, pour nous être occupés de nos affaires. En fait, notre demande principale, c'est ça.

Pour autant que votre règlement no 6 est concerné, vous avez le mémoire, les détails sont dedans. Je ne voudrais pas m'arrêter sur des choses comme le fumage, les conversations téléphoniques, puis les freins à disques. Il y a deux ou trois points, si vous me le permettez. Je ne veux pas prendre trop de temps, je sais qu'il y en a encore une trentaine qui attendent en arrière de moi. J'ai attendu un bout de temps et je comprends que les gars sont impatients un peu. Si vous me le permettez, je voudrais quand même vous souligner quelques points qui vont nous faire mal. Votre article 6,5 parle de la couleur du véhicule. Je vais vous dire en deux mots et très rapidement qu'avant la fusion, même avant ça d'ailleurs, le groupe de 25 bleus Vétérans ils l'avaient, ça. Cela leur a coûté plus cher que normalement. Quand tu viens pour changer d'auto, quand il faut que tu la fasses réparer, cela coûte quelque chose. Il faut penser à l'argent que tu reçois quand tu revends ton auto. Eux, la couleur n'était pas noire, mais quand même les autos étaient en partie noires. Il reste quand même que la couleur uniforme, que ce soit noir, jaune ou vert, nous prétendons que c'est un coût additionnel sur le dos de ces gars d'à peu près $500 par année. Je ne peux pas vous dire $14.17 pour une affaire et $211.15 pour l'autre.

M. BOSSE: C'est pour 75 ça.

M. CHARPENTIER: Chacun.

M. BOSSE: C'est pour 1975 que c'est prévu.

M. PINARD: Cela sera en vigueur en 1975.

M. CHARPENTIER: Voulez-vous y penser d'ici à ce temps-là? Ailleurs, peut-être, mais à Sherbrooke. $500 de plus en 1972, en 1973 ou en 1975, cela reste $500 par année de plus.

M. PINARD: Ce n'est pas le point fondamental sur lequel je vais m'appuyer pour forcer l'adoption du règlement no 6. C'est un point de détail, quant à moi.

M. CHARPENTIER: Non, non. Le taximètre, par exemple, c'est un point un peu plus délicat. Le taximètre coûte de l'argent; d'un autre côté, il dure longtemps. Le président de la compagnie, qui est assis à ma droite, a deux véhicules. Entre autres, il a un taximètre qu'il a acheté neuf en 1952, qui fonctionne très bien et qui rencontre encore les normes lors des inspections, parce que c'est quand même inspecté, c'est scellé pour la protection du public. Il fonctionne bien du côté mécanique, puis il fonctionne bien du côté prix juste. Changer celui-là pour l'autre avec la codification 110… si cela lui coûte tant de plus, ça dépend toujours de ce qu'il peut en faire. Si cela lui coûte $10 de plus pour que tous les taximètres dans la province soient pareils, puis que c'est mieux parce que vous avez étudié ça ou vous êtes à l'étudier, nous ne ferons pas un drame pour $10 ou $15. Mais, si vous nous dites: Celui-là essayez de le vendre quelque part, vous ne vendez pas ça à d'autres qu'à des chauffeurs de taxi et si tous les taxis dans la province sont obligés d'avoir votre taximètre 110 — ... ce sera dans la poubelle, le taximètre. Si on est obligé d'en acheter un autre, c'est un coût pour rien. Chez nous, on se bat et on a tous travaillé notre affaire pour réduire les coûts partout. On réduit l'essence de $0.04, sur un pneu, le gars va sauver $0.50 ou $0.75 peut-être $1, parce qu'on achète ça en bloc. D'un autre côté, on va arriver puis on va tirer $500 sur la couleur de l'auto, $200 pour le taximètre. Je ne veux pas faire un drame avec le taximètre mais il ne faut pas non plus tirer l'argent par les fenêtres.

M. BOSSE: Je ne veux pas faire de publicité, mais de grâce, quelle marque de taximètre dure vingt ans?

M. CHARPENTIER: On me dit que la compagnie n'est plus mais que son produit était et est encore bon, ce serait Pontbriand. Je ne sais pas si les gens dans le taxi ont déjà entendu ce nom. Il peut y avoir deux ou trois marques différentes. Je ne dis pas qu'il y a 75 véhicules avec des taximètres Pontbriand mais ils ont les mêmes taximètres qu'ailleurs dans la province. Ils sont fabriqués par trois ou quatre compagnies différentes, il y en a qui sont importés d'Europe, il y en a des Etats-Unis. Ce sont des taximètres comme vous avez ailleurs, dans n'importe quelle autre ville, mais ça dure un bon nombre d'années.

Ils ne durent peut-être pas tous 20 ans mais ils sont bons. Il y en a qui en ont peut-être acheté il y a un an. Si son taximètre s'est brisé il il y a un an, il en a un neuf d'un an, il ne veut pas le mettre à la poubelle dans six mois d'ici.

Il y aurait un point assez particulier, votre article 6.146: Un permis par individu ou incorporation, maximum 20 permis. Je vous résume cela assez rapidement mais c'est de cette façon qu'on l'a compris. Chez nous — vous le voyez sur votre liste, d'ailleurs — vous avez sept personnes qui ont deux permis. Il y a les frais

d'incorporation au départ, les honoraires d'avocat, de comptable agréé, le rapport d'impôt pour la compagnie, un bilan.Une compagnie, ça fait toujours un rapport plus élaboré; les totaux sont les mêmes mais les détails doivent être plus précis. Le ministère du Revenu, dans le cas d'une compagnie, demande une foule de renseignements additionnels.

Tout cela, ça va faire une charge quand même assez élevée. Je parle pour ces sept personnes, je ne parle pas pour les 61 autres. On va nous obliger, pour maintenir nos deux permis, si on a bien compris l'article, à former une compagnie, à faire des procès-verbaux, à avoir un bilan et une comptabilité encore plus élaborée que ce que vous demandez un peu plus loin dans votre règlement no 6. Je pense que vous mettez sur les épaules de ces gars-là une charge additionnelle. A ce moment-là, je me mêle moins de mes affaires et je sors de Sherbrooke. Jusqu'à cinq véhicules, ne pourriez-vous pas trouver une formule pour qu'un individu puisse les détenir personnellement plutôt que d'être obligé de passer par le truchement d'une compagnie? Ce sont quand même des frais additionnels.

Article 6.159 et autres articles qui s'y réfèrent, parce qu'il y a quand même plusieurs références: le transfert de ces permis, la vente de ces permis, le don au fils s'il veut continuer le commerce du père, le transport à la veuve ou à la succession en cas de décès. Nous croyons, spécialement chez nous — notre permis vaut $14,000, alors on va parler un peu plus fort; les gars dont le permis vaut $5,000 ont bien défendu leur point de vue, permettez-moi de parler trois fois plus fort, le nôtre vaut $15,000 — qu'on ne devrait pas foutre ce permis à la poubelle quand un type, rendu à un certain âge, dit qu'il n'a plus la santé et qu'il se retire. C'est un capital, cela a été payé avec de l'argent. Ils ne l'ont pas tous payé $14,000, il y en a qui l'ont depuis un certain nombre d'années. Si on recule loin en arrière, il y en a qui l'ont payé $6,000 et $7,000 mais ils n'ont pas toujours travaillé dans des situations idéales, ils ont été obligés de faire des efforts pour mettre de l'ordre dans leur affaire. Il y a le fait aussi, bien entendu, que les autorités municipales ont toujours coopéré et nous ont toujours donné la permission de rester à 75 permis.

Il y a déjà eu des demandes d'augmentation, on a expliqué notre point de vue et ç'a été refusé. On est aujourd'hui en haut du seuil de rentabilité préconisé et c'est un capital, on ne veut pas en faire cadeau à personne — excusez si je dis à la poubelle — ni le tirer à la poubelle à un moment donné. Toujours dans le domaine du transport, les compagnies de transport — on ne veut pas se comparer à Kingsway ou n'importe quelle autre — les compagnies d'autobus ont des permis — vous me corrigerez — en vertu du ministère ou de la Régie des transports. A un moment donné, si la compagnie vend sa "business", elle vend ses camions, la route; elle vend quoi, en réalité? Elle vend les permis avec les camions. Quand elle vend à une autre compagnies, elle va devant la Régie des transports — vous me corrigerez si j'ai tort parce que ce n'est quand même pas un domaine où je suis familier — demander le transfert selon certains règlements.

On ne veut pas qu'un propriétaire de taxis puisse vendre ses taxis à Pierre, Jean, Jacques ou à n'importe qui. S'il y a des listes d'attente, il y en aura. Si le gars doit satisfaire à tel et tel critère, nous sommes parfaitement d'accord. Mais qu'à l'intérieur d'un certain nombre de critères le type puisse le vendre. On véhicule des personnes. C'est vrai qu'on ne véhicule pas de la marchandise comme les compagnies de transport, mais on véhicule des personnes un peu comme les autobus. Ils en prennent plus en même temps, mais il reste qu'on véhicule quelque chose. Nous sommes assez près quand même des compagnies de transport et des autobus. On pense que notre permis est aussi revendable que pour ces gens-là.

Bien entendu, dans le cas de la veuve ou du fils et non du "fisc" — c'est une déformation, je suis comptable agréé — il ne faudrait pas qu'ils soient départis de cela. Parce que le père meurt, bonjour les $15,000. C'est un point qu'on vous soumet, remarquez bien.

Le double emploi...

DES VOIX: C'est réglé.

M. CHARPENTIER : Cette question a été réglée hier. Je passe au suivant. Je ne veux pas vous retarder.

M. PINARD: La protection des droits acquis également. Le prix, la valeur indexée du permis. La protection des droits acquis par rapport à la veuve d'un détenteur de permis et par rapport aux enfants aussi.

M. BOSSE: C'est réglé.

M. CHARPENTIER: Je comprends très bien, M. le ministre, que la valeur indexée... Peut-être que je vous ai mal compris. Mais si j'ai bien compris, vous établissez un prix. A Sherbrooke, on le sait. Il y a des gens qui les achètent et qui vendent ces permis. Cela vaut ça. Cela peut être prouvé assez facilement. Vous dites, que l'on part d'un prix et, sur dix ans, on le diminue.

M. PINARD: Non, c'était une des hypothèses qui pourraient être retenues parmi d'autres que j'ai expliquées selon le consensus qui pourrait se dégager ici en commission, ou après des consultations plus larges avec les représentants du monde du taxi.

M. CHARPENTIER: Comme je l'ai peut-être dit tout à l'heure, quelle que soit la formule, pour autant que le permis est revendable et que les gars qui en ont actuellement qui vaut

$14,500 ou $15,000, puissent le revendre le même prix, toucher leur argent la journée qu'ils quitteront le métier. C'est le point principal chez nous. Le gars qui va faire du taxi pendant trente ans, au bout de ces trente ans, il les veut ses $15,000. En même temps, l'un peut dire: II m'en a coûté $8,000, je le vendrai $15,000. L'autre peut dire: Il m'en a coûté $14,000 ou $15,000. Je ne me suis pas acheté un job. J'ai investi $15,000. Dans tant d'années, quand je démissionnerai, je veux être capable de retoucher mes $15,000.

M. LOUBIER: Si vous me permettez, est-ce que vos permis augmentent d'année en année, selon les profits que fait ou non la compagnie ou, ce que vous demandez, c'est que si le permis a été acheté par exemple en 1969 et qu'il valait $11,000, même si dans dix ans, hypothétiquement, supposons que l'exploitation de votre compagnie continuerait, si votre compagnie, au lieu d'avoir un actif de $400,000, en a un de $800,000, dont les actions ont augmenté... Est-ce que le permis est basé sur la valeur des actions de la compagnie ou sur la valeur du prix d'achat gelé, indépendamment des profits ou des pertes de la compagnie?

M. CHARPENTIER: Au moment où on dit que cela vaut $15,000, ce sont le permis, le véhicule, le dôme, le mètre, le système de radio. Les actions dans la compagnie, c'est une autre affaire. A la fin, cela vaut à peu près tout le temps, pour vous l'expliquer un peu plus, la valeur au pair. Pourquoi? Parce que notre compagnie ne fait pas de profit. Si elle en fait une année, elle le déclare en dividendes. Si l'année suivante, à cause des augmentations des coûts, on négocie une convention collective, cela coûte plus cher de salaires... je ne sais pas, le prix de ci et de ça monte et, au milieu de l'année, on s'aperçoit qu'on s'en va vers un déficit, comme cette année, en 1972, on s'est aperçu, au milieu de l'année, qu'on allait vers un déficit. On s'est rajusté un peu. On a réuni tous les gars. C'est l'assemblée semi-annuelle générale, et on leur a dit: Regardez, voilà le portrait. On a des revenus de ci, de ça, on a des dépenses. C'est détaillé. On a une perte de tant, multipliez-la par deux et ça va faire tant. On va remonter un petit peu le prix de l'heure dans le garage, parce que les gars nous coûtent plus cher. On va remonter un petit peu ici et là. Mais en réalité, les gars, qu'est-ce qu'ils font? Ils se remontent eux-mêmes. Ils ont 150 votes et ils sont 75 dans la salle et ils en ont deux chacun ou à peu près, sauf sept qui en ont quatre au lieu de deux, parce qu'ils ont deux permis.

En réalité, on ne fait pas de profit et on ne fait pas de perte. Si, une année, on fait un profit, c'est accidentel, on le répartit, mais ça ne représente pas grand-chose ou bien on attend à l'année suivante au cas où on aurait une petite perte pour compenser. La compagnie existe depuis longtemps et il n'y a pas de surplus mirobolant accumulé. Il y a peut-être quelques dollars.

Toujours pour donner une réponse au chef de l'Opposition, il demeure que les propriétés de $400,000 de la compagnie, il y en a la moitié qui est payée actuellement et avec le temps ça finira pas être payé complètement. Mais ça n'augmentera pas d'un cent la valeur des parts parce que pour payer ça — la compagnie ne fait pas de profit — vous allez mettre chacun $5 par semaine ici et $10 par semaine là et à un moment donné que va-t-il arriver? Au début on devait peut-être $350,000 à Pierre, Jean, Jacques, on avait des hypothèques, on devait peut-être à la banque, alors qu'est-ce qu'il arrive? On dit aux gars: A la fin vous allez avoir $400,000 d'actif. L'actif n'aura pas changé, il est toujours là. Les terrains, les bâtisses, les comptes recevables, les inventaires d'essence, etc. ça fluctue, mais ça reste à peu près pareil.

Vous allez avoir $400,000 d'actif d'un côté, mais qu'allez-vous avoir de l'autre? Pour autant que la compagnie est concernée, elle va avoir $400,000 de passif parce que les gars vont avoir prêté à la compagnie $400,000.

M. GAGNON: C'est un placement.

M. LOUBIER: Vous demandez la suspension pendant quatre ans du règlement no 6, ou à peu près, quel que soit le règlement no 6. Mais au bout de quatre ans, vous dites: Si ça fonctionne bien, on est prêt à s'intégrer. A ce moment, il y aurait liquidation de la compagnie, distribution des actifs à tous les membres?

M. CHARPENTIER: C'est entendu qu'à ce moment il peut y avoir liquidation de la compagnie. C'est un des problèmes majeurs que nous ne pouvons pas résoudre tout de suite parce qu'on travaille un peu dans le vague actuellement; il y a des hypothèses, des propositions. Je ne veux pas dire que le gouvernement est vague, je veux dire que tout est actuellement à se travailler, on n'est pas devant une ligne définitive encore. Mais, à un moment donné, on va se...

M. BOSSE: C'est une hypothèse.

M. CHARPENTIER: Oui, M. le député. Il demeure qu'à un moment donné vous allez liquider tout ça...

M. BOSSE: C'est une hypothèse.

M. CHARPENTIER: ... pour le remplacer par quoi? Par la même chose. Il y aurait un groupe d'automobiles qui s'appellerait association et qui aurait du bleu et du rouge ou du noir, je ne sais pas les couleurs, ça revient à quoi en fait? On a chez nous ce que vous avez dans votre paragraphe de gauche. C'est ce que nous avons en fait.

Par votre règlement no 6 vous pouvez dire: On crée, et Sherbrooke aussi — c'est ça, c'est créé, voyez votre tableau de gauche — une association. Au lieu de l'appeler Sherbrooke Radio Taxi, on l'appellera Association des détenteurs de permis de Sherbrooke et des environs Inc. ou quelque chose du genre; à ce moment, vous allez faire quoi? Il va falloir que vous vous trouviez, ce n'est pas une complication pour le gouvernement, $400,000 à quelque part. N'achetez pas ce qu'on a, on n'est pas à vendre, on l'a bâti pour nous autres. D'un autre côté, il va falloir que vous trouviez des terrains, il va falloir que vous bâtissiez une centrale si vous voulez donner la même chose. On est prêt à faire concurrence. Il peut en venir un autre. Les gens chez nous sont libres de sortir, ils peuvent en sortir, s'ils le veulent, demain matin.

A un endroit dans le mémoire il est dit que c'est prévu par les règlements municipaux. Au moment de la fusion, comme on relevait de la municipalité de Sherbrooke, on est allé chercher la permission, la bénédiction, si vous voulez, des autorités municipales. A ce moment, elles ont dit: Très bien, les deux compagnies, faites les procédures juridiques qu'il faut, vous êtes ensemble, au niveau municipal, on l'accepte, c'est parfait. Cette journée-là, effectivement les 68 propriétaires étaient tous au départ dans la même compagnie, qui s'appelait Sherbrooke Radio Taxi Inc. Ils sont libres d'en sortir s'ils le veulent. Et ils vont en sortir pour aller où? Dans le fond, il y a ça aussi qu'il faut comprendre, il va falloir qu'ils se bâtissent une centrale, il va falloir qu'ils fassent ce qu'ils ont fait. S'ils veulent sortir, ils peuvent le faire. Ils peuvent aller dans une association comme cela. Mais cette association, si elle veut donner un bon service, non seulement aux propriétaires, aux chauffeurs, mais au public également, il va falloir qu'elle bâtisse quelque chose de similaire. On voit mal le fonctionnement des 75 véhicules sans les différents services que nous avons.

M. PAUL: Si un chauffeur de taxi sort de votre compagnie, il ne peut plus agir dans la ville de Sherbrooke en vertu d'un règlement municipal?

M. CHARPENTIER: Non, j'ai eu peur de donner cette impression et c'est ce que j'ai tenté depuis une ou deux minutes de corriger. Il n'y a pas de règlement municipal, il n'y a pas de carcan municipal qui dit...

M. PAUL: Bien, c'est écrit à la page 2.

M. CHARPENTIER: Ecoutez, je vous ai dit qu'on avait fini à dix heures et demie dimanche soir, ne nous tenez pas trop rigueur peut-être d'un mot ou deux...

M. PAUL: Non, non.

M. CHARPENTIER: ... dans ce paragraphe.

M. PAUL: Je suis heureux que vous nous apportiez des éclaircissements.

M. CHARPENTIER: C'est pour cela que je tiens à le spécifier. Je ne veux pas vous donner l'impression qu'un règlement municipal de Sherbrooke les oblige à faire partie de la compagnie. Il y en a eu un, mais il a duré l'équivalent de... C'était dans les faits et non pas dans les textes.

D'accord, les deux compagnies avaient voté à 97 p.c. ou 98 p.c. en faveur. A l'intérieur de chacune des deux compagnies, les 50 de l'une et les 25 de l'autre ont dit: On se réunit ensemble. La cité de Sherbrooke a dit: Parfait, formez juste une compagnie. Parce que quand même, il fallait aller à la cité de Sherbrooke pour cela. Cette journée-là, ils étaient tous, les 75 — j'aurais peut-être dû dire: avec la bénédiction du conseil municipal, avec l'accord de la ville de Sherbrooke — dans une seule et unique compagnie. Mais s'il y en a un, deux, dix ou quinze qui veulent sortir, ils le peuvent. S'ils veulent se former une association à côté, s'ils avaient voulu en former une, il y a six mois, ils auraient pu le faire. S'il arrive une association du genre qui est préconisé, qui est l'hypothèse, s'ils veulent y aller, ils iront. Mais avant d'y aller, ils vont poser des questions: Allez-vous nous donner ceci, cela, ceci et cela? Autrement dit, ce qu'ils se donnent à eux-mêmes, en fait, actuellement.

Nous sommes tellement convaincus. Nous l'avons bâtie, ils l'ont bâtie.

M. AUDET: ... concurrence à l'organisation.

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

M. BOSSE: M. Charpentier. J'allais dire Me Charpentier, vous faites cela comme un avocat.

M. CHARPENTIER: S'il vous plait.

M. BOSSE: Nous avons ici l'occasion de voir des gens qui font très bien cela, d'ailleurs. Lorsque j'ai rencontré le groupe, à Sherbrooke, je vous avoue, pour consultation, que vous avez été à la fois mon problème, si je voulais démontrer que cela allait mal dans le taxi, et à la fois mon modèle, pour prouver que cela pouvait bien aller dans le taxi. A partir de là, je vous l'avais dit, je crois, j'ai fréquemment utilisé l'exemple de Sherbrooke. D n'y a pas que Sherbrooke, il y a d'autres cas. Par exemple, lorsque je me suis rendu à Saint-Hyacinthe rencontrer majoritairement tous ceux qui font du taxi, qui sont détenteurs de permis, il y a un critère commun qui m'a frappé. C'est là où on retrouve des artisans ou des possesseurs de permis, au maximum deux ou trois, où on retrouve ce phénomène de regroupement qui se fait volontairement et qui se fait dans l'intérêt de ceux qui sont dans l'industrie

Or, il semblerait que là où le problème commence à éclater ou à apparaître, c'est surtout dans les régions où il y a des flottes. Je ne sais pas. Je ne voudrais pas porter de jugement. Je ne voudrais pas aller plus loin. Mais c'est un fait qu'à Sherbrooke le permis valait, du moins lors de mon passage, $12,000. Il a dû augmenter depuis. Et à Montréal, au moment où je commençais l'enquête, il valait $4,000 ou $4,500. Après le retrait, par exemple, de 500 permis fantômes, qu'on a fait sauter par une petite technicité, tout de suite il y a eu une augmentation de la valeur marchande du permis. C'est donc la preuve qu'il est possible que le taxi soit rentable là où les gens sont détenteurs de permis. Vous êtes aussi une centrale unique, en fait, en ce sens que vous êtes une seule association.

M. CHARPENTIER: Je pourrais peut-être porter...

M. BOSSE: Est-ce qu'il y a une seule centrale téléphonique?

M. CHARPENTIER: Pour les zones, les répartitions aux appels?

M. BOSSE: Pour les zones, oui.

M. CHARPENTIER: Oui. Nous avons 75 véhicules. La ville a 84,000 de population. C'est quand même facile. Une personne pour prendre les appels, une personne pour les relayer. On étudie actuellement, justement, qu'aux heures de pointes, lorsqu'il y a des tempêtes de neige, etc., ce sont peut-être des détails, on ajoutera une deuxième personne pour prendre les appels, pour donner un meilleur service.

Il y a juste un point, peut-être, que je voudrais bien expliquer. Vous avez dit: Quand je suis passé à Sherbrooke, cela valait $12,500. Peut-être que cela a augmenté. Non. Si on prend le permis comme tel, si on diminue l'automobile, etc., on peut peut-être arriver autour de $12,000, mais le permis n'a pas varié de prix tellement depuis deux, trois, je dirais même quatre ans.

UNE VOIX: Une stabilisation.

M. CHARPENTIER: Surtout à cause du rapport avec la population, un par 1,120. De mémoire, je crois que c'était un par 1,085, il y a à peu près deux ans et demi, approximativement, au moment de la fusion. L'augmentation de la population, par rapport à un permis, est si minime que cela ne change pas, en réalité, le prix du permis.

M. BOSSE: Mais par rapport à Montréal, par exemple, où on dit que le permis, au moment où je faisais l'enquête, valait $4,500 alors que, chez vous, il valait trois fois plus, il y a quand même une différence énorme. Cela prouve quelque chose.

M. CHARPENTIER : Chez nous, nous savons qu'il vaut $15,000. A Montréal, nous l'avons entendu dire. Mais nous connaissons notre patelin. Nous ne sommes pas loin de Montréal, à 100 milles, mais quand même, les problèmes sont bien différents.

M. BOSSE: Chose certaine, la représentation que vous avez faite est parmi les plus sérieuses et celle qui nous éclaire le plus sur l'industrie du taxi.

M. CHARPENTIER: J'ai encore deux points que je voudrais vous mentionner. Le double emploi, si vous l'éliminez, c'est-à-dire si le propriétaire d'un permis ne doit faire que cela, je pense qu'ici, pour autant que nous sommes concernés chez nous, vous allez pénaliser des gens qui ont un permis.

M. PINARD: Nous avons déclaré hier que ça pouvait être réglé assez facilement, mais j'aimerais quand même vous entendre là-dessus pour savoir comment vous envisagez le règlement du problème vous-même.

M. CHARPENTIER: Disons qu'un type a fait du taxi pendant trois, quatre, cinq ou huit ans, et que, pour une raison ou une autre — je vais prendre un exemple que vous allez peut-être trouver tiré par les cheveux — il hérite de son père d'une ferronnerie. Est-ce qu'à cause de cela il est obligé de prendre son permis et de le jeter à la poubelle? Je pousse ça assez loin.

Ils ne font pas des millions de dollars dans le taxi. Il y a des gars qui, par leur énergie, leurs efforts, leur imagination, ont pu investir graduellement, disons, dans une épicerie-restaurant du coin. S'ils ont la même énergie pour l'épicerie du coin que celle qu'ils ont eu pour régler leurs problèmes de taxi, ça va finir par devenir pas mal gros. Est-ce que, parce que le gars a voulu faire luire le soleil un petit peu plus pour lui, en se forçant plus que d'autres, on doit le punir et lui ôter son permis de taxi?

M. PINARD: Me permettez-vous une question, M. Charpentier?

M. CHARPENTIER: Cela en était justement une question pour vous.

M. PINARD: Le gouvernement a un peu de difficultés à tirer la ligne pour voir à qui il faudrait permettre le double emploi et à qui le gouvernement devrait le défendre. Je m'explique. Hier, nous avons eu devant nous des représentants de grosses associations qui, en toute franchise, sont venus nous admettre que l'association de services était contrôlée par neuf personnes. Si je prends la liste des noms de ces neuf personnes, je ne vois personne qui soit ce qu'on peut appeler communément économiquement faible. Je dirais plutôt que ce sont des personnes bien nanties et peut-être riches qui, indépendamment de leur association, sont dé-

tentrices de l à 50 permis et qui les commercialisent en les louant ou en permettant à des chauffeurs de taxi de les avoir et de les rentabiliser.

Ils les vendent ou ils les louent. Ils font un profit avec. Mais le principal gagne-pain de ces personnes, ce n'est pas de faire du taxi; ils gagnent beaucoup d'argent ailleurs. A quel moment le gouvernement tirera-t-il la ligne pour savoir s'il permet ou non le double emploi? C'est ça que je veux savoir. Et votre témoignage me paraît très important aujourd'hui.

M. CHARPENTIER : Les problèmes de Montréal et ceux de Sherbrooke, c'est le jour et la nuit. Je pense que vous pouvez établir votre ligne de démarcation en vous basant, par exemple, sur la population. Ce sont les membres de la commission, avec l'enquête que vous avez faite, qui savent à quelle place ce problème existe.

Ce problème de compagnies puissantes ou de gens qui sont millionnaires et qui ont en même temps des taxis n'existe pas chez nous. Cela peut exister ailleurs, je n'ai pas fait le procès de personne.

Si ce problème se situe au niveau des grandes villes, des métropoles, vous pourriez limiter à certaines régions de la province ces restrictions, quitte aux personnes de ces régions de défendre leur point de vue. Dans les villes de notre grosseur, vous ne rencontrerez pas de types qui ont une valeur personnelle à leur bilan de $100,000 ou $200,000 avec un ou deux commerces, un taxi ou deux taxis.

M. GAGNON: Je crois qu'il faudrait différencier double emploi et deux entreprises. Si un homme a deux entreprises, il ne peut pas faire de double emploi.

Il peut avoir un chauffeur de taxi qui travaille huit heures à une entreprise et qui va faire du taxi cinq ou six heures dans une voiture louée, je ne le sais pas. Mais celui qui possède deux entreprises, qui a un taxi et qui exploite également la ferronnerie du coin, ce sont là deux entreprises, mais il y a également le double emploi. Je considère que ce n'est pas tout à fait pareil.

M. CHARPENTIER: Pour que ce soit bien clair, on ne parlera pas de double emploi et de double "business" — appelez ça comme vous voudrez — je dirais tout simplement double source de revenus.

M. GAGNON: Bon, d'accord!

M. CHARPENTIER: D'ailleurs, on dit dans le mémoire: ... peuvent recevoir des revenus c charge, d'emploi, de placement ou autres, je dis même supérieurs aux revenus qu'ils retirent — c'est à 6.161, paragraphe d) — de l'opération de leur véhicule.

Pour tous ces gens qui retirent des revenus à deux places, s'ils font les efforts pour retirer des revenus de deux places, malgré que le permis vaut $15,000 à Sherbrooke, il n'y en a qu'un par 1,120 de population, c'est qu'ils ont besoin de travailler à deux places. C'est un gars qui a une plus grosse famille qu'un autre, etc. C'est un gars qui veut se grossir un bilan ou une valeur un peu supérieure, qui veut en laisser un peu plus à ses enfants quand il mourra. C'est l'ambition normale de l'être humain que de vouloir améliorer son sort dans la mesure où il peut. S'il est prêt à y mettre les efforts.

Je veux toujours dire, pour répondre à votre question, M. le ministre, que si vous y allez par la grosseur des populations, si votre critère se rapporte à la population, disons des villes en bas de 200,000 ou de 150,000, vous allez circonscrire votre problème à quoi? Montréal et Québec. A ce moment-là, vous pourriez peut-être — je vous fais des suggestions — étudier le problème strictement avec les gens de Montréal et les gens de Québec, si c'est dans ces deux métropoles que le problème existe. Mais est-ce que vous devriez, en même temps, pour régler le problème de ces deux villes, pénaliser — et je ne parle plus nécessairement au nom de Sherbrooke, je parle de petites villes — toutes les petites villes, Trois-Rivières, Chicoutimi, Cap-de-la-Madeleine, Rimouski? Je ne ferai pas la liste, vous les connaissez aussi bien que moi. Si c'est un problème de métropole, étudiez avec les métropoles ou bâtissez vos règlement en fonction des métropoles ou des villes de 150,000 et plus de population. Je ne pense pas qu'une fois sorti de ces deux villes vous rencontriez des gars qui ont de gros commerces ou énormément d'argent, à moins d'avoir gagné, je ne dirai pas la Mini-Loto mais la Super-Loto. A part ça, je ne pense pas que vous en verrez.

M. PINARD: M. Charpentier, votre témoignage est très important, comme je vous l'ai dit tantôt, pour nous permettre de circonscrire là où se situe vraiment le problème dans l'industrie du taxi. Cela pourra permettre au gouvernement de déterminer les normes d'application du contenu ou d'une partie du contenu du règlement no 6. Cela permettrait également au gouvernement de décider si le règlement doit s'appliquer intégralement ou partiellement et dans quelle agglomération, compte tenu d'une population donnée, compte tenu du nombre de permis en vigueur, compte tenu de la qualité du service à être donné à la population, compte tenu aussi de la catégorie de personnes qui sont détentrices de permis de taxis, compte tenu également de la double source de revenus ou du double emploi, ou encore de la double entreprise dans laquelle ils évoluent.

Un problème qui ne me parait pas résolu, parce que la réponse n'est pas assez spécifique quant à moi, c'est que ça ne permettra pas de faire des recommandations précises pour tirer la ligne, à savoir, à qui va-t-on permettre la protection des droits acquis, la protection de la

valeur marchande indexée du permis, entre celui qu'on appelle le petit détenteur du permis, c'est-à-dire l'économiquement faible qui a besoin de vivre de l'industrie du taxi, par rapport à celui qui n'a pas besoin de vivre de l'industrie du taxi et qu'on considère, nous, comme étant un bien nanti économiquement et, peut-être, un millionnaire qui a tout simplement un surplus de revenus avec l'industrie du taxi mais qui n'en avait pas besoin, ni pour vivre personnellement, ni pour faire vivre sa famille. C'est là le problème, c'est là qu'on demande à être éclairé. Nous commençons à l'être, mais pas suffisamment pour me permettre de tirer la ligne et faire des recommandations précises à ce sujet.

Qu'on ne fasse pas de reproches aujourd 'hui de ne pas être en mesure de dire exactement ce que le gouvernement propose à cet égard, sauf que d'autres viendront après vous peut-être exemplifier ou expliciter davantage la situation.

Peut-être, en aurons-nous entendu suffisamment ce soir et demain pour en arriver à ce que nous prévoyons être l'objectif fondamental de la réforme.

M. CHARPENTIER : Vous nous excuserez de simplifier le problème assez en disant que c'est Montréal et Québec, chez nous cela n'existe pas. D y a effectivement des gens qui peuvent avoir double revenu ou double emploi mais ils en ont besoin pour vivre. Ce ne sont pas des types qui possèdent soit long de même de permis ou encore long de même de maisons de rapport, des rues complètes d'immeubles ou je ne sais quoi d'autres, des piles d'obligations d'épargne de la province de Québec d'un pied de haut. Chez nous ce n'est pas le même problème; c'est quand même difficile pour moi d'essayer de vous dire de quelle façon régler le problème puisque ce n'est pas un problème chez nous. Il n'y a pas de millionnaire dans le taxi, puis des gars avec un bilan de $100,000, je ne pense pas qu'il y en ait non plus. Donc, on ne s'est jamais trop cassé la tête sur ça chez nous. Tout ce qu'on vous dit par exemple, c'est que les doubles revenus qu'ils ont c'est à un niveau bien inférieur à ça et ils en ont besoin pour vivre.

M. PINARD: Voulez-vous répéter quel est le nombre maximum de permis détenus par les membres de votre association?

M. CHARPENTIER: C'est 75.

M. PINARD: Individuellement ça peut être combien?

M. CHARPENTIER : Deux, jusqu'à maintenant, c'est un règlement municipal.

M. PINARD: C'est ce que je veux savoir. Merci.

M. CHARPENTIER: II y a un seul autre point, c'est le doublage. Chez nous on a un permis par 1,120 de population. Nous ne croyons pas qu'un véhicule devrait être retiré du service des demi-journées, etc. Je fais peut-être fausse route, on a peut-être mal compris soit des explications ou le texte lui-même. Si votre règlement 6.364 est mis en application tel qu'il est rédigé, il nous oblige à retirer des véhicules à certain temps. En fait, c'est bien plus une question qu'autre chose que je vous pose. L'article 6.364, le doublage tel qu'écrit dans votre règlement no 6, qu'est-ce qu'il veut dire pour nous autres, à 1,120 de population par permis, est-ce qu'il nous affecte?

M. PINARD: Le règlement 6.364 ne s'appliquerait pas à la situation que vous décrivez chez vous. Il n'y a pas de surplus.

M. CHARPENTIER: C'est seulement quand il y a un surplus?

M. BOSSE: C'est ça. C'est une modalité pour éviter, en fait, des retraits de permis, lorsqu'il y a des permis excédentaires, pour éviter le plus possible d'en retirer. C'est une modalité qu'on prévoyait afin d'éviter de retirer, comme certains avaient lancé la rumeur dans le public, 1,500 permis dans Montréal. C'était justement pour ne pas énerver les gens, pour ne pas partir en peur. Cela pourrait être une mesure moins radicale que le retrait des permis. En somme, nous cherchons des solutions. Vous avez dû le constater chez vous, vous avez pris du temps à le régler le problème, alors imaginez-vous l'ensemble du territoire et surtout à Montréal et Québec, ce n'est pas facile.

M. CHARPENTIER: C'est pour cela qu'on demande un statu quo de quatre ans. Le président vient de me faire remarquer qu'en tournant les pages, j'ai sauté l'article 6.45, la feuille de route. La feuille de route occasionne à la personne qui conduit le véhicule, que ce soit le propriétaire ou un chauffeur, une surcharge de travail. En plein été quand il fait beau soleil, ce n'est pas grave, mais les soirs où les magasins sont ouverts, ou quand il y a une tempête de neige, ou quand il pleut, ou durant la période des Fêtes et le temps de l'année où ils peuvent faire "une piastre", ils vont perdre du temps à faire de la paperasse?

Pour nous, pour vous, pour ces messieurs, ce serait peut-être facile, rapide d'écrire ça: je suis parti à telle heure de telle place pour aller à telle place, etc. Mais pour ces gens, ils n'ont pas tous un diplôme long de même. Qu'est-ce qu'ils vont faire? On le sait. Ils ne voudront pas manquer de voyages, et s'ils sont obligés d'avoir une feuille de route, la loi est là ils vont la suivre, ils respectent la loi, ils font leurs arrêts, ils arrêtent aux lumières, ils vont respecter votre règlement une fois qu'il sera fait, ils n'auront pas le choix. Mais d'un autre côté, on sait de quelle manière ils vont le faire, par exemple. Ils

vont le faire en conduisant le véhicule pendant qu'ils laissent un client à une place, et là ils prennent un autre appel, les appels entrent et s'il y a de l'action, ça roule, autrement dit. Ils vont laisser un client à une place puis ils vont s'en aller tout de suite à l'autre parce que le "dispatcher" vient de leur dire qu'à telle autre place, c'est peut-être un client qui attend depuis quinze minutes. Il ne faut pas oublier que c'est un service public aussi. Ce n'est pas une question de piastres, c'est une question de service.

M. BOSSE: II ne faudrait pas non plus...

M. CHARPENTIER: J'en ai peut-être pour 30 secondes et c'est fini. Qu'est-ce qu'ils vont faire? Ils vont remplir la feuille de route en conduisant; un risque de plus d'avoir un accident. Si c'est aux heures de pointe, la circulation est pire; si c'est l'hiver, ça peut être glissant. Ils ont du monde dans leur auto. Quand les taxis travaillent-ils? Quand vous n'êtes pas intéressé à prendre votre auto, quand les gens ne sont pas intéressés à marcher parce qu'il neige, parce qu'il pleut, parce qu'il fait froid, sauf, disons la période des Fêtes où les gens veulent aller dans les magasins.

Les gens prennent des taxis quand? Il y en a qui vont prendre un taxi à certaines occasions et vont laisser leur automobile dans le garage. Ce n'est pas tout le monde qui va dépenser de l'argent pour prendre un taxi et laisser son automobile dans le garage. Ils prennent des taxis quand il y a des intempéries, aux heures de pointe. Une conduite normale, tranquille, sans problème et sans tension nerveuse, cela n'existe pas. Les gars ont des problèmes de circulation, des gens font des appels, ça presse, il y a "une piastre" à faire et ils se dépêchent. S'il pleut ou s'il neige, la conduite est plus difficile et il va falloir qu'ils fassent de la paperasse en plus, en même temps. Je ne veux pas prendre votre temps sur ce point-là, mais...

M. BOSSE: II ne s'agit pas de défendre cette position-là d'une façon ferme et d'embêter les chauffeurs, ce n'était pas l'intention du règlement.

M. CHARPENTIER: Non, mais...

M. BOSSE: Je peux, par exemple, vous signaler que de telles feuilles de route existent dans des villes comme Toronto où les chauffeurs trouvent quand même le temps. Il ne faudrait pas exagérer non plus sur le temps que ça peut prendre. Pour nous, ce n'est pas une question majeure.

M. PAUL: Est-ce que mon collègue me permet une question sur cela?

M. BOSSE: Oui.

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

M. PAUL: Quelle est la nécessité de compléter une telle feuille de route ou un tel rapport?

DES VOIX: On ne vous entend pas.

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

M. PAUL: Est-ce que le député de Dorion peut nous dire quelle est la nécessité de la tenue d'une telle feuille de route? Est-ce pour les fins de comptabilité, les fins d'impôts, les fins de statistiques? Quel est le but visé par une telle mesure dans le règlement no 6? Le député de Dorion a fait référence à une telle politique qui existe à Toronto. Est-ce que le député pourrait nous dire également pour quelles fins, à Toronto, on utilise une telle feuille de route?

M. BOSSE: En fait, ce n'est pas une chose des plus importantes. Si on tient compte de l'ensemble du projet, en concordance avec la centrale unique, c'était une double vérification pour contrôler jusqu'à un certain point et savoir quelles étaient, pour la protection du public, les activités. Cela permettait aussi de s'assurer que l'activité déclarée à la centrale concordait avec la feuille de route, pour protéger aussi le propriétaire. Souvent, les propriétaires se plaignent, en ville, que des voyages sont faits...

DES VOIX: Oh! Oh! Oh!

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

M. BOSSE: II s'agit de protéger le public.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît! A l'ordre! Je vous demanderais, s'il vous plaît, de ne pas manifester. Cela fait plusieurs fois que je le demande. Vous êtes venus pour parler devant la commission et non pas pour manifester; c'est ce qu'on essaie de faire à ce moment-ci. On a posé une question au député de Dorion; le député de Dorion essaie d'y répondre. Il ne s'agit pas de tirer des conclusions pour ou contre. Il faudrait, au moins, le laisser donner sa réponse. Je vous demande votre coopération, s'il vous plaît.
Le député de Dorion.

M. BOSSE: Pour répondre au député de Maskinongé, il s'agissait premièrement d'assurer, autant que possible, dans la mesure où nos consultations nous révélaient des choses qui n'étaient pas correctes, une protection du public; deuxièmement, d'assurer la protection du chauffeur souvent contre lui-même; d'assurer aussi le propriétaire afin que celui-là puisse rémunérer, compenser ou payer raisonnable-

ment le chauffeur. Ce n'est pas facile de satisfaire tout le monde et son père. Ce n'est que cela; ce n'est pas une mesure pour embêter les chauffeurs.

M. CHARPENTIER: M. le Président, est-ce que vous me permettez?

M. PAUL: M. le Président, sur le même sujet.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Sur le même sujet, le député de Maskinongé.

M. PAUL: Sans préjudice et en aucune façon dans le but d'embarrasser le ministre ou le député de Dorion, mais toujours dans le contexte de l'hypothèse que nous avons discutée ce matin, en supposant que le gouvernement maintienne les compagnies de services existantes, cette feuille de route deviendrait moins nécessaire ou moins utile.

M. BOSSE: C'est évident qu'il faudrait faire des concordances.

M. PAUL: Très bien.

LE PRESIDENT (M. Séguin): D'autres questions? M. Charpentier.

M. CHARPENTIER: Juste un mot additionnel sur la feuille de route pour expliciter davantage, sans s'éterniser là-dessus. La police pourrait désirer des renseignements dans le cas d'une infraction — je ne parle pas d'une infraction commise par le chauffeur, le conducteur du véhicule — d'une personne qui aurait été prise à un endroit et qui aurait été conduite ailleurs. Elle aurait commis un acte criminel ou autre chose. Au niveau de la centrale, ces appels pourraient être tirés sur les ondes — excusez l'expression — Au moment où l'appel est entré, il y a eu un billet qui a été fait, cela existe au niveau de la centrale. Vous nous demandez, au niveau du véhicule lui-même, de le faire une deuxième fois. Chez nous, nous sommes bien organisés dans les différents services. Nous espérons au moins vous en avoir fait la preuve. Au niveau du "dispatching", de la centrale, on est bien organisé là aussi. Ces billets existent. Ils sont classés, conservés. Quelqu'un, à un moment donné, peut vouloir avoir un renseignement sur telle heure, sur tel coin de rue. C'est classé par heure parce que tout cela fonctionne par heure. Si la police veut savoir si un homme de tel âge a pris un taxi pour se rendre à tel endroit, en disant l'heure on va le voir là-dessus.

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

M. BELAND: M. le Président, d'abord je tiens à vous féliciter pour les allégations très logiques que vous faites depuis un bon moment. Au cours de votre exposé, vous avez semblé vouloir élucider une chose nouvelle pour moi. Il en a peut-être été question ce matin, mais je n'y étais pas. Vous avez parlé d'une possibilité d'un agencement de règlements pour les villes ou agglomérations de 100,000 ou 150,000 et plus. Est-ce que vous auriez quelque chose à ajouter par vos observations dans le domaine du taxi?

M. CHARPENTIER: En toute franchise, je ne comprends pas le sens de votre question. Pourriez-vous me la poser d'une autre manière?

M. BELAND: D'accord. C'est entendu, on a étudié le règlement no 6. On y est encore.

M. CHARPENTIER: Oui.

M. BELAND: Mais au début de votre exposé, comme les autres d'ailleurs, vous semblez le rejeter, tout au moins en bonne partie. Plus loins dans votre exposé, vous avez semblé agencer quelque chose qui dirait, par exemple: Comme gouvernement, essayons d'agencer un règlement convenant aux agglomérations de 150,000 habitants et plus.

M. CHARPENTIER: Je crois que c'était au moment où on parlait du double revenu; c'est à ce stade-là, je crois, que j'ai mentionné un chiffre de population. Je veux simplement dire par là que, dans les plus grands centres, il peut se présenter des problèmes qui ne se présentent pas dans les plus petits centres. Il y a peut-être certains articles, entre autres celui concernant la personne qui retire des revenus de deux ou plusieurs sources, qui, dans le cas des petits centres, ne s'appliqueraient pas. Autrement dit, si les propriétaires, les chauffeurs et autres intéressés du taxi des grands centres, eux avec vous, dans un consensus, trouvent certains règlements satisfaisants pour améliorer leur sort, faites les. Mais il ne faudrait pas, quand on arrive dans des centres de moindre importance, qu'on nous pénalise ou vienne régler des problèmes qui n'existent pas chez nous, parce qu'on n'a pas de flotte, de milliers de permis de taxis, de milliers de chauffeurs. On n'a pas de gens qui détiennent des nombres importants de permis. Notre maximum est deux. Il faut être réaliste.

A Montréal, d'après ce qu'on a entendu des gens qui sont venus témoigner ici — je ne veux pas les citer plus qu'il faut — un type peut avoir 40 ou 50 permis, un autre, six. Nous n'avons personne qui en a six chez nous. Notre maximum est deux.

Si vous avez besoin de règlement, si le gouvernement décide d'en faire pour ceux qui détiennent un nombre important de permis ou qui ont des revenus très importants en dehors du taxi, bien qu'il y en ait, mais n'étendez pas ces règlements à toute la province et ne venez pas, chez nous, frapper un type qui a un ou deux permis parce qu'il a un petit revenu à côté quand, en réalité, vous voulez mettre de l'ordre

peut-être — je ne sais pas — à un endroit où un gars vaut $600,000 ou $700,000 et qu'il a 83 permis.

M. BELAND: Donc, dans ce cas-là...

M. CHARPENTIER: Faites une distinction entre les grands centres et les petits centres dans vos règlements. On sait au départ que, si vous faites une distinction entre grands et petits centres dans le règlement qui concerne la double source de revenu, automatiquement, vous ne nous affecterez pas par ça. On ne détériore pas la situation du taxi. Chez nous, ils ont deux permis. On ne fait pas une fortune avec deux permis. Même si le type gagne $3,000, $4,000 ou même $10,000, si vous voulez, ailleurs. Supposons qu'il est fils unique; son père décède et il hérite de $150,000 et les place à 8 p.c. à la caisse populaire X. Juste parce que son père est décédé, il va avoir un revenu additionnel de $12,000. Bien, ça fait tant d'années que le gars a un ou deux permis et qu'il travaille, qu'il bûche et il réussit à vivre. Là, parce qu'il vient d'hériter, bonjour ses deux permis, car, en vertu de cet article, sa principale source de revenu n'est pas le taxi. Il ne fait pas $12,000 avec le taxi; il fait $12,000 avec les intérêts de la caisse populaire et, parce qu'il a hérité de son père, on dit: Débarque du taxi.

M. BELAND: Donc, en d'autres mots, cela prendrait un règlement très général qui pourrait s'appliquer à toute la province, mais, en plus, s'il en est besoin, d'autres contraintes bien spécifiques adaptables, je dis bien, pour des villes de 100,000 habitants et plus. Enfin, on peut jouer sur ces chiffres. Ce serait plus logique que d'essayer de caser tout dans un même règlement pour la province entière. En somme, c'est un peu ça.

M. CHARPENTIER: Non. Cela touche tout le taxi dans la province. D'un autre côté, à un certain endroit, on va rencontrer des règlements qui s'appliquent là où il y a des aéroports; on n'en a pas chez nous. Alors, qu'il y ait quelque part un règlement qui s'applique à des villes de telle grosseur à propos du double emploi, mais qu'il y soit dit que ce règlement ne s'applique qu'à telle conurbation ou autre désignation. A ce moment-là, ça ne s'appliquera pas à nous et vous allez donner une chance à nos chauffeurs de taxi.

M. BOSSE: D'ailleurs, il y a déjà une très grande distinction d'établie entre les agglomérations et, d'autre part, les régions comme telles où les conditions sont différentes; c'est déjà établi dans le règlement. Je sais que vous avez eu, comme tout le monde l'a dit, assez peu de temps pour le consulter. Je sais que c'est un document rigide, mais cependant il y a déjà une grande distinction de faite entre les régions et les agglomérations.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Y a-t-il d'autres questions?

M. BELAND: Dans un autre ordre d'idées, si on entre à l'intérieur de cette brique, le règlement no 6, à l'article 6.53, on trouve ce qui touche le chauffeur spécifiquement, à savoir qu'il ne doit entamer aucune conversation avec les passagers et le reste. Etant donné l'expérience que vous semblez avoir dans le domaine, pour une région bien spécifique et les réactions du public dans cette agglomération, qu'en dites-vous de cette contrainte?

M. CHARPENTIER: Je veux bien répondre à votre question, avec plaisir. Je ne voudrais pas prendre le temps de la commission pour ces points-là. Je vais vous répondre d'une autre façon. Au lieu de parler de ce point spécifique, je vais en aborder d'une façon un peu plus générale, si vous voulez.

Je vous ai dit précédemment que nous avons un comité de discipline qui siège tous les quinze jours, automatiquement. Pour toute plainte venant du public, d'un propriétaire, d'un chauffeur, de toute personne qui est lésée, d'une façon ou d'une autre, dans ses droits, qui a été insultée, quoi que ce soit, le chauffeur ou le propriétaire, automatiquement, doit se présenter. C'est dans les règlements de la compagnie. A ce moment-là, selon l'infraction — pas des infractions en vertu de cela — nous avons quand même nos propres règlements, de bonne conduite de nos gens, etc.... disons que selon la gravité de l'offense, ce n'est quand même pas une dictature, chez nous, le bureau de direction — ils sont cinq — les mêmes qui sont élus par l'assemblée annuelle, ce sont eux qui forment automatiquement le comité de discipline,... ils étudient, ils écoutent les personnes. Ce n'est pas un procès. Nous n'avons pas ces pouvoirs. Mais quand même, ils étudient le problème. S'il y a lieu de porter une sanction, ils en portent une. De là à dire: Est-ce bien grave que le gars ne puisse pas fumer s'il y a quelqu'un dans la voiture? Et la radio? Je ne parle pas de la radio avec la centrale. Elle doit rester ouverte tout le temps. Je pense bien que c'est rendu clair dans l'esprit de tout le monde. Mais le fumage, la conversation, toutes ces choses, je pense que nous vous faisons confiance qu'après avoir entendu tous les mémoires, vous pourrez faire la part entre des choses importantes et des choses de moindre importance.

M. BOSSE: Si vous permettez que je réponde à cette partie, avec votre permission, M. le Président...

LE PRESIDENT (M. Séguin): J'allais faire remarquer, tout simplement, que depuis quelques minutes, déjà, nous sommes à notre troisième tour de cadran. Je demanderais que d'autres aient l'occasion de se faire entendre. Oui. N'interprétez pas ma tolérance, M. le

député, comme étant mollesse. N'interprétez pas cela de cette façon.

M. BELAND: M. le Président, je voudrais vous demander une directive.

LE PRESIDENT (M. Séguin): J'essaie d'être tolérant, j'essaie d'écouter. Mais d'un autre côté, quand on est rendu à trois fois de suite avec les mêmes questions, on expose M. Charpentier et ses assistants à se répéter continuellement. Nous avons déjà cette information. S'il vous plait.

M. BELAND: Je voudrais vous demander une directive. Me le permettez-vous?

LE PRESIDENT (M. Séguin): Une autre question. La directive, oui. Si vous avez d'autres questions, dans un autre domaine, je vous céderai la parole.

M. BELAND: Je veux vous demander, à vous, une directive, comme président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Absolument, allez-y !

M. BELAND: Hier soir, si on a permis à un comédien, avec un grand L sur le revers, une foule de questions, si un type est logique et qu'il nous apporte des réponses logiques, je pense que ce n'est pas seulement à d'autres à poser des questions. Si j'ai des questions à poser, vous devez me les laisser poser. J'ai autant le droit que vous-même comme président, autour de cette table.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous faites une justification. Quelle est la directive que vous avez demandée? Quelle directive me demandez-vous?

M. BELAND: Je fais une affirmation, tout simplement.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous m'avez demandé une directive. Si vous voulez poser d'autres questions, allez-y. C'est hors d'ordre, pour le moment. Nous parlons du règlement no 6. Nous parlons sur le mémoire qu'a présenté M. Charpentier pour les taxis de Sherbrooke. Comme nous en sommes au troisième tour des mêmes questions ou des questions similaires et des réponses similaires, je vous demande de procéder à une partie du mémoire dont nous n'avons pas encore discuté, s'il vous plaît.

Le député d'Abitibi-Ouest avait demandé la parole. Ensuite, ce sera le député de Sainte-Marie.

M. AUDET: M. le Président, lorsque vous parlez de vos actionnaires, qui sont tous vos associés, est-ce que les $5 hebdomadaires que vos actionnaires ont à déposer sont déposés volontairement? Est-ce l'ensemble des actionnaires qui dépose ces montants?

M. CHARPENTIER: A chaque fois que nous avons eu besoin de fonds additionnels pour un projet spécifique, si on ne pouvait pas le présenter à l'assemblée annuelle ou à notre assemblée quasi régulière, si on peut dire, de mi-saison, on a convoqué une assemblée spéciale. On y va de cette formule-ci: L'argent, il faut le prendre quelque part. On ne fait pas de profit. La compagnie ne veut pas faire de profit avec ses gars. Les gars sont là pour gagner leur revenu. Qu'est-ce qu'on fait? On pourrait acheter, par exemple, un terrain sur tel coin de rue. Cela fait tant de temps que vous demandez d'avoir une zone dans ce coin.

Il y a un marché, nous voulons donner un meilleur service à la population. Vous, vous voulez être plus près de votre client pour avoir plus de clients à l'intérieur d'une heure de travail.

Cela va nous coûter — c'est seulement un exemple — $20,000. Le propriétaire de ce terrain demande un comptant de $5,000. Nous avons besoin de $15,000. L'assemblée décide, premièrement, si le terrain est acheté ou non. Ce n'est pas le bureau de direction qui décide d'acheter un terrain, c'est l'assemblée.

Les gars décident par vote, c'est une compagnie en vertu de la première partie de la Loi des compagnies. Ceux qui ont deux voitures ont quatre votes et ceux qui ont une voiture ont deux votes. Nous disons: C'est bien, la majorité le veut. Là, il faut trouver l'argent à quelque part.

Nous amenons deux ou trois solutions. On peut dire: Etes-vous prêts à donner $5 de plus par semaine? Pour un certain cas — je ne peux pas me rappeler précisément — dans le passé il a été dit — je pense que c'était pour $6,000 — Est-ce qu'il y en aurait 60 qui ont $100. Il y en a qui ne pouvaient pas. Pour le montant que les gars ont prêté à la compagnie, ne prenez pas $172,000 divisés par 75 voitures.

Les gars travaillent les coudes serrés. Ils disent: Nous avons besoin du terrain. Il y a 60 gars qui peuvent se permettre de prêter à la compagnie $100. Nous disons spécifiquement: C'est pour un an, deux ans. Ou si tout le monde ne contribue pas également... Nous payons de l'intérêt là-dessus. Ce ne serait pas juste s'il y en avait 75 qui ne mettaient pas $100. Ce n'est peut-être pas gros l'intérêt sur $100, mais nous voulons être bien justes envers tous les propriétaires.

A un moment donné, au lieu d'être $5, c'est 60 ou 55, je ne me rappelle pas du chiffre exact, qui ont prêté $100 pour un an ou un an et demi. A un moment donné, ils ont été remboursés. Les types n'ont pas exactement le même montant.

Quand un type se retire du taxi, qu'il vend son permis, il n'est plus détenteur de permis, il n'a plus d'affaires dans la compagnie. On ne

peut pas obliger une personne légalement — ceux qui sont avocats pourraient le dire — à vendre des actions qu'elle détient dans une compagnie.

Qu'est-ce que nous faisons? Nous disons au type qui entre que des actions nous n'en avons pas à vendre parce qu'il y en a 150 d'émises et nous voulons fonctionner avec deux actions par permis. Si vous achetez un véhicule, il faudrait aussi que vous achetiez les parts du type. En réalité, tout se vend. Quand le permis se vend, la voiture, le dôme se vendent. Les actions ordinaires y passent, mais elles sont à la valeur marchande. Quand un gars paie $15,000 pour un permis, ça ne lui fait rien de payer $200 pour deux actions et la valeur au livre est là.

Il se retire, mais il a de l'argent d'accumulé. C'est ma réponse à votre question. Dans son petit livre — parce que c'est tout compté, il a une copie pour se comprendre — c'est écrit. Ce n'est pas un compte d'épargne. Nous ne pouvons pas fonctionner comme une caisse populaire. Mais la reconnaissance de dettes c'est marqué dans un petit livre.

Si le gars est rendu à $4,211, la compagnie fait un chèque de $4,211. Supposons qu'un gars achète un taxi et qu'il le revendrait six mois après; s'il est rendu à $317, il va avoir un chèque de $317.

Mais le nouveau qui va arriver comprendra le système. Le gars qui achète un taxi, il sait qu'il embarque dans Sherbrooke Radio Taxi Inc. Il sait qu'il a des bâtisses, qu'il peut avoir de l'essence 24 heures par jour à tant moins cher, il sait qu'il peut avoir ceci et cela. Je ne veux pas me répéter. Il est vendu à l'idée. Et nous lui disons: Toi aussi il va falloir que tu aides la compagnie à se financer. Nous ne voulons pas aller à la banque emprunter de l'argent, payer de l'intérêt pour le plaisir d'en payer et être obligés d'avoir des marges de banque, etc.

Nous bâtissons notre patente par nous-mêmes.

J'ai peut-être un point additionnel.

LE PRESIDENT (M. Séguin): J'apprécie vos commentaires, excepté qu'il faut une certaine pertinence au règlement no 6. Autre question, M. le député.

M. AUDET: Vu ce bel esprit de copropriété de vos actionnaires ou de vos collaborateurs, est-ce que vous croyez que ce mode d'association serait possible dans une agglomération comme Montréal?

Vous semblez être, dans le cas de la cité de Sherbrooke, contre l'application immédiate du règlement no 6 et vous semblez dire: Que ce calice s'éloigne de nous. Maintenant, est-ce que vous seriez prêt à suggérer pour la ville de Montréal, et les autres villes, ce fameux système que vous avez chez vous qui serait supérieur à ce règlement no 6?

M. CHARPENTIER: Je ne voudrais quand même pas dire que chez nous c'est supérieur à tout le règlement no 6, mais je veux quand même vous dire, et on revient à ce moment-ci au statu quo de quatre ans qu'on demande. Chez nous, quand nous voulons faire une assemblée, nous devons réunir 75 membres, ce n'est pas si pire. Si vous voulez réunir tous les propriétaires de taxis de Montréal, vous devrez louer le forum, je pense, ou le centre Paul-Sauvé, parce que la dernière assemblée a eu lieu là.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Autre question?

M. CHARPENTIER: C'est peut-être plus difficile d'application à Montréal, mais je ne connais pas le problème de Montréal, je connais le problème de Sherbrooke.

M. AUDET: II y aurait certainement des ajustements à faire.

M. CHARPENTIER: Oui, mais je suis mal placé pour répondre, au fond.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Avez-vous d'autres questions?

Le député de Sainte-Marie.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, je vais essayer de faire très vite et si je pose une question qui a déjà été posée, n'hésitez pas à me rappeler à l'ordre.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous pouvez en avoir la certitude.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. Charpentier, il y a combien de simples chauffeurs dans votre organisme?

M. CHARPENTIER: De mémoire et approximativement, il y a 60 chauffeurs réguliers.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si c'est une question indiscrète à laquelle vous ne pouvez répondre, vous me le direz: Est-ce qu'on peut vous demander quelle est la moyenne de leur salaire par semaine?

M. CHARPENTIER: Tous les problèmes du taxi sont discutés au niveau de la compagnie. C'est ce qui regarde l'administration conjointe. Les propriétaires sont libres d'exploiter leur taxi eux-mêmes, c'est leur affaire à eux. La compagnie, elle, a le problème commun. Je peux peut-être vous dire, par exemple, que tous les chauffeurs travaillent à 40 p.c. A notre connaissance, est-ce qu'il y en a un qui travaille à 37 1/2 p.c. et un à 42 1/2 p.c? Je ne le sais pas, mais je peux vous affirmer assez précisément que les types travaillent à 40 p.c. Combien un type gagne par année à ce pourcentage? Cela varie énormément parce qu'il reste

quand même que le type est dépendant du nombre d'heures qu'il y met, dépendant des saisons, dépendant d'une foule de facteurs. Je suis certain que le revenu des chauffeurs n'est pas égal à ce point. Je peux vous dire une chose en toute franchise, je ne suis pas au courant du revenu d'un seul chauffeur parce que c'est une relation privée entre le propriétaire et le chauffeur. Si les chauffeurs veulent se former une association et venir discuter en bloc, probablement qu'on ratifiera en bloc parce qu'ils sont satisfaits du système de 40 p.c. Mais encore là ce sera une relation privée.

On essaie de se mêler de ce qui regarde tout le monde, mais non pas aller dans le particulier de chacun.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): D'accord. Maintenant, il y a une chose qui m'intéresse beaucoup. J'ai bien aimé votre exposé, et surtout la façon dont vous nous expliquez comment ça fonctionne à Sherbrooke. Il semble qu'il n'y a a pas tellement de problèmes, mais le chauffeur est payé à 40 p.c. Lorsqu'on parlait tantôt de feuille de route, comment contrôlez-vous pour dire: Le chauffeur a rapporté tant aujourd'hui et on lui donne 40 p.c?

M. CHARPENTIER: Me donnez-vous trente secondes? Je voudrais donner une réponse aussi précise que possible.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est bien intéressant parce qu'on parle de réglementation.

M. CHARPENTIER: II y a deux façons, le propriétaire et le chauffeur sont libres de choisir la manière. Je ne dis pas deux façons qui leur sont imposées. Il y a deux façons en général qui sont utilisées. Le taximètre, il y en a qui travaillent selon le taximètre, comme on vient de m'expliquer — une fois à un point technique entre le propriétaire et le chauffeur, il faut que je demande à ces gens-là pour le savoir — celui-ci donne le total à la fin de la journée. Il y a l'odomètre qui donne le millage, mais le taximètre indique les dollars entrés dans la journée. Alors c'est 40 p.c. du chiffre qui apparaît dans la vignette. Il y en a d'autres qui fonctionnent avec un système d'enveloppes. A mesure qu'il fait des voyages, le chauffeur ne marque pas l'heure ni la place d'où il est parti. Tout ce qu'il indique, c'est le montant; montant par montant, 0 le marque. A la fin de la journée, c'est totalisé et il remet 60 p.c. au propriétaire et garde 40 p.c. pour lui.

A ce moment-là vous allez me dire: Le chauffeur peut faire ce qu'il veut. Au départ, je ne veux pas mettre des paroles dans votre bouche. Mais chez nous, ce n'est pas une ville — je le dis encore une fois — de un million et deux millions de population.

Un chauffeur qui serait malhonnête ne le serait pas longtemps, parce que, d'une manière ou d'une autre, cela se saurait. Un type dirait à son cousin, sa belle-soeur ou à de la parenté, des amis: J'ai monté dans un taxi; le gars n'a pas fait fonctionner le taximètre, par exemple. Cela va se savoir vite. Dans une ville de 84,000 de population, les gens ne sont pas fous et ils voient quand même que, si le taximètre ne fonctionne pas, cela veut dire que le gars fait quelque chose de pas correct. Cela va venir aux oreilles des autres. Il va pouvoir le faire un petit bout de temps, mais il ne le fera pas longtemps. C'est pour ça que, dans une petite ville, nous n'avons pas besoin de règlements aussi précis et élaborés que dans une grande ville.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Une dernière question, M. le Président. Lorsque vous expliquiez tantôt le fonctionnement de votre organisme, vous disiez que c'était sans but lucratif. Cela semble fonctionner un peu comme une coopérative, sans en être une, en somme. Vous n'êtes pas incorporés en coopérative. Ma question est ceci: Je suppose que, demain, les membres de votre association, en assemblée générale, demandent d'être incorporés, de devenir une coopérative du taxi, est-ce que vous auriez objection ou si vous trouveriez cela correct?

M. CHARPENTIER: C'est à eux de décider. Ils sont tous égaux à cette exception près des gars qui ont deux permis. Je pourrais peut-être vous répondre en vous disant pourquoi, en vertu de la première partie de la Loi des compagnies, c'est une compagnie qui a droit de faire des profits. C'est parce qu'il y a un certain nombre d'années il existait deux compagnies à Sherbrooke, comme je vous l'ai dit précédemment. A un certain moment, il y a eu une décision de fusion. Si on avait formé une coopérative, si on avait demandé une nouvelle incorporation, même en vertu de la première partie de la Loi des compagnies et qu'on avait été obligé de vider — dans le sens de vendre et de transporter les propriétés chez le notaire, les autres par convention sous seing privé — les actifs de deux compagnies et les passifs et de transporter ça dans une nouvelle compagnie, on aurait remis à l'impôt, juste par le fait de cette transaction, toutes les récupérations sur les dépréciations des bâtisses.

Ce n'est pas de la fraude, c'est prévu dans la loi. Ceux qui sont au courant des dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu le savent. Voici ce qu'on a fait; on a pris la compagnie dans laquelle il y avait le plus d'actifs et on l'a conservée. On a pris celle dans laquelle il y avait le moins d'actifs, puis on a vendu. On a eu à payer des récupérations d'impôts et on les a payées. La petite compagnie s'est vendue à la grosse. Il fallait faire attention à ce stade-là; à aucun moment, quelqu'un ne devait dire ou penser que la grosse avait acheté la petite. Ce n'était pas la grosse qui avait acheté la petite; c'étaient 75 gars qui venaient de se serrer les coudes. On a simplement demandé par lettres

patentes supplémentaires, par le truchement de notre conseiller juridique, de changer le nom. Cela ne s'appelle plus Radio Red Diamond Taxi Inc., ni Bleu Veterans Taxi Inc.; ça s'appelle à présent Sherbrooke Radio Taxi Inc. Comme c'est seulement le nom d'une compagnie qui a changé, la compagnie elle-même demeure encore une compagnie en vertu de la première partie de la Loi des compagnies.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Charpentier, c'est très intéressant. D'un autre côté, vous savez que c'est une partie que vous aviez déjà couverte au début. Il y a des personnes qui attendent et je ne peux pas vous restreindre plus que j'essaie de le faire, mais malheureusement mon message ne se transmet pas. Ce que je demande est ceci: Qu'on soit bref. Si la réponse requiert un oui, qu'on dise oui. Si la question demande une simple explication, qu'on pose cette question de cette façon. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui ne comprend pas ce que je dis? Ce n'est pas moi qui fais le plus d'interruptions ici. M. le député, avez-vous terminé?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui. C'est bref ça.

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

M. GAGNON: Brièvement, j'ai remarqué que vous manipuliez bien les chiffres. En relation avec le règlement no 6, s'il était accepté tel quel — il n'est pas accepté; évidemment, il va être modifié, il va être changé — avez-vous fait une étude pour savoir qu'est-ce que ça demanderait de coûts supplémentaires? Par exemple, si vous étiez obligé de remplacer votre taximètre, si vous étiez obligé de prendre la feuille de route, ça demande une compilation, ça demande du personnel, tout ce que ça implique comme dépenses, vous avez parlé de la peinture de l'automobile. Brièvement, avez-vous fait une étude sur les dépenses supplémentaires que cela vous occasionnerait?

M. CHARPENTIER: Automobile noire, $500; taximètre, $200 et, pour le reste, nous n'avons pas eu le temps.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Merci à vous, M. Charpentier, et à vos collègues, MM. Brodeur et Goupil pour votre excellent exposé. Espérons que tout ira bien, et au plaisir de vous revoir.

M. CHARPENTIER: Nous vous remercions de nous avoir entendus.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Nous appelons maintenant l'Association des chauffeurs de taxi de Montréal. Immédiatement après l'Association des chauffeurs de taxi de Montréal, nous allons entendre l'Association des chauffeurs de taxi de Baie Comeau. Maintenant, s'il y a consentement de la part du groupe de Montréal, il pourrait donner son tour...

M. BELANGER: Plus que cela, M. le Président, nous aimerions être entendus demain après-midi ou quelque chose de ce genre.

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

M. BELANGER: Est-ce qu'on pourrait me le certifier? Il faut en donner avis à nos gens de Montréal, à l'exécutif, pour qu'ils sachent s'ils peuvent venir ou non demain.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Etes-vous M. Morin?

M. BELANGER: Je suis Bélanger, M. Morin est... Alors, vous nous assurez de nous entendre demain après-midi. Bon, merci beaucoup.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Nous entendrons maintenant l'Association des chauffeurs de Baie Comeau.

Association des chauffeurs de taxi de Baie Comeau et Hauterive

M. BERGERON (Jean): Je suis l'avocat Jean Bergeron, au nom de l'Association des chauffeurs de taxi de Baie Comeau et Hauterive. Il s'agit de plusieurs chauffeurs de taxi ou de propriétaires artisans qui sont groupés en quatre centrales qu'on m'a demandé de représenter ce matin.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous représentez les quatre groupes?

M. BERGERON: Les quatre groupes.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Voulez-vous nous présenter aussi vos collègues, s'ils ont à prendre part à la discussion?

UNE VOIX: Edmond Saint-Laurent, chauffeur artisan.

UNE VOIX: Lionel Plante, propriétaire.

LE PRESIDENT (M. Séguin): On me dit que nous n'avons pas reçu votre mémoire. L'avez-vous?

M. BERGERON: MM. Saint-Laurent et Plante sont venus me voir ce matin. Ils ont reçu le 12 janvier, la documentation nécessaire pour produire leur mémoire et une convocation pour le 16. Ils ont réussi à nous rejoindre ce matin; ils essayaient de rejoindre mon associé, Me Raymond Boily, il n'était pas disponible et je suis venu. Je ne suis pas tellement préparé mais j'ai entendu divers commentaires et je voudrais

faire les miens. Ce sont sensiblement les mêmes commentaires que ceux de Sherbrooke Radio-Taxi.

LE PRESIDENT (M. Séguin): C'est très bien, vous n'avez pas de mémoire.

M. BERGERON: Je n'ai pas de mémoire à présenter parce qu'on les a reçus le 12 et ils sont venus me voir ce matin.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Commencez.

M. BERGERON: J'aimerais d'abord, comme préambule, demander un délai, une suspension de l'étude en commission justement parce que nous n'avons pas étudié le règlement no 6. Malgré que j'aie appris la méthode dynamique de lecture, je n'ai pas été capable de le lire en entier.

Chez nous, chez mes clients, on n'a pas de problème. Si c'était les problèmes de Baie-Comeau qu'on voulait régler, on ne serait pas ici parce qu'il n'y a pas de problème, on est bien chez nous. Nous sommes quatre centrales: deux à Hauterive et deux à Baie Comeau. Les quatre centrales s'entendent tellement bien qu'elles ont nommé quatre personnes ensemble pour déléguer un avocat qui viendrait parler du règlement no 6. Nous ne serions pas ici, nous étudierions sûrement en commission une autre loi.

Je ne crois pas qu'il serait juste de faire supporter les problèmes qu'ont les taxis de Montréal ou les taxis de Québec — ou peut-être en créer avec le règlement no 6 — par les petites municipalités, comme le disait si bien M. Charpentier, comme Sherbrooke, et je présume que ça s'applique aussi à Sept-Iles et à beaucoup d'autres petites villes qui n'ont pas de problème, qui s'organisent et qui réussissent très bien.

Je ne vois pas pourquoi nous, à Baie-Comeau et à Hauterive, serions pénalisés parce qu'il y a une situation qui a pourri à Montréal et qui n'a pas été réglée.

En feuilletant le règlement no 6, nous aimerions demander au ministre des Transports sur quoi on se base pour évaluer les tarifs. Nous voyons ici, à la page 6.103, normes, taux et tarifs. On voit qu'à Baie-Comeau on part à $0.55 et, pour chaque mille parcouru, c'est aussi $0.55. A Sept-Iles, la situation économique, sociale est exactement la même, même qu'à Sept-Iles, il y a plus de population; donc il y a plus de demandes et le tarif devrait être moins élevé, je présume. Ce serait logique. A Sept-Iles, on part à $0.90 et on fait $0.65 le mille. J'aimerais savoir sur quoi le ministère des Transports s'appuie pour faire de tels tarifs.

M. PAUL: Me Bergeron, pourriez-vous répéter la référence que vous venez de nous donner?

M. BERGERON: Au sujet du tarif, c'est la page 6.103. Je pense que cela ira mieux avec la page, non l'article.

M. PINARD: A Sept-Iles, la chute est à $1.00. Il faut quand même que cela corresponde à la réalité du prix de la chute dans votre territoire, à moins qu'il y ait des faits tout à fait particuliers qui vous justifieraient de prétendre que cela ne doive pas être de cette façon que le problème soit réglé.

M. BERGERON: Ma question est sur quoi on se base pour faire le tarif. Ce sont deux régions exactement pareilles, socialement et économiquement. Même qu'à Sept-Iles la population flottante est beaucoup plus nombreuse. C'est la moitié prix à Baie-Comeau et à Hauterive. J'aimerais savoir pourquoi.

M. PINARD : Dites-moi donc quel est le tarif en vigueur à Sept-Iles par rapport au tarif en vigueur à Baie-Comeau, à l'heure actuelle.

M. BERGERON: Jusqu'ici, c'est $0.50-$0.50 à ce qu'on me dit. Je ne sais pas, je ne suis pas chauffeur de taxi. A Sept-Iles, c'est $0.90 et $0.55, je crois.

M. PINARD: Vous êtes à près de $0.10 du dollar à Sept-Iles. C'est $0.90.

M. BERGERON: La chute est de $1.00 au départ et c'est $0.65 le mille parcouru. Si on va au tarif de Baie-Comeau et de Hauterive, on arrive à $0.55 et $0.55. Sur quoi se base-t-on pour formuler un tel tarif? Est-ce qu'il y a une raison quelconque? Est-ce que l'essence est moins chère à Baie-Comeau ou à Hauterive? Est-ce que les services sont moins chers? Est-ce parce qu'on a plus de demandes? Je voudrais qu'on me l'explique.

Si une injustice s'est produite dans le passé, parce que c'était $0.45 et $0.90, justement, on ne voudrait pas qu'elle se continue.

M. PINARD: Nous n'avons absolument rien touché dans le tarif qui est actuellement en vigueur à Sept-Iles ou à Baie-Comeau. C'est exactement la situation qui prévaut chez vous. Je me demande pourquoi vous me posez une question à savoir pourquoi nous avons changé le tarif. Il n'a pas été changé.

M. BERGERON: II a été changé. On marque de $0.45 à $0.55. Alors, j'imagine que de $0.45 qu'il était à la chute il devient, avec le règlement no 6, à $0.55. A Sept-Iles, de $0.90 qu'il était à la chute, il devient à $1.00. Je le comprends ainsi, M. le ministre.

M. PINARD: C'est un minimum et un maximum que la commission peut fixer. C'est ce que cela dit à la page 6.103 du règlement no 6.

Cela a dû être fixé par la régie préalablement, puisque c'est encore la Régie des transports qui est en vigueur.

M. BERGERON: Oui, c'est un minimum que la régie peut fixer. D'accord, mais pourquoi est-ce le double à Sept-Iles, alors que nous sommes dans la même situation économique et sociale? Je voudrais savoir pourquoi le minimum est le double.

M. PINARD: Les techniciens qui sont à côté de moi m'expliquent qu'il n'y a absolument rien de changé; c'est comme ça dans le moment.

M. BERGERON: Justement, si le règlement no 6 est pour améliorer la condition des propriétaires artisans de taxis, qu'on corrige au moins cette injustice, mais elle continue.

M. PINARD: Quelle est l'anomalie que vous pouvez justifier afin que nous prenions note de vos suggestions pour en arriver à corriger la situation?

M. BERGERON: Justement, l'anomalie existait avant et elle continue dans le règlement no 6. Alors, ce n'est pas ce règlement no 6 qui va régler le problème. On nous a refusé l'augmentation de tarifs à Baie-Comeau...

M. PINARD: Ce n'est pas tout.

M. BERGERON: ... et à Hauterive parce qu'on disait que le règlement no 6 allait régler nos problèmes. Or, nos problèmes ne sont pas réglés; ils restent les mêmes. C'est le seul problème que nous avons, il n'y en a pas d'autres.

M. PINARD: Si je comprends bien votre suggestion, il s'agit d'inclure le mot "Baie-Comeau" après le mot "Sept-Iles" de façon que la commission puisse se prononcer là-dessus.

M. BERGERON: C'est cela. Mais j'aurais aimé savoir s'il y avait une raison quelconque pour expliquer ces tarifs.

M. PINARD: Pour le moment, je l'ignore. Si une requête a été présentée devant la Régie des transports, la requête n'est pas automatiquement transmise au ministre des Transports. La sentence qui est rendue par la Régie des transports n'est pas obligatoirement transmise au ministre des Transports. C'est une situation que j'ignore, mais dorénavant, avec la Commission des transports qui sera mise en place, il faudra à tout le moins que le ministre soit informé de ce qui se passe à la Commission des transports.

M. BERGERON: Le ministre a deviné ma demande; on voudrait ajouter "sauf l'agglomération de Sept-Iles, de Baie-Comeau et Hauterive", tout simplement, parce qu'il s'agit de la même région.

M. PINARD: D'accord. Nous prenons note de votre suggestion immédiatement. Elle sera étudiée.

M. BERGERON: C'est tout ce que j'avais à dire et j'endosse tout ce qui a été dit par les propriétaires de Sherbrooke. C'est exactement la même chose. Ils n'ont pas de problème et nous non plus. Je ne vois pas à quoi peut servir le règlement no 6 pour ce qui concerne les taxis de Hauterive et de Baie-Comeau. Vous me direz que c'est peut-être égoïste, mais il reste tout de même que nous n'avons pas de problèmes et qu'avec le règlement no 6 nous allons en avoir.
C'est tout.

LE PRESIDENT (M. Carpentier): Merci. Le député de Maskinongé.

M. PAUL: M. le Président, est-ce que Me Bergeron pourrait nous dire combien il y a de membres dans son association? Combien il y a de taxis à Hauterive et combien à Baie-Comeau?

M. BERGERON: II y a 68 taxis à Baie-Comeau et Hauterive.

M. PAUL: Les deux territoires.

M. BERGERON: Les deux territoires. A Baie-Comeau, il y en a 38, donc 30 à Hauterive.

M.PAUL: Maintenant, Me Bergeron, vous avez signalé, au début de vos remarques, que la copie du règlement no 6 n'est parvenue aux propriétaires artisans et chauffeurs de taxi de votre région, Baie-Comeau et Hauterive, que le vendredi 12 janvier.

M. BERGERON: Exactement.

M. PAUL: Est-ce que vous auriez besoin d'un délai pour fournir d'autres remarques à la commission parlementaire?

M. BERGERON: Oui, sûrement, parce que je n'ai pas eu le temps depuis ce matin de préparer quelque chose de bien élaboré, sauf qu'en feuilletant j'ai trouvé certaines choses.

M. PAUL: Vous auriez besoin de quel délai pour préparer un mémoire?

M. BERGERON: Bien, un mémoire bien préparé exigerait une quinzaine de jours, j'imagine. Le temps de lire et d'approfondir tous les points parce que le texte légal, on le sait, prête à certaines interprétations.

M. PAUL: Est-ce qu'il vous conviendrait que votre mémoire, une fois rédigé, soit adressé au secrétaire des commissions parlementaires pour qu'il soit éventuellement inscrit en annexe au journal des Débats et porté à la connaissance des membres de la commission?

M. BERGERON: J'aimerais.

M. PAUL: M. le Président, je comprends qu'il ne s'agit pas de faire une exception, mais il faut noter que le règlement no 6 n'est parvenu aux chauffeurs de taxi de cette région que le 12 janvier. Je ne crois pas que ça pourrait retarder...

M. BERGERON: J'en ai la preuve ici. D a été posté le 8 janvier et nous l'avons reçu le 12 janvier.

M. PAUL: S'il y avait un délai d'accordé à Me Bergeron, pour préparer un mémoire, d'ici 15 jours, et que dès sa réception, il soit inscrit au journal des Débats, je pense bien que cela donnerait satisfaction, d'une façon sommaire, toujours, ou un peu atténuée, aux clients de Me Bergeron.

M. BOSSE: Je m'excuse. Si vous me permettez, je vais donner une explication, à savoir pourquoi cela a été fait ainsi.

M. PAUL: Je pense bien que l'honorable député n'en est sûrement pas le responsable, mais à toutes fins pratiques, ces gens n'ont pris connaissance du règlement qu'il y a cinq ou six jours.

M. BOSSE: Je suis d'accord, je ne conteste pas. La raison, c'est que nous en avons fait préparer au début une première "batch" de 3,000. Si M. Jean-Noël Tremblay était là, il me corrigerait. Par la suite, évidemment, on a eu à le faire réimprimer dans un très court délai, j'en conviens. C'est pour cela que vous l'avez reçu un peu plus tard. Nous nous en excusons, évidemment. Vous êtes un peu loin.

M. PAUL: Alors ces gens ont reçu les copies du deuxième tirage.

M. BOSSE: Ils ont eu la deuxième édition, en effet.

UNE VOIX: Ce n'est pas un reproche, c'est tout simplement une constatation.

M. BOSSE: C'est la troisième qui est la plus importante, n'est-ce pas?

M. PAUL: Pour autant qu'elle protégera les droits des propriétaires et chauffeurs de taxis, ce sera excellent. Nous attendons toujours la troisième version.
Est-ce que cela vous va, Me Bergeron?

M. BERGERON: Oui, d'accord.

M. PAUL: Maintenant, M. le Président, est-ce que les membres de la commission consentent à ce que Me Bergeron produise un mémoire? Il est placé dans une situation fort embarrassante. Je pense bien que tous conviendront qu'il lui était impossible...

M. HARDY: D'après ce que j'ai pu voir, son mémoire sera pour nous dire qu'il est contre.

M. BERGERON: Cela en fera un de plus.

M. PAUL: Pas nécessairement.

M. HARDY: C'est ce que j'ai cru comprendre.

M. PAUL: Si le gouvernement pouvait comprendre aussi vite que vous, mon cher confrère, cela irait bien !

LE PRESIDENT (M. Carpentier): A l'ordre! A l'ordre, messieurs! La proposition de recevoir votre mémoire est acceptée. Avez-vous d'autres commentaires, M. Bergeron?

M. BERGERON: Oui. On dit que des enquêteurs ont communiqué avec des chauffeurs de taxi artisans et des associations. A Baie-Comeau et Hauterive, nous n'avons pas entendu parler de cela, jamais. C'est ce que mes clients me disent. On n'est pas venu les voir.

M. PINARD: Je comprends. Tous les clients ne vont pas voir les mêmes avocats non plus. Seriez-vous assez aimable de nous faire connaître, au cas où cela vous serait possible, à la lecture du règlement no 6, s'il y a quelque chose de bon aussi et ne pas nous dire seulement les raisons qui vous motivaient d'être contre mais, par hasard, de nous dire les raisons qui pourraient vous motiver d'être pour, s'il y a quelque chose de bon là-dedans?

M. BERGERON: Si j'en trouve, je le signalerai sûrement.

M. PINARD: Merci. Vous êtes très aimable.

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

M. PAUL: Ne vous gênez pas. Ne faites pas un tirage à part pour ce que vous trouverez de bon. Mettez-le dans le même rapport.

LE PRESIDENT (M. Carpentier): Je remercie M. Bergeron et ses collègues.

M. BERGERON: Je vous remercie.

LE PRESIDENT (M. Carpentier): Nous entendrons maintenant les propriétaires de taxis de l'agglomération de Hull. Le porte-parole est M. Robert Poirier.

Propriétaires de taxis de Hull

M. GRATTON: M. le Président, M. Poirier,

qui devait être le porte-parole, a dû s'absenter. Il était ici depuis lundi. Il a déposé, à la commission, le mémoire. J'ose croire qu'il sera inscrit au journal des Débats et que le secrétariat en fera parvenir des copies aux membres de la commission.

Je ne ferai pas le résumé de ce mémoire, sauf pour dire qu'un cas tout à fait particulier se présente dans la région de Hull. C'est la proximité de la région à la province de l'Ontario qui cause un problème bien spécifique, soit celui de la concurrence non pas au point de vue de la clientèle, mais au point de vue de l'embauche des chauffeurs.

Les compagnies de taxis de la région de Hull ont ce problème que dans la province de l'Ontario, on permet la location de taxis. Forcément, si on enlevait aux personnes du côté québécois de la rivière Outaouais le droit de louer leurs taxis, forcément que cela donnerait encore plus de problèmes aux propriétaires de taxis pour avoir des chauffeurs, eux qui ont déjà ce problème de trouver le nombre de chauffeurs nécessaires, surtout la nuit.

Le mémoire est assez explicite, vous en recevrez un exemplaire. Je limiterai mes remarques à cela, (voir Annexe I)

M. HARDY: Puisque mon collègue de Gatineau déclare que les gens de Hull ne peuvent pas venir devant la commission, est-ce que je pourrais inviter les représentants de Saint-Jérôme, puisque nous sommes dans la même région, à prendre la place de ceux de Hull? Ils ont un petit mémoire qu'ils vont vous expliquer brièvement.

LE PRESIDENT (M. Carpentier): Je regrette. Il y a un ordre qui a été établi au préalable. Je pense bien...

UNE VOIX: C'est le président qui a dressé la liste.

M. PAUL: Je pense que la demande de mon collègue, député de Terrebonne est fort logique. Ce sont des gens de la même région. Pourquoi ne pas disposer du problème régional du taxi?

M. HARDY: D'autant plus que ça va être très court. Si on ne permet pas au représentant de l'association de Saint-Jérôme d'exposer son point de vue tout de suite, il ne pourra pas le faire. Il est obligé de repartir ce soir, ça fait deux jours qu'il est ici. Cela va être très court.

Je ne veux pas imposer ma volonté aux membres de la commission, mais je vous le suggère bien humblement.

M. PAUL: Nous ne vous reconnaissons plus, mon ami.

LE PRESIDENT (M. Carpentier): C'est bien clair, ça prendrait le consentement de l'autre association qui doit présenter son rapport et qui est indiquée ici.

M. GRATTON: Au nom de l'Association des propriétaires de Hull, je peux bien le donner le consentement.

M. HARDY: C'est un "gentlemen's agreement", une convention verbale, entre Hull et Saint-Jérôme. Je ne vois pas pourquoi vous vous opposeriez à le faire. On ne lui enlève pas son droit, il devait passer après Hull.

LE PRESIDENT (M. Carpentier): Est-ce que nous avons le consentement unanime des membres de la commission?

M. AUDET: On me signale qu'il y a des gens qui sont sur la liste qui attendent depuis deux jours, qui sont prêts à passer le plus tôt possible, eux aussi. Ils se demandent pourquoi on les remplacerait sur la liste qui a été dressée.

M. HARDY: Nous ne les retarderons pas.

LE PRESIDENT (M. Carpentier): II n'y a pas consentement unanime. Nous avons reçu le rapport de l'agglomération de Hull qui est enregistré. J'invite l'Association métropolitaine des propriétaires de taxi de Montréal, M. Prénovost.

M. HARDY: Pendant que nous attendons, nous aurions eu le temps de passer Saint-Jérôme.

UNE VOIX: Je pense que les membres de la commission...

M. PINARD: S'il n'est pas présent, nous allons passer à un autre.

M. PAUL: II y avait une liste de propriétaires artisans et sur laquelle figurent certains noms qui, hier soir, devaient avoir l'avantage de présenter leur mémoire. Et cet après-midi, l'honorable député de Robert-Baldwin a donné l'assurance à quelques-uns de ces gens qu'ils pourraient être entendus immédiatement après la présentation du mémoire de Baie-Comeau.

Je ne veux en aucune façon vous reprocher de suivre la liste, mais d'un autre côté, je sais que l'honorable président a pris certains engagements dans le cours de l'après-midi.

Association des propriétaires de taxis de la rive sud

LE PRESIDENT (M. Carpentier): Disons que nous nous en tenons à la liste pour le moment. L'Association des propriétaires de taxis de la rive sud, M. Pierre Bouchard.

M. BOUCHARD: Nous ne nous attendions pas à passer si vite. J'aimerais vous présenter les gens qui sont avec moi, et à qui je demanderai, dans certains cas, d'expliquer un point de vue particulier.

M. Berthiaume, Métro Taxi; M. Cyr, Radio Taxi Union, M. Levac, compagnie propriétaire Taxi rive sud Ltée; M. Perreault, Taxis Astro et M. Fradette de la rive sud.

Si je peux me permettre tout simplement un point de référence, il y a eu un problème qui touchait très gravement la rive sud. Notre ami Fradette — c'est pourquoi je lui ai demandé de s'avancer — avait obtenu une assurance de la part du ministre des Transports hier matin; en fait ç'a été la première assurance que M. Fradette a eue au sujet du double emploi. Cet homme, sur la foi des assurances qui ont été données à ce moment-là par le ministre des Transports, a fait des appels téléphoniques à des gens qui se sentaient extrêmement brimés par le règlement no 6 pour leur dire qu'il n'y avait plus de problème.

Cet après-midi, il y a eu une explication de l'honorable ministre des Transports qui a peut-être causé de l'émoi à cette personne. Je lui demanderais de bien vouloir prendre le micro et poser de nouveau sa question au ministre.

M. FRADETTE: Pierre Fradette, taxi rive sud. Hier matin, j'ai demandé au président de la commission une information concernant le double emploi. M. Pinard m'a dit, c'est inscrit ici dans les notes que j'ai gardées: En tant que ministre des Transports, je vous fais la promesse formelle que le double emploi sera aboli. Le règlement no 6 disait que pour le double emploi les gars perdaient leur permis automatiquement, sans recours. Après la promesse formelle de M.Pinard, nous disant que le double emploi serait aboli, d'après le règlement no 6, nous disant qu'il n'y a aucun danger, j'ai fait un appel téléphonique à des personnes que nous représentons. Il y a 17 propriétaires là-bas qui s'inquiètent du douple emploi. J'ai placé un appel interurbain à la rive sud hier soir leur disant qu'il n'y avait plus de danger pour leur permis.

Aujourd'hui, M. Pinard a dit, il y a à peu près une heure, que, vu que Diamond avait neuf propriétaires qui avaient 50 permis, que ces gars-là ne travaillaient pas et faisaient travailler d'autres personnes, il n'était plus sûr à quelle place il était pour tirer la ligne en ce qui concerne le double emploi. Je crois que ça nous mêle pas mal et partout dans la province de Québec. Il n'est pas sûr où il va tracer sa ligne dans le moment. Je ne le blâme pas d'essayer de prendre des personnes qui ont 50 et 80 permis qui ne travaillent pas mais hier on a eu la promesse formelle que le double emploi était protégé. Qui a raison? J'aimerais savoir, aussitôt que possible, ce qui nous arrive. Je m'adresse au président de la commission et au ministre.

M. PINARD: II me fait plaisir de vous répondre. Si vous êtes dans la catégorie de ceux que nous appelons les propriétaires artisans, vous n'avez aucune crainte à entretenir, votre problème est réglé.

M. FRADETTE: C'est réglé, clair et net? Merci beaucoup.

M. PINARD: Comprenez bien, j'ai posé tantôt des questions pour savoir combien il y avait de propriétaires artisans à qui le gouvernement pourrait faire cette promesse de la protection du double emploi par rapport à ceux que j'ai décrits tantôt qui n'ont pas cette source de revenus comme principal gagne-pain.

M. FRADETTE: Tout à l'heure, vous-même vouliez dresser une ligne, mais vous n'étiez pas sûr lorsque vous avez fini de parler. Vous avez dit vous-même: Je veux trouver une ligne et je ne sais pas à quelle place elle est. Automatiquement, ça nous touchait, nous qui avions eu hier une promesse formelle.

M. PINARD: Monsieur, j'espère que vous comprenez que, depuis que la commission parlementaire a commencé ses séances, les demandes de protection affluent de toutes parts, aussi bien de la part des puissants que des moyens et des plus petits. Le gouvernement a un problème à régler. Il doit savoir comment le problème se présente pour être capable de trouver des solutions adéquates et efficaces.

M. FRADETTE : Comme ça, je peux répondre à mes membres ce soir si la question m'est posée de nouveau. Il y en a deux qui sont partis de la rive sud hier pour savoir si c'était vrai, des gars étroitement impliqués. Je peux leur dire que le double emploi, si on travaille sur nos propres automobiles — on n'est pas millionnaire et on n'a pas 50 permis — si un gars a un permis et peut travailler dans ses journées de congé, il est protégé automatiquement, ce qui dans le règlement no 6 n'existait pas.

Merci beaucoup.

M. BOUCHARD: Merci, M. le Président, de cette information qui a vraiment causé tout un émoi dans le groupe de la rive sud.

Pierre Bouchard, je représente six associations de services sur la rive sud. Nous avons présenté un mémoire que nous avons malheureusement dû préparer très rapidement. D'abord, il a fallu regrouper ces associations qui, la plupart du temps, étaient des concurrentes l'une de l'autre. Il a fallu que ce regroupement se fasse et, après, qu'on vienne me voir pour me demander autant que possible d'étudier — en tout cas, je ne répéterai pas tous les qualificatifs dont on a affublé ce document — une brique de règlements. On nous a demandé de préparer un rapport. Nous avons préparé ce rapport.

Est-ce que je peux me permettre, avant de commencer les remarques précises sur le règlement no 6, de regretter que beaucoup des remarques que nous allons faire touchent des points où nous sommes absolument dans le vague concernant la position du règlement, la position du gouvernement, la position de la

commission parlementaire? C'est vraiment dommage que des gens soient obligés d'étudier un document de cette façon pour ensuite, durant les journées, se faire dire: II y aura des amendements, votre problème est réglé, mais sans savoir de quelle façon il est réglé.

Si j'ai demandé à M. Fradette de commencer l'exposé, c'était justement pour illustrer ce point-là. Il y avait une réglementation précise dans le règlement no 6. On disait: Pas de double emploi. Il y a eu, à un moment donné, une affirmation du ministre et, ensuite, il y a eu une deuxième affirmation du ministre. On a été obligé de lui demander — troisième affirmation du ministre — où on en était et on n'a même pas encore le texte de cette modification qui, peut-être, lésera des gens de la rive sud, même si on ne le sait pas à l'heure actuelle.

C'est ça qui est regrettable, parce que nous, actuellement, nous devons nous baser sur un règlement et sur des hypothèses de travail. C'est pourquoi je demanderais à la commission parlementaire, avant de continuer, l'opportunité, lorsque des amendements vont être apportés, de pouvoir revenir pour nous faire entendre et proposer des modifications, des suggestions. Vous nous avez demandé: Dites-nous les choses qui sont bonnes aussi dans le rapport. Qu'est-ce que vous voulez, il a fallu aller au plus pressé. On est allé au plus pressé, aux choses qui faisaient mal. Des choses qui sont bonnes, il y en a, mais d'un autre côté, on n'est pas capable de vous les dire aujourd'hui. On n'est pas, non plus, en général, capable de vous donner des suggestions de rechange. Pourquoi? Parce qu'on n'a pas eu le temps.

Est-ce que je peux faire une dernière remarque? Les associations de services que je représente n'ont jamais été contactées. Elles sont de la rive sud. Les noms sont ici: Roméo Taxi Enr. Descôtés, Astro, Compagnie des propriétaires de taxis Rive Sud, Radio Métro Taxi, Radio Taxi Union Limitée. Ces gens n'ont jamais été contactés. Les compagnies n'ont jamais été contactées pour voir quelle était leur opinion.

M. BOSSE: Puis-je me permettre, M. le Président de corriger immédiatement cette impression? M. Beauregard, je crois, représentait quelqu'un sur la rive sud.

M. BOUCHARD: J'ai bien spécifié, monsieur, les compagnies de services. C'est ce que je représente actuellement.

Ces gens-là sont peut-être, avec le règlement no 6, en train d'être complètement dépossédés de leurs droits.

M. BOSSE: Je pense qu'indirectement, en contactant, par exemple, les propriétaires et les chauffeurs nous rejoignons les associations indirectement puisqu'ils sont nécessairement membres d'une association. Personnellement, j'ai eu l'occasion de rencontrer des représentants des chauffeurs et des propriétaires de taxis, le maire Robidas de Longueuil, par exemple, qui est de la rive sud, pour régler un certain nombre de problèmes de postes en commun.

M. BOUCHARD: M. le Président, est-ce que je pourrais demander au député de Dorion s'il n'aurait pas dû contacter les associations de services qui ont le plus à perdre d'après ce règlement no 6? Puis-je montrer la situation telle qu'elle est par rapport au règlement no 6? La seule mention des associations de services est la suivante: L'Association des détenteurs de permis, une fois qu'elle sera établie, doit négocier l'achat du capital-actions ou des biens des associations.

Moi, je suis avocat et je ne veux pas créer de problèmes où il n'y en a pas. Tout ce que je sais, c'est que quand on a une obligation de négocier, on n'a pas nécessairement l'obligation d'acheter, ça ne suit pas, ce n'est pas accessoire. S'il y a une obligation de négocier, il n'y a pas nécessairement une obligation d'acheter. S'il n'y a pas d'entente entre l'association de services et l'association des détenteurs de permis, à ce moment-là, il n'y a aucune obligation de la part de l'association des détenteurs de permis de compenser les gens qui ne pourront plus se servir de leur station, de leur équipement, de leur garage ou de tous les biens qu'il est important de considérer et qui constituent leur actif.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît! Je ne voudrais pas vous interrompre car c'est parfois difficile de continuer lorsqu'on perd le fil de sa pensée.

M. BOUCHARD: Allez-y.

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

M. BOUCHARD: Oui, le mémoire a été produit hier. C'est un mémoire avec des feuilles mobiles.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Celui-ci.

M. BOUCHARD: D'accord.

M. BERTHIAUME: Si vous me permettez, seulement un commentaire, Me Bouchard.

M. BOUCHARD: Oui.

M. BERTHIAUME: Je suis le dernier à vouloir vous brimer, surtout qu'une partie de ceux que vous représentez, je les représente comme député. Ce n'est sûrement pas dans mon intérêt, au moins électoral, de le faire. Par contre, je m'aperçois que vous vous dirigez vers des sujets que je reconnais aussi. Je trouve cela déplorable. Peut-être que vous n'avez pas été consulté à votre goût mais par contre, comme travail constructif...

M. PAUL: Ils ne l'ont pas *été* du tout.

M. BERTHIAUME: Excusez-moi.

M.PAUL: II n'a pas dit qu'ils n'avaient pas été consultés à son goût, il a dit qu'ils n'ont pas été consultés du tout.

M. BOUCHARD: A part aujourd'hui évidemment.

M. BERTHIAUME: Je m'excuse, j'ai rencontré une partie de ces gens4à moi-même. Par contre, je pense qu'il serait plus constructif de regarder le règlement no 6. Je sais que vous avez des objections et vous pourriez peut-être les exposer. Même si vous êtes de chez nous, il y en a d'autres aussi qui attendent.

M. BOUCHARD: L'objection majeure, pour une association de services, c'est de se faire déposséder sans compensation, c'est ce dont je parle.

Si on veut l'association unique et qu'on veut prendre les associations de services, qu'on le dise que l'association des détenteurs devra prendre les actifs de ces compagnies. Qu'on le dise au lieu d'avoir un petit paragraphe disant qu'on doit négocier. Cela ne veut rien dire, on doit négocier. Je peux négocier une convention collective avec vous pendant six ans et vous n'aurez jamais de convention collective. C'est l'objection majeure. Maintenant, que dois-je faire?

Le ministre des Transports et son chef de cabinet ont fait des hypothèses de travail. Il y a donc le règlement. Je viens de dire quelle est notre position. Si vous voulez adopter le règlement comme tel, compensez-nous. Je pense que c'est la chose la plus normale. Maintenant, ne nous compensez pas au gré du gouvernement, mais allons devant un tribunal normal, le tribunal d'expropriation ou le tribunal de la Régie des services publics ou même peut-être la Commission des transports, avec des normes. C'est possible. Mais compensez-nous! C'est la première chose.

Deuxième hypothèse de travail qui a été mentionnée hier. Quelle est la position des six associations de services que je représente concernant l'hypothèse de travail émise d'avoir une association parallèle, c'est-à-dire — il faut être bien clair, ne nous trompons pas — des services parallèles ou une association peut-être de type coopératif qui donnerait les mêmes services que les centrales actuelles, que les associations de services actuelles? Là-dessus, notre réponse est claire et sans équivoque. Nous leur tendons les bras. Venez-vous-en! Pour la concurrence nous sommes d'accord.

Troisième hypothèse ou, enfin, troisième discussion, celle qui a été mentionnée ce matin. J'ai été celui qui s'y est opposé peut-être le plus durement. Je m'excuse, M. le ministre, si j'ai pu paraître dur à un moment donné, mais c'est que c'était nouveau. Malheureusement, l'impression que le ministre des Transports nous a donnée au début était que les associations de services allaient survivre et, donc, qu'il n'y aurait pas de problème.

Après, on nous a dit que ce n'était pas cela exactement. Après l'explication je suis arrivé avec mon fameux exemple qui m'a très bien montré ce qu'il en était. On force chaque détenteur de permis à faire partie d'une association. Cette association, par vote majoritaire simple, peut engager tous les détenteurs de permis à une conduite particulière au point de vue de la centrale de contrôle, de l'assurance-vie, etc., de façon que tout le monde sera obligé, sans aucun droit de se retirer de l'association, de continuer à faire les choses qu'il ne veut peut-être pas faire.

Je prends un exemple particulier, pour revenir à ce matin. Il y a 400 permis environ sur la rive sud, actuellement. Par exemple, je vais prendre un nom d'association comme cela, les taxis de la Rive Sud ; il y a 65 voitures. Eux, ils sont heureux dans leur coin. Ils ont leur centrale de contrôle, leur centrale d'achats, etc. Tout va bien. Par contre, dans le reste de l'agglomération de la rive sud, tout va mal, pour une raison ou pour une autre. Je ne sais pas, il y a les trois ou cinq autres associations de services où cela ne va pas.

Alors, toutes les autres associations vont demander un vote et dire: Nous faisons une station unique.

Nous faisons une centrale de contrôle unique et les achats en groupe, l'assurance-vie, l'assurance générale, le système des rentes, tout ça, on marche. Tout le monde va être obligé de le faire et c'est le but de l'assemblée.

Cela veut donc dire que — je prends un exemple pratique — les gens d'une association qui seront heureux seront forcés d'abandonner un système qui leur plaît. La position des six personnes que je représente, corporatives ou autrement, là-dessus est absolument catégorique. Pratiquement, c'est la même chose qui était demandée dans le règlement no 6, mais peut-être avec un peu plus de retard.

C'est pour cela que nous demandons la liberté. La dame qui a parlé hier avait raison. Elle a résumé ce que beaucoup de gens vont dire et ont déjà dit en disant: Nous voulons être libres. Nous sommes dans une démocratie. Le fait de forcer les chauffeurs... et là où est la brimade de la liberté, c'est de les forcer à se joindre à l'association des détenteurs de permis qui, elle, aura le contrôle efficace après de ce qui va se passer dans l'agglomération simplement par une majorité de 50 p.c. plus un. Là-dessus, je crois qu'il est clair en principe et en pratique que les associations de services que je représente sont contre.

Maintenant, qu'est-ce qu'on peut avoir comme système? Là, il y a peut-être une suggestion que je vais pouvoir faire. Elle n'est pas dans mon mémoire, je le regrette. Comme je vous

dis, ce sont des choses qui se sont ajoutées durant les deux dernières journées.

L'association des détenteurs de permis, elle, on l'a dit, c'est dans la loi, s'occupe des tarifs. Elle pourrait facilement aussi s'occuper de la discipline parce que s'il y a quelque chose de normal qui devrait être étendu à toute une agglomération, c'est la discipline. Mais d'un autre côté, pour le reste, l'association devrait se contenter de ce rôle ou du rôle que voudront bien lui donner les propriétaires. Les détenteurs qui voudront bien se joindre à des projets d'assurance-vie, par exemple, il n'est pas nécessaire qu'un projet d'assurance-vie soit utile à tout le monde.

Il y a des gens qui ont déjà de l'assurance-vie. Ils n'en veulent pas. Alors à mon point de vue, la grande association pourrait remplir ces fonctions, fonctions qui sont déjà prévues dans la Loi des transports. On pourrait peut-être y ajouter le comité de discipline, le comité d'éthique, etc. Mais on devrait laisser les gens libres de fonder des associations de services nouvelles, d'amalgamer des associations déjà existantes, de façon à assurer le meilleur service.

Il y a une chose qu'on semble oublier, depuis le début. Tout cela, c'est en fonction du service au public. On doit se demander si tout changement qui sera apporté sera bénéfique au public. Il faut bien se rappeler cela. La première responsabilité de l'industrie du taxi, elle est envers le public, comme d'ailleurs, la première responsabilité du gouvernement.

Nous faisons une suggestion de ce côté. Nous voulons, au point de vue association de services, la liberté pour qu'un propriétaire aille d'une association à une autre, la liberté de fonder de nouvelles associations, d'amalgamer de nouvelles associations. C'est essentiel à la rive sud.

Maintenant, avons-nous un problème sur la rive sud? Nous n'avons pas de flotte. Le plus de permis qu'une personne ait, c'est trois. Je représente des associations qui regroupent 357 des près de 400 permis qui existent dans l'agglomération de la rive sud.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Pendant que vous en êtes aux associations, Me Bouchard, pourriez-vous confirmer avec moi, peut-être que durant mes quelques minutes d'absence, je n'ai pas pris la note, si vous représentez l'Association des propriétaires de taxis de la rive sud?

M. BOUCHARD: Non, voici. Il y a eu une erreur lorsque cette note a été mentionnée. J'avais envoyé un télégramme disant: Je représente la majorité des associations de propriétaires de taxis. A ce moment-là, je n'avais pas connaissance de la nouvelle nomenclature des associations de services. Je crois que j'ai corrigé peut-être la mauvaise impression, parce que cela a causé un problème, de fait, M. le Président, avec les propriétaires de Longueuil, qui se sont vus élargir leur mandat. Je voulais tout de suite bien spécifier que je représente la majorité des associations de services de l'agglomération que l'on qualifie de rive sud.

M. PAUL: Y en a-t-il d'autres?

M. BOUCHARD: II en existe quelques autres, des petites, mais disons qu'en chiffres, nous regroupons 357 des 398 permis, à l'heure actuelle. Comme je vous dis, je ne représente pas 357 propriétaires.

Je représente six associations de services. C'est clair.

M. GAGNON: Avec un actif de combien?

M. BOUCHARD: C'est difficile. J'aurais voulu avoir tous ces chiffres; je n'ai pas eu le temps. On a déjà demandé à Diamond de produire ses états financiers, non seulement au ministère des Transports. Nous n'avons rien à cacher; nous allons les produire à la commission parlementaire, si vous le désirez.

Je produirai une copie des états financiers de chacune des compagnies pour montrer ce que ça vaut, à l'heure actuelle.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Me Bouchard, la raison de ma question — nous sommes passés un peu à côté — c'est que, sur l'ordre du jour que j'ai devant moi, que je veux suivre, j'ai l'Association des propriétaires de taxis de la rive sud, et c'est indiqué Me Pierre Bouchard. Vous parlez en leur nom?

M. BOUCHARD: Oui, mais il y a quelqu'un qui suit immédiatement qui représente l'Association des propriétaires de Longueuil et qui a vu son mandat annulé.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Non, je parle de l'Association des propriétaires de la rive sud, moins Longueuil.

M. BOUCHARD : Je suggérerais la majorité des associations de services de la rive sud. C'est ce que je représente vraiment, d'après la nomenclature.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Cela, je le comprends, laissez-moi finir. Je ne parle pas de Longueuil, disons que c'est séparé. Je vois aussi la Compagnie des propriétaires de taxis Rive Sud Ltée, Claude Levac.

M. BOUCHARD : Ce sont des gens qui sont avec moi. Je parle en leur nom aussi.

LE PRESIDENT (M. Séguin): J'ai aussi Les Entreprises Auclair Inc.

M.BOUCHARD: Je ne représente pas les Entreprises Auclair Inc.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Sur mon ordre

du jour, je vais nécessairement grouper, si possible, les associations que vous représentez. Sans ça, nous faisons ça en double.

M. BOUCHARD: II y a des gens qui ont envoyé des lettres avant la fameuse consolidation des associations dont je vous ai parlé. Elle a dû se réaliser parce que ces gens sont en concurrence. Si vous vouliez réaliser une certaine unité, vous l'avez fait avec le règlement no 6.

Il a fallu que ces gens se réunissent, mais leur première réaction a été d'envoyer une lettre tout de suite pour demander d'être entendus. Et après ça, ils ont dit que c'était peut-être mieux de s'unir parce que ça donne un peu plus de poids. C'est dans ce sens-là.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Sur ce point, et puisque j'ai déjà interrompu votre représentation, je constate qu'il est six heures et nous suspendons nos travaux jusqu'à huit heures quinze. Vous reviendrez à cette heure.

Je demanderais aussi, si possible, pour la troisième ou quatrième fois, qu'on soit ponctuel. Je voudrais bien être capable de démarrer dès 8 h 15.

Une fois que nous aurons terminé avec votre mémoire, nous entendrons le mémoire de Longueuil et nous passerons ensuite à quelques personnes à qui j'ai fait promesse de les entendre aujourd'hui.

La commission suspend ses travaux jusqu'à 20 h 15.

(Suspension de la séance à 18 h 2)

Reprise de la séance à 20 h 27

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

Me Bouchard.

M. BOUCHARD: J'en étais aux associations de services. Je reviens à l'hypothèse de travail qu'a présentée l'honorable ministre des Transports ce matin à l'effet que l'association (qu'on voit en rouge) des détenteurs de permis, par un vote, pourraient théoriquement exiger de ses membres qu'ils appartiennent à une centrale de contrôle unique dans une agglomération. Si le gouvernement retenait cette hypothèse de travail, il est essentiel, je crois, qu'au niveau du règlement — et ça c'est très important — il soit prévu que les associations de services qui seront dépossédées de leur possibilité de rémunération parce que leurs centrales de contrôle seront absolument inutiles étant donné que maintenant il n'y aura plus un chauffeur de taxi qui aura le droit de se servir de leurs services, que ces associations de contrôle soient indemnisées. Et s'il n'y a pas entente, qu'il y ait un tribunal et que la commission des Transports puisse statuer sur la valeur des actifs qui devraient être repris par l'association. Cela va avoir deux buts: premièrement un but de justice élémentaire qui est de compenser pour ce qu'on prend ou ce qu'on enlève, et deuxièmement ça va peut-être faire réfléchir l'association, avant de poser un geste comme celui-là, de façon que les associations de services ne se retrouvent pas complètement avec de l'équipement absolument inutile.

Maintenant, pourquoi sommes-nous contre une association unique? C'est simplement la liberté, la libre concurrence. J'ai entendu le ministre déclarer: où sont les grands problèmes, où est l'extorsion, où sont les grandes dénonciations qu'on nous faisait sur les "rackets" et tout cela. C'est cela qui avait amené à avoir une centrale unique, des associations de services uniques dans une agglomération. Si c'est ça, sur la rive sud cela ne s'applique pas, parce qu'on n'en a pas de "racket". Il y a très peu de gens, comme je l'ai dit, il y en a seulement quelques-uns qui ont trois permis. Il y en a quelques-uns qui ont deux permis et la très grande majorité a seulement un permis.

Maintenant, au sujet des permis, parce qu'il faut que je vous souligne que même si je représente particulièrement des associations de services, ces associations de services ont des actionnaires qui eux-mêmes sont propriétaires de voitures-taxis, de permis de taxis.

Ces gens-là vont se retrouver, d'après le règlement no 6 et même d'après les éclaircissements apportés par le ministre des Transports, à perdre leurs droits acquis sur la valeur du permis.

On ne parle pas des permis qui seront retirés. On parle du permis de quelqu'un, par exemple,

qui décide de se retirer à 65 ans. Il dit: Moi, à 65 ans, je ne suis plus capable de faire du taxi, je me retire. Ce gars, qui a travaillé des années, va se retrouver sans rien. Nous plaidons pour dire une chose. Nous demandons au gouvernement de conserver le système actuel de l'offre et la demande. Si l'offre et la demande ne sont pas le critère, il n'y aura aucune sorte de justice possible pour les propriétaires de permis déjà en circulation.

Pour ce qui est de l'avenir, si vous avez un système valable pour l'émission des permis, il n'y aurait pas besoin de compenser ces gens-là puisqu'ils les achèteraient. Ils ne pourraient pas payer des sommes de $5,000, $6,000 ou $7,000 pour un permis de taxi, puisque ce serait émis par la commission.

Entre vous et moi, avec ce système, si on lui donne une chance de fonctionner normalement et si la Commission des transports exerce un contrôle, il n'y a pas de raison d'avoir un racket. On parle de rentes, c'est bien beau, mais il faudrait tout de même penser que ces permis, c'est peut-être la rente de plusieurs chauffeurs de taxi du passé.

A part ça, il ne faudrait tout de même pas avoir l'hypocrisie de ne pas savoir ce que la main droite fait avec la main gauche. Est-ce qu'on peut concevoir, par exemple, que des gens qui ont des permis de taxi sont actuellement taxés par le service des successions? Il y a des successions actuellement, par le gouvernement provincial, qui sont taxées. Quand vous venez pour dire: J'ai des taxis, mon cher monsieur, on vous évalue, on demande quel est le prix au moment du décès de la personne et on vous taxe là-dessus.

Ecoutez! Il y a un autre facteur. Vous l'appelez propriétaire. Qu'est-ce que c'est propriétaire? Propriétaire, ça implique un droit de propriété. Un droit de propriété, ça doit impliquer quelque chose. Ensuite, entre vous et moi, la grande majorité des propriétaires artisans de la province de Québec l'ont payée, cette affaire-là. Ceux qui ont fait de l'argent avec ces permis-là, quand ils ont été émis pour la première fois, ça fait longtemps qu'ils sont morts. Est-ce qu'on n'aurait pas une obligation vis-à-vis de ces gens-là?

J'aimerais également parler du nombre de permis. Bon Dieu, dans la province de Québec, on se fait toujours dire qu'on est né pour un petit pain!

LE PRESIDENT (M. Séguin): Me Bouchard, pour éclaircir la situation, pourriez-nous donner un peu plus d'informations lorsque vous parlez des obligations du gouvernement en ce qui concerne les successions, les personnes qui seraient décédées? Voulez-vous faire une espèce de rétroactivité?

M. BOUCHARD: Non, tout ce que nous voulons dire, c'est que le gouvernement, d'une part, dit: Vous avez une valeur et on vous taxe dessus. D'autre part, ici, à la commission des transports, par le règlement no 6, on dit: Monsieur, c'est dommage, mais votre permis n'a pas de valeur.

M. GAGNON: Pour plus que la valeur de l'automobile, vous voulez dire.

M. BOUCHARD: Oui, il taxe plus que la valeur de l'automobile. Il y a des dossiers qu'on pourrait vous donner, si vous voulez.

M. PAUL: Quand vous parlez de taxes, vous parlez de droits successoraux.

M.BOUCHARD: De droits successoraux pour autant qu'ils existent encore dans la province de Québec. Le nombre des permis. Est-ce qu'il n'y a pas, à un moment donné, quelqu'un qui ne s'est pas fait dire que les Canadiens français en auraient à apprendre des Anglais; organisez-vous donc! Il y en a peut-être qui seront capables de se monter un héritage normal; pourquoi le limiter à un taxi? Pourquoi pas deux, trois, quatre ou cinq? Si ces gens travaillent, s'ils épargnent et prévoient le futur, il me semble que ce serait normal de leur permettre d'avoir plus d'un taxi, plus d'un permis. Quel est donc le raisonnement qui justifie cette limite d'un taxi? Voulez-vous limiter l'initiative des gens? Il ne faudrait tout de même pas enlever cela.

Est-ce que je peux parler des coûts? Une cotisation annuelle —il n'y a personne qui a parlé de cela encore et il faut parler des secteurs qui n'ont pas été portés à votre attention — c'est bien qu'elle soit payable d'avance, mais savez-vous que les propriétaires de taxis sont des gens qui vivent pratiquement à la semaine et qu'une cotisation de $13 ou $15 par semaine et multipliée par 48 semaines, ils ne sont pas capables de payer cela d'avance? Au moins, mettez une cotisation peut-être mensuelle. Mais disons donc hebdomadaire, comme cela se fait actuellement. Pourquoi une cotisation annuelle? Il n'y a pas de raison.

Le cautionnement. Tout de même! Qu'est-ce que vous voulez prouver avec un cautionnement? Si le gars ne fait pas l'affaire, il va perdre son permis, la Commission des transports est là.

Le taximètre. Je ne veux pas revenir sur le taximètre, mais je crois qu'il y a énormément de gens qui ont entendu des rumeurs à l'effet que le taximètre était une affaire très coûteuse.

Vous avez parlé d'un taximètre qui est à l'essai dans un autre pays. Vous devez avoir une description technique du taximètre que vous envisagez à l'heure actuelle comme étant possiblement celui que vous voulez avoir. Pourquoi ne pas déposer à la commission parlementaire ce dossier technique? La meilleure façon serait de dire aux gens: Le gouvernement pense que cela serait peut-être ce genre de taximètre. Nous pourrions le regarder et les gens ne s'imagi-

neraient pas que cela leur coûtera $1,000. Actuellement, demandez-le aux gens. Ils disent: Cela nous coûtera probablement encore $500, $800, $1,000. Essayez donc de dissiper leurs doutes.

Le dôme, l'auto noire coûtent de l'argent. Les radios, la perte de la valeur du permis sont toutes des choses où vous pénaliserez les petits propriétaires artisans.

En conclusion, la rive sud n'a pas de problème, n'a pas le problème de Montréal. Pour l'amour du ciel, regardez le problème du taxi dans l'ensemble de la province et ne prenez pas le pire endroit pour étendre votre juridiction. Faites un règlement général qui s'applique à toute la province et faites un règlement spécial pour l'île de Montréal et Québec. Il me semble que cela se fait. C'est normal. C'est quelque chose que vous avez fait dans d'autres cas. Des régions, cela se fait, sans brimer les propriétaires, les associations de services et les chauffeurs des secteurs où il n'y a pas de problème.

Nous n'avons pas eu le temps de tout vous dire ce que nous aurions voulu vous dire au point de vue technique. Nous en avons dit quelque peu. Et je réitère la demande que j'ai faite. S'il y a des amendements — je demanderais une réponse là-dessus; ce n'est pas une question de rhétorique — est-ce que nous pouvons avoir l'assurance que nous pourrons faire une nouvelle représentation sur les amendements qui seront apportés au règlement no 6? Ceci est très important parce que cela nous permettrait de faire des suggestions cette fois, si ce que nous n'avons pas pu dire aujourd'hui n'est pas appliqué dans les amendements qui seront présentés à la commission parlementaire. Est-ce que je pourrais demander s'il y a possibilité de ce côté?

M. PINARD: J'aimerais bien vous rassurer là-dessus.

J'aimerais vous dire tout de suite ce soir que je pourrai pousser la consultation jusqu'à accorder de nouveau le droit aux parties intéressées de revenir devant la commission parlementaire ou, à tout le moins, de venir nous rencontrer pour établir un consensus sur les amendements que nous pourrions décider d'apporter au règlement no 6. Je ne peux donner d'assurance tant et aussi longtemps que je n'aurai pas eu l'opinion de tous ceux qui veulent se faire entendre et qui peuvent ne pas partager nécessairement votre opinion ou l'opinion de ceux que vous prétendez représenter ce soir et que vous représentez effectivement, compte tenu du territoire, des conditions d'exploitation de l'industrie du taxi à certains endroits et d'une foule d'autres facteurs. Parce que, depuis que la commission parlementaire a commencé à siéger, c'est incroyable comme les situations sont différentes un peu partout et comme les problèmes qui, nous le croyons, existaient de façon grave, il y a quelques mois, sont disparus comme par enchantement. Vous-même avez admis tantôt — et je ne le fais pas à titre d'indiscrétion, mais pour prouver le point que j'avance — que vous représentiez des clients qui, jusqu'à il n'y a pas tellement longtemps, se battaient entre eux.

M. BOUCHARD: C'est ça.

M. PINARD: Pour quelle raison se battaient-ils entre eux? Qu'est-ce qui faisait qu'ils ne pouvaient pas... Un instant, Me Bouchard m'a fait cette admission devant ses clients. Je tiens pour acquis qu'il me permet d'en parler.

M. BOUCHARD: Mes clients l'ont fait...

M. PINARD: Du fait que le gouvernement ait déposé le règlement no 6, le 16 décembre dernier, cela a un effet magique. Les combattants décident de se rencontrer, de s'accorder et de se regrouper dans une seule association. Il y avait des problèmes auparavant. Donc, il reste encore des problèmes à régler et nous cherchons à les régler de la meilleure façon possible. Est-ce que cela donne nécessairement tort au gouvernement d'avoir apporté le règlement no 6? Est-ce que ça empêche les parties intéressées d'étudier sérieusement le contenu, la portée, la mécanique de fonctionnement du règlement no 6 et de dire au gouvernement: Oui cela vaut la peine d'être essayé, si tout le monde est de bonne foi et si tout le monde veut être un partenaire loyal dans la mise en marche de cette réforme du taxi?

M. BOUCHARD: Très bien, M. le ministre. Vous ne pouvez pas me donner de réponse immédiate, ça va. Mais, d'un autre côté, j'aimerais vous faire comprendre que l'industrie du taxi est tout de même assez articulée et qu'elle pourrait avoir des solutions très précises. D'ailleurs, il y a quelqu'un à côté de moi qui vient d'avoir une idée qui ne sera peut-être pas bête et je vais lui demander, tout de suite, en transition peut-être, de vous parler quelques minutes. M. Levac, j'aimerais que vous nous parliez de l'idée que vous avez au sujet des permis, pour être bien sûr qu'il n'y aura pas de spéculation sur les permis. Il a émis une idée qui, à première vue, m'a paru intéressante.

Des idées nous pouvons en avoir à la douzaine comme ça, mais vous ne les saurez jamais si vous ne nous laissez pas revenir.

M. LEVAC: On parle toujours du "racket" des permis de taxi. Si nous vous donnons une solution comme...

UNE VOIX: Vous êtes bien M. Levac?

M. LEVAC: Oui, de Rive Sud Taxi. Nous vous faisons une suggestion: ceux qui vendent leur permis, qu'ils n'aient pas le droit de racheter un permis avant trois ans; cela va enlever les spéculations sur les permis.

M. BOUCHARD: C'est le genre de chose que nous pourrions vous offrir.

M. LEVAC: Tout le monde dit qu'il y a toujours eu un "racket" dans le taxi. Je ne crois pas qu'il y en ait aujourd'hui. Il y en a peut-être eu il y a dix ou vingt ans, mais aujourd'hui il n'y en a plus, parce que pour la majorité c'est un permis.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Est-ce que vous avez terminé?

M. LEVAC: J'avais autre chose, mais je voudrais prendre sa question quand même.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Maskinongé avait déjà demandé la parole. Sur le même point? Oui, allez-y.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous voulez dire qu'un chauffeur artisan qui est propriétaire d'une voiture, qui vend son permis, n'aurait pas le droit d'en racheter un autre avant trois ans.

M. LEVAC: Mais, je ne crois pas tellement que ça va être le chauffeur artisan qui va vendre son permis, c'est celui qui aura peut-être des grosses flottes. Mais celui qui vit seulement avec ça et qui a 40 ans, je ne crois pas qu'il vende son permis demain matin.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Mais peu importe, celui qui vend son permis n'a pas le droit d'en racheter un.

M. LEVAC: Mettons pour un an ou six mois, au lieu d'en racheter un un mois après.

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

M. PAUL: Je voudrais poser quelques questions à M. Bouchard. Dans le cours de ses remarques...

M. BOUCHARD: Je me demande si nous ne devrions pas le laisser terminer. J'ai seulement quelque chose à demander à M. Levac. Il y a deux autres personnes qui vont faire ça très brièvement, et après, peut-être que nous pourrions répondre à vos questions.

Est-ce que M. Levac pourrait continuer?

LE PRESIDENT (M. Séguin): Si le député consent.

M. PAUL: Je m'excuse, je croyais que vous aviez terminé.

M. BOUCHARD: Nous n'avions pas terminé.

M. PAUL: Je ne veux en aucune façon vous arrêter, parce que votre exposé est très intéressant.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Continuez, Me Bouchard.

M. BOUCHARD: Nous vous remercions!

M. LEVAC: Qu'est-ce qui arrive à ceux qui sont actionnaires de la compagnie et propriétaires de taxis, qui demeurent en dehors de l'agglomération où ils travaillent dans le moment?

M. PINARD: Des droits acquis.

M. LEVAC: Cela n'a pas été énoncé comme droits acquis.

M. PINARD: Dans le cas qui vous occupe, M. Levac, il n'y aurait pas de problème parce que, dans le cas de la conurbation, c'est-à-dire dans le cas des agglomérations contiguës, le territoire est assez vaste et ça ne pose pas de problème.

M. LEVAC: Je vais vous répondre tout de suite avant d'aller plus loin, eux n'embarquent pas là-dedans, ils sont encore à l'extérieur de ça. Je pensais que c'était la solution à mon problème, quand j'ai lu le règlement no 6, mais ils sont à l'extérieur de ça.

M. PINARD: II faut qu'ils soient très éloignés.

M. LEVAC: Très éloignés? C'est côte Sainte-Catherine et ça n'y entre pas, c'est tout près. Ce n'est pas marqué dans le livre.

M. BERTHIAUME: Ce que j'ai compris de la discussion qu'on vient d'avoir, c'est que, même si la côte Sainte-Catherine n'est pas dans l'agglomération de la rive sud, elle serait dans la conurbation...

M. LEVAC: Non, absolument pas, elle ne l'est pas. Ce n'est pas marqué dedans.

M. BOSSE: Elle est dans une agglomération adjacente.

M. LEVAC: Non, elle est dans une région, monsieur.

M. BOSSE : Elle est en région.

LE PRESIDENT (M. Séguin): On va vous trouver la réponse, je vous le garantis.

M. LEVAC: Nous allons attendre la réponse ou bien...?

M. BOUCHARD: C'est ça.

M. PINARD: Voulez-vous préciser le cas, M. Levac? Ce n'est pas une question de se prendre mutuellement dans un guet-apens.

M. LEVAC: Notre agglomération... non, d'accord.

M. PINARD: Donnez le cas précis des deux types qui sont en dehors de la conurbation et qui, d'après ce que je viens de comprendre, seraient plutôt dans une région rurale. Alors, Sainte-Catherine...

M. LEVAC: Côte Sainte-Catherine à côté de Candiac.

M. PINARD: ... c'est à côté de Laprairie. Bon. Alors, ils vont faire du taxi à Saint-Lambert, à Lemoyne...

M. LEVAC: Ils en font à Greenfield Park, dans le moment, ils font partie de notre association. Notre agglomération part de Candiac et va jusqu'à Boucherville. La conurbation compte Montréal, Montréal-Nord, Laval, toutes les autres villes de la rive sud et on ne calcule pas le reste après ça, ça arrête à Candiac.

M. PINARD: Eux, au plan de la résidence, dans ce qu'on appelle une région.

M. LEVAC: C'est ça.

M. PINARD: Mais ils vont faire du taxi dans ce qu'on appelle une agglomération.

M. LEVAC: C'est ça.

M. PINARD: Quant au cas que vous posez, vous voulez savoir s'ils vont...

M. LEVAC: S'ils vont garder leur permis.

M. PINARD: S'ils vont avoir la protection de leurs droits acquis?

M. LEVAC: C'est ça.
C'est la question qui m'a été posée avant que je parte.

M. PINARD: Si le règlement prévoyait que pour avoir un permis d'exploitation de taxi dans une agglomération ou dans une conurbation, il faudrait avoir sa résidence dans cette agglomération ou à tout le moins dans le territoire de la conurbation...

M. LEVAC: Certains ont leur permis depuis cinq ans ou plus.

M. PINARD : Le cas ne nous a jamais été posé au plan pratique pour celui que vous venez d'identifier. Donc, je cherche l'article du règlement qui pourrait s'appliquer à ce cas pour voir s'il est assez souple pour lui donner une extension au plan de l'application. Je ne voudrais pas vous donner l'assurance formelle, je veux faire des vérifications avant de vous répondre de façon formelle.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît! Je pense que la question est très sérieuse.

M. PINARD: Je pense bien que M. Levac sait fort bien que ce sont des cas d'espèce, qui peuvent être très peu nombreux.

M. LEVAC: C'est ça. Dans notre groupe, dans toutes les associations, il y en a à peu près cinq dont c'est le cas.

M. BOUCHARD: M. le ministre, en attendant, est-ce que M. Jean-Guy Berthiaume pourrait poser une question au ministre des Transports concernant son cas personnel?

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

M. BERTHIAUME (Jean-Guy): M. le Président, je voudrais poser une question à M. Pinard. M. le ministre, je suis contrôleur d'une association de services, je détiens deux permis et je ne fais pas de taxi, qu'advient-il dans mon cas? Ce sont des chauffeurs qui travaillent avec mes taxis et à pourcentage.

M. PINARD: Vous êtes dans l'agglomération de la rive sud?

M. BERTHIAUME (Jean-Guy): Oui. Je suis contrôleur d'une association de services.

M. PINARD: Vous ne faites pas partie d'une association de services?

M. BERTHIAUME (Jean-Guy): Oui, M. le ministre, je fais partie d'une association.

M. PINARD: A titre de contrôleur.

M. BERTHIAUME (Jean-Guy): A titre de contrôleur et mes taxis font partie de l'association pour laquelle je suis contrôleur.

M. PINARD: Oui. Alors, il y a un article dans le règlement qui parle d'une situation de conflit d'intérêts. Je me demande s'il n'y aurait pas...

M. BERTHIAUME (Jean-Guy): Je suis attaché à une association.

M. PINARD: Vous êtes contrôleur à titre d'administrateur.

M. BERTHIAUME (Jean-Guy): Administrateur, mais mes taxis font partie de l'association pour laquelle je suis contrôleur. Il n'y a pas d'incompatibilité, je pense.

M. PINARD: L'article 6.84 dit: "Nul ne peut obtenir un permis de directeur de centrale de contrôle: a) s'il est à l'emploi d'un détenteur

de permis de propriétaire ou de chauffeur; b) s'il a un intérêt direct ou indirect dans un permis de propriétaire ou une corporation qui détient un permis de propriétaire." Il y a d'autres conditions; je pense que ce sont les deux sous-paragraphes qui peuvent s'appliquer au cas que vous venez de soulever.

M. BERTHIAUME (Jean-Guy): Je voudrais rassurer M. le ministre. Ce n'est pas moi qui détiens le permis; c'est une compagnie, une association de services qui s'appelle Radio-Métro Taxi Inc. Je suis seulement contrôleur de cette compagnie et j'ai deux permis dans l'entreprise.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je pense qu'il y a un problème qui a été exposé. Je pense aussi que je dois intervenir puisque nous arrivons à des cas individuels, des cas d'espèce, des cas particuliers. Ce sont des choses qui peuvent être réglées; on peut avoir des décisions en d'autres temps. Je veux entendre d'autres gens ce soir. Ayez la certitude de ça. Cela fait tellement de fois que je le répète. Si votre représentant expose ses objections, ses commentaires, ses suggestions vis-à-vis du règlement proposé et de la législation, nous les entendrons. Si vous avez des cas d'espèce, il y a une façon assez facile de rejoindre le ministère des Transports, les officiers du service, le ministre. S'il y a lacune quelque part, ça demeure quand même le problème du gouvernement de le résoudre. Il ne peut pas s'éterniser sur ces cas d'espèce, des cas individuels. Là-dessus, je dois me taire, Me Bouchard.

M. BOUCHARD: M. le Président, en terminant, il y a ici des gens — il y en a un qui était prêt à parler — qui ont travaillé des années et des années pour monter des associations de services sur la rive sud. Ces gens-là sont devant vous aujourd'hui et, à cause du règlement no 6 tel que présenté à l'heure actuelle, ils vont perdre leurs biens.

Au nom de ces gens-là et au nom des autres associations de services semblables, comme celle de Sherbrooke, faites une chose. Pensez aux services qu'ils donnent au public et à la valeur des alternatives que vous avez présentées. Si vous pensez que les alternatives que vous présentez sont meilleures pour le public, compensez ces gens-là pour les labeurs, pour le travail et pour les biens qu'ils ont réussi à acquérir en faisant preuve d'initiative. Je vous remercie.

M. PINARD: Me Bouchard, M. le Président, je ne veux pas que le monsieur qui m'a soumis le problème parte avec l'impression que je ne veux pas lui donner de réponse.

Dans le règlement tel que présenté, le cas que vous avez soulevé poserait, à mon point de vue — je peux me tromper — une situation de conflit d'intérêts. D faudrait à mon avis —à moins que mes conseillers juridiques me disent le contraire — que vous offriez, à tout le moins, la vente de vos permis à l'association qui aurait la priorité de les acheter à leur valeur marchande. C'est le cas du règlement 6 sans amendement.

Dans l'hypothèse qui a été formulée ce matin, comme étant une possibilité de fonctionnement du règlement par amendement, le cas pourrait peut-être être très différent. Vous pourriez peut-être continuer à détenir ces permis et à en faire l'exploitation mais, à mon avis, cela pourrait poser un problème au niveau de la régie interne de l'association en question. On pourrait peut-être décider, par un vote majoritaire, de vous obliger à vous départir de vos permis pour ne pas être en conflit d'intérêts avec les membres que vous auriez à diriger. Exemple: au niveau de l'affectateur, il pourrait arriver que, par un arrangement quelconque, vous soyez privilégié par rapport à d'autres membres de la même association, donc, risque de conflit, risque de chicane. L'association, de toute façon, par le comité de régie interne, aurait à se prononcer sur un cas de discipline. Est-ce qu'on permet encore au contrôleur de détenir des permis, de les laisser exploiter et peut-être d'être favorisé au niveau des appels logés à la centrale? Vous voyez les possibilités qui peuvent se présenter.

M. BERTHIAUME (Jean-Guy): Je voudrais rassurer le ministre, je ne suis pas le détenteur de la centrale, du permis; je suis employé.

M. PINARD: Vous êtes employé à titre de chauffeur?

M. BERTHIAUME (Jean-Guy): De contrôleur.

M. PINARD: Vous n'êtes pas détenteur de permis vous-mêmes?

M. BERTHIAUME (Jean-Guy): Non, je ne suis pas détenteur d'un permis de service ou de radio-téléphone.

M. PINARD: Non, mais vous êtes détenteur d'un permis de taxi.

M. BERTHIAUME (Jean-Guy): J'ai deux permis de taxi.

M. PINARD : Je comprends, mais il y a quand même une possibilité de conflit d'intérêts vis-à-vis des autres membres qui font partie de la même association que vous.

M. BOSSE: Quand vous dites contrôleur, voulez-vous dire affectateur, "dispatcher"?

M. BERTHIAUME (Jean-Guy): Non, l'administration.

M. BOSSE: Oui, la comptabilité.

M. BERTHIAUME (Jean-Guy): Je ne touche pas du tout à l'exploitation de la compagnie, seulement à l'administration.

M. BOSSE: Quelle association?

M. BERTHIAUME (Jean-Guy): Radio-Metro Taxi.

M. PINARD: Nous prenons des notes sur la situation que vous nous décrivez, et nous allons voir, si les articles du règlement tels quels répondent à la question posée, dans l'éventualité d'un amendement et dans l'hypothèse de travail soulevée ce matin, si on a une réponse à ce problème.

M. BERTHIAUME (Jean-Guy): Merci.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Me Bouchard. Vous avez terminé mais vous avez mentionné qu'il y avait quelqu'un...

M. BOUCHARD: Non.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Donc, personne n'est brimé dans son droit de parole. Le député de Maskinongé.

M. PAUL: M. Bouchard, si j'ai bien compris votre exposé, vos clientes ne sont pas détentrices de permis...

M. BOUCHARD: Non.

M. PAUL: ... en tant que personnalités juridiques.

M. BOUCHARD: Absolument pas.

M. PAUL: Avez-vous bien compris l'invitation qui a été faite par le ministre, en s'adressant à M. Berthiaume, à vendre ses permis à l'association? Avez-vous l'intention de vous lancer dans le commerce de permis?

M.BOUCHARD: Tout dépend de l'hypothèse de travail qui sera retenue par la commission parlementaire.

M. PAUL: Mais actuellement, vos membres le sont. Mais votre association ou chacune d'elles, en tant que personnalité juridique n'est pas détentrice de permis de taxi.

M. BOUCHARD: Non.

M. PAUL: Vous avez, dans le cours de vos remarques, tout à l'heure, M. le Président, invité les membres des associations de services dont Me Bouchard a été le porte-parole, à signaler au ministère des Transports le cas d'espèce ou de difficultés particulières qui pourraient résulter de la lecture ou de l'application du projet de règlement no 6. Je sais que si vous aviez eu droit de vote sur une motion qui a été présentée hier, vous auriez voté en faveur de la motion aux fins de former un comité...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je ne reconnais pas au député de Maskinongé ses commentaires, son jugement ou ses opinions...

M. PAUL: ... que j'ai absolument le droit de faire.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous pouvez les faire mais je peux m'y opposer.

M. PAUL: Si vous voulez vous y opposer, je vais faire une motion comme j'en ai fait une hier. Si vous regardez le règlement, il est dit qu'à chaque séance, on peut faire cette motion. Ce n'est pas mon intention de la faire.

LE PRESIDENT (M. Séguin): J'allais porter à l'attention du député de Maskinongé qu'il en avait le droit, puisque nous ne sommes pas à la même séance.

M. PAUL: Je ne le ferai pas...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Merci.

M. PAUL: ... excepté que je retiens les propos du porte-parole des associations de la rive sud, M. Bouchard, qui a regretté le court délai dont ils ont disposé, lui et les membres des associations de services, pour étudier toutes les implications du règlement no 6. Et Me Bouchard nous a signalé qu'il aurait aimé avoir des solutions de rechange à proposer à la commission parlementaire.

M. PINARD: II n'est pas défendu d'en proposer.

M. PAUL: II n'a pas eu le temps jusqu'à maintenant d'en proposer.

M. PINARD: II n'a pas dit qu'il n'avait pas le droit d'en proposer avec un délai suffisant pour le faire.

M. PAUL: Vous auriez été mieux d'accepter la proposition qui a été faite hier, c'est-à-dire le délai. C'est ce que nous avons demandé.

M. PINARD: Votre délai de quatre mois?

M. PAUL: Pardon. Il n'a jamais été question de cela. Un délai raisonnable pour permettre aux gens de s'arrêter...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Quatre mois.

M. PINARD: Nous allons discuter avec les gens raisonnables.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'était quatre mois dans la motion d'hier.

M. PAUL: Dans la motion, il n'y avait rien dans ce sens là, hier.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Quatre mois.

M. PAUL: Chose certaine, nous avons demandé la formation d'un comité. Je félicite M. Levac qui, en profane qu'il est, nous a proposé, ce soir, qu'une solution de rechange devrait être étudiée et je suis sûr qu'il y en a d'autres qui, à l'occasion d'une étude complète de toutes les implications du règlement no 6, pourraient également proposer à la commission, au gouvernement, des solutions de rechange. Il est regrettable que nous n'ayons pas eu l'avantage de vous entendre Me Bouchard sur ces solutions de rechange qui auraient été faites dans le but d'améliorer le règlement no 6.

Dans le cours de vos propos cet après-midi, vous avez retenu le texte du règlement no 6 qui prévoit la disparition des associations de services. Je ne parle pas de la solution d'hypothèse. J'y reviendrai tout à l'heure.

Hier, Me Lapointe qui représentait deux associations de services, Diamond Taxi et les Veterans, a recommandé la Régie des services publics comme organisme le plus qualifié pour étudier le problème dans le cas malheureux et obligatoire d'une expropriation. Me Lapointe a également suggéré la cour Supérieure ou la cour Provinciale. Est-ce que vous abondez dans le même sens, dans la même opinion que Me Lapointe?

M. BOUCHARD: Oui. Parce que la majeure partie de l'expropriation qui aurait lieu en vertu du règlement no 6 tel que mentionné, tel que décrit, tel qu'il est devant nous, serait évidemment des meubles, des immeubles et un commerce.

Ce sont des choses avec lesquelles la Régie des services publics ou le tribunal d'expropriation qui s'en vient suivant un bill qui a été déposé, le bill 88...

M. PINARD: Je vous le dis tout de suite pour que vous en preniez connaissance, il est déposé en première lecture.

M. BOUCHARD: Exactement. J'en ai pris connaissance, mais il n'est pas encore en vigueur.

M. PINARD: Non, non.

M. BOUCHARD: Evidemment, à notre point de vue, l'Association des détenteurs de permis serait un organisme quasi gouvernemental qui devrait avoir des pouvoirs d'expropriation et qui devrait permettre aux gens qui ne sont pas d'accord sur les valeurs offertes d'aller devant un tribunal. Et, à mon point de vue, la Régie des services publics fait ça à tous les jours.

M. PAUL: Ce matin, nous avons également entendu une solution hypothétique qui aurait pour effet de maintenir les associations de services tout en prévoyant dans le règlement la formation d'une nouvelle association. Est-ce que vos clientes verraient d'un bon oeil une libre concurrence dans ce domaine des services à être dispensés en faveur de leurs membres?

M. BOUCHARD: J'ai dit, et ça me fait plaisir de le redire parce que je pense que cela a besoin d'être dit et redit que la concurrence d'une association de services qui pourrait être créée, épaulée par le gouvernement — on en a employé l'expression — nous l'accueillons à bras ouverts. C'est clair, au point de vue des associations que je représente.

Deuxièmement, ce contre quoi nous sommes absolument, concerne l'Association des détenteurs de permis qui, elle, va regrouper les gens obligatoirement. Dès que vous allez avoir un permis, il va falloir que vous soyez dans l'association. Cette association, par un vote simplement majoritaire, pourra déposséder les associations de services au bénéfice d'une association de services qui aura déjà été créée par cette association. C'est contre ça qu'on en a c'est là que la liberté est brimée. D'un côté, on force les gens à devenir membre de cette association et, d'un autre côté, on les forcera à se soumettre à la volonté majoritaire de ces gens sans aucune possibilité de s'en sortir.

Vous avez entendu parler de Sherbrooke, cet après-midi. Sherbrooke a un système, mais on a le droit d'en sortir, par exemple. Cela on l'a bien fait ressortir. Ils ont le droit de sortir de l'association unique qui existe à Sherbrooke. Bien, c'est ce que nous réclamons, le droit de sortir et d'aller dans une autre entreprise de services.

M. PAUL: Est-ce que le départ d'un membre de l'une ou l'autre de vos associations est aussi facile que celui qui nous a été mentionné, hier, par Me Lapointe chez Diamond Taxi et chez Veterans?

M. BOUCHARD: Je dirais que c'est encore plus facile.

M. PAUL: Est-ce que vos associations financent en quelque sorte les membres de l'association?

M. BOUCHARD: Franchement, je ne crois pas, je vais demander aux gens qui m'accompagnent. En aucun cas, M. le Président.

M. PAUL: Est-ce qu'il arrive, chez vous, que des propriétaires de permis louent leur véhicule automobile à des chauffeurs?

M. BOUCHARD: Non.

M. PAUL: Cela ne se présente pas chez vous.

M. BOUCHARD: Cela ne se fait pas sur la rive sud à ma connaissance et à la connaissance des gens qui sont ici.

M. PAUL: Maintenant, Me Bouchard, en supposant que la solution d'hypothèse de ce matin soit retenue, que vous ayez à faire face à de la concurrence et que l'une ou l'autre des associations dont on retrouve la liste à la page 2 disparaisse par suite de la désertion de ses membres, je voudrais savoir si vous iriez jusqu'à prétendre, à ce moment, que cette association aurait le droit de demander une indemnité d'expropriation.

M. BOUCHARD: Pas du tout parce que ce serait simplement le jeu de la concurrence. Où nous demandons une compensation, c'est lorsqu'il y aurait, dans l'hypothèse de travail toujours, un vote majoritaire éliminant de facto, immédiatement, et forçant tous les membres à appartenir à une centrale de contrôle ou une centrale unique d'achats sous la juridiction de l'association.

M.PAUL: En terminant, voici ma dernière question: Est-ce que vous pourriez vous faire le porte-parole des représentants des diverses associations de services? Est-ce qu'il y aurait possibilité que toutes solutions de rechange vous soient communiquées pour que vous puissiez les transmettre à la commission parlementaire le plus tôt possible? Je vous invite à en faire parvenir une copie, au moins, à chacune des trois oppositions de l'Assemblée nationale pour que nous ayons l'avantage de connaître les suggestions et recommandations des membres des associations que vous représentez.

M. BOUCHARD: C'était mon intention d'offrir de préparer, dans les quinze prochains jours un mémoire plus complet sur les bons points — il en existe, nous l'avons dit, d'ailleurs — du règlement no 6. La seule chose que nous regrettons, c'est d'être obligés de partir de tellement d'hypothèses de travail.

Nous ne savons pas du tout où nous allons au point de vue de l'association de services. Nous ne le savons pas encore. Mais si la commission parlementaire l'accepte, nous allons envoyer, d'ici quinze jours, un mémoire, supplémentaire basé sur l'expérience que nous venons de vivre dans les deux dernières journées, avec des suggestions positives.

M. PAUL: Je vous remercie, M. Bouchard.

LE PRESIDENT (M. Séguin): La commission recevra votre supplément de mémoire.

M. le ministre.

M. PINARD: Vous avez entendu, cet après-midi, M. Charpentier qui représentait l'Association des propriétaires de Radio-Taxi Inc., de Sherbrooke. Il a expliqué — j'ai ici le texte de son mémoire — qu'un règlement municipal de la ville de Sherbrooke a stipulé que tous les propriétaires de taxis doivent faire partie de l'organisation Sherbrooke Taxi Inc., et qu'effectivement tous sont actionnaires.

M. PAUL: M. le Président, sur un rappel au règlement, je crois que M. Charpentier a précisé cet après-midi que c'était une erreur dans le texte, qu'en fait il n'y avait pas un tel règlement municipal.

M. PINARD: D'accord.

M. BOUCHARD: Je me rappelle très bien ça, et il s'est excusé envers la commission, en disant: Nous avons écrit ça tellement vite qu'il ne faudrait pas nous tenir rigueur de certains mots. Il a dit: De fait, il y a déjà eu un règlement comme ça, mais il a duré très peu de temps. Maintenant, la liberté est revenue.

M. PINARD: Je voudrais quand même expliquer que les règlements de régie interne de l'organisation de Sherbrooke Radio Taxi Inc., ont fait que les détenteurs de permis devaient faire nécessairement partie d'une seule organisation après la fusion des deux organisations qui prévalaient jusque-là à Sherbrooke. Tous devaient être actionnaires et le maximum de permis qu'ils pouvaient avoir étaient de deux. Par conséquent, ils avaient le droit de détenir deux actions également.

C'est une formule de travail qui est en vigueur à Sherbrooke et qui réussit très bien, d'après ce que M. Charpentier nous a dit, et cela n'a été contesté par personne. En quoi, pour la rive sud, cette association de détenteurs de permis dont nous parlons ici ne pourrait-elle pas avoir les mêmes privilèges que celle dont a parlé M. Charpentier? Elle pourrait aller, au nom des individus et des compagnies, représenter les membres devant la Commission des transports pour négocier des taux de transport, pour former des comités de discipline, comme on l'a expliqué cet après-midi.

Une telle association n'aurait pas de caractère gouvernemental, je le répète. Vous, vous posez l'hypothèse que cette association dont nous parlons est créée par le gouvernement, imposée par lui. Nous, nous disons que c'est le contraire, que c'est vous-mêmes qui allez former cette association en vertu des dispositions du règlement no 6 qui vont vous en donner le pouvoir et qui vont vous permettre de regrouper vos membres détenteurs de permis.

M. BOUCHARD: Est-ce que je peux demander au ministre si le choix sera laissé de ne pas créer d'association?

M. PINARD: Avez-vous intérêt à vous regrouper ou pas?

M. BOUCHARD: La Loi des transports exige une association représentatrice. Cela, c'est clair.

M. PINARD: Je ne peux pas amender la loi ce soir. Elle a été adoptée et proclamée par le lieutenant-gouverneur en conseil.

M.BOUCHARD: Nous avons suggéré cet après-midi qu'il serait possible d'avoir l'association, comme elle est là, mais avec des pouvoirs de négocier des taux et de s'occuper de discipline, etc., mais pas la centrale des services. Deuxièmement, est-ce que je peux corriger, M. le ministre, en disant que M. Charpentier a été d'une clarté éblouissante en disant que n'importe quel membre de la compagnie Sherbrooke Radio Taxi peut en sortir en tout temps tout en gardant ses permis de taxi? C'est ce qu'il a dit et je l'ai vu encore, il me l'a répété et j'étais très content parce que sans cela, je trouvais qu'il y avait eu à un moment donné quelque chose qui avait existé. Et puis, je dis qu'il faudrait peut-être regarder ça avant de dire que ce n'est pas bon. Mais là, il m'a expliqué qu'il y avait la liberté, alors je dis que ça va, c'est correct. Tant que quelqu'un a ce choix d'en sortir et d'aller en créer une autre association s'il veut...

M. le ministre, parce qu'il semble dans votre idée que vous soyez convaincu qu'il n'y a pas de tel choix d'en sortir, j'aimerais que vous vérifiiez si on prend les bandes magnétiques, j'aimerais qu'on le fasse, parce que je me souviens très bien qu'il s'est excusé de l'impression que pouvait donner son deuxième paragraphe.

M. PINARD: C'est ça.

M. BOUCHARD: Alors, si on a le droit d'en sortir, M. le Président, on n'a pas d'objection. Si on a le droit de sortir de votre hypothèse de travail, de votre association de détenteurs de permis et d'en créer une autre avec sa propre centrale de contrôle, il n'y a pas de problème. Mais il faut que ce soit parallèle et non pas chapeauté. Maintenant, l'autorité gouvernementale, en fait, c'est vrai, a été créée en vertu d'une loi. Donc, c'est l'autorité gouvernementale. Deuxièmement, on n'a pas le choix de ne pas la créer; troisièmement, son premier directeur va être quelqu'un du ministère des Transports, c'est bien mentionné, pour la première année.

M. PINARD: Pour vous aider à vous organiser.

M. BOUCHARD: C'est ça mais oui, écoutez, il faut tout de même comprendre.

M. PINARD: Vous ne serez pas obligés de le garder.

M. BOUCHARD: Non, mais pour la première année, M. le ministre, vous allez...

M. PINARD: Oui mais avez-vous besoin ou non d'aide pour vous organiser?

M.BOUCHARD: Est-ce qu'on va pouvoir s'en passer? Est-ce qu'on va pouvoir nommer immédiatement, pas d'après le règlement no 6, un directeur gérant qui satisferait immédiatement aux normes du règlement no 6, qui ne serait pas nommé par le lieutenant-gouverneur en conseil? Je ne le crois pas. Comme je vous dis, on arrive à un secteur que je n'ai pas tellement touché mais si je me souviens bien, ce n'est pas le cas.

M. BERTHIAUME: Je pense bien qu'on doit considérer la réglementation pour ce sujet-là. Ce n'est pas nécessairement un fonctionnaire, si c'est quelqu'un...

M. BOUCHARD: On mentionne bien qu'il n'y aura aucune objection à ce que ce soit un fonctionnaire».

M. BERTHIAUME: D'accord.

M.BOUCHARD: ... pour faire bien attention à la Loi de la fonction publique qui a des restrictions de ce côté. Il faut tout de même...

M. BERTHIAUME: II n'y a rien qui exige que ce soit un fonctionnaire.

M. BOUCHARD: II n'y a rien qui exige que ce soit un fonctionnaire, mais quand on voit dans un article du règlement qu'il n'y a rien qui empêche que ce soit un fonctionnaire, là on se pose des questions. Je pense que c'est normal, d'ailleurs.

M. BOSSE: C'est indiqué aussi que c'est pour une période temporaire.

M. BOUCHARD: Oui, c'est pour un an. Mais tout de même, c'est sous l'autorité gouvernementale. On ne s'obstine pas pour que dans un an ce ne soit plus une association qui soit créée par le gouvernement, mais tout de suite, ça va en être une, on n'a pas le choix, elle est créée en vertu de la loi, on n'a pas le choix de ne pas la faire; et, troisièmement, c'est le lieutenant-gouverneur ou le ministre des Transports qui va nommer le directeur temporaire.

M. BOSSE: Me Bouchard, si on pouvait, M. le Président, avec votre permission, pour éclairer...

M. PINARD: Pourquoi cette crainte de vous regrouper, Me Bouchard?

M. BOUCHARD: Ce n'est pas une crainte de nous regrouper, M. le Président, c'est simplement une chose: cette industrie. Le regroupement va peut-être se faire, mais il ne devrait pas être forcé parce que vous arrivez dans une

industrie qui est foncièrement, extrêmement indépendante et, ces gens-là ont une tradition d'indépendance. Je ne crois pas, à moins qu'on ait des motifs sérieux comme ceux que vous avez allégués pour baser votre centrale unique, votre association unique, de coercition, de difficultés énormes, d'extorsion, etc., à moins qu'on ne prouve cela, qu'il y ait lieu à forcer les gens à abandonner leur liberté.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je demanderais...

M. PINARD: M. Bouchard, si vous me permettez, je ne veux pas faire d'escrime juridique avec vous.

Toutefois, vous ayant dit que l'article 29 de la loi 23 a été adoptée, parce que la loi a été proclamée de façon officielle, je n'ai pas d'autre choix que de vous dire que, pour être reconnu comme groupe représentatif de détenteurs de permis de transport par véhicules-taxis devant la commission des Transports, il faudra vous former en association, tel que le prescrit la loi.

M. BOUCHARD: Nous sommes d'accord.

M. PINARD: Avec mes conseillers juridiques, avec l'équipe de travail qui m'entoure, nous avons rédigé un règlement, appelé règlement no 6, en fonction de ce que dit la loi. Comme je ne peux pas apporter d'amendement à la loi 23 ce soir, je raisonne de façon logique à l'intérieur des cadres de la loi, et comme vous êtes avocat, vous allez admettre que mon raisonnement n'est pas faux.

M. BOUCHARD: M. le Président, est-ce que je peux poser une question au ministre? Est-ce que ce n'est pas seulement relativement à la Commission des transports? Qu'est-ce que la Commission des transports a à faire avec l'achat d'essence? Qu'est-ce que la Commission des transports a à faire nécessairement avec les achats en groupe? Quand on parle d'une association représentative, c'est aux fins de tarifs, et quand j'ai parlé cet après-midi j'ai fait une suggestion de ce côté-là. J'ai dit qu'il serait fort possible que cette association représentative qui est exigée... On reconnaît qu'elle doit exister, la loi l'exige, l'association des détenteurs. Mais ce sont les pouvoirs de cette association qu'on veut déterminer, que ce soit les questions de tarifs, que ce soit les questions d'éthique, que ce soit les questions de discipline. Mais, par exemple, ce n'est pas nécessairement une obligation pour tout le monde de faire partie d'une centrale de contrôle ou d'une centrale d'achat. C'est ça qu'on veut dire.

M. PINARD: Est-ce que vous pourriez relire l'article 29 avec moi?

M.BOUCHARD: Malheureusement, je n'ai pas le texte.

M. PINARD: Je vais vous le lire. L'article 29 dit ceci: "La commission doit, dans le cadre des règlements: a) délivrer des permis de transport; b) fixer des taux et tarifs de transport; c) statuer sur l'adjudication ou le prix des contrats de transport d'écoliers; etc. et à i) reconnaître un groupe qu'elle juge représentatif des détenteurs de permis de transport par véhicules-taxis dans toute agglomération urbaine déterminée par règlement du lieutenant-gouverneur en conseil." A mon avis, il n'y a rien qui vous empêche de former deux types d'association. Un type d'association qui regrouperait les détenteurs de permis, individus et compagnies, qui pourrait aller devant la commission des transports pour négocier des taux et pour procéder à la formation de comités de discipline, de comités de régie interne, etc. Et un autre type d'association, de services cette fois, pour faire bénéficier les membres d'un système de rentes, d'assurance-vie, d'assurances générales, d'achats en groupe et d'une centrale de contrôle.

M. BOUCHARD: Avec libre choix.

M. PINARD: En quoi est-ce contradictoire ce que je vous propose avec ce que vous dites, et où prétendez-vous être lésé?

M. BOUCHARD: Avec libre choix de sortir de cette association, même si l'association des détenteurs de permis statuait que tout le monde doit maintenant faire partie de la même centrale de contrôle. Est-ce que c'est ça, M. le ministre, que vous voulez dire? Parce que si vous me dites: il y a une deuxième association qui, elle, est volontaire, qui deviendrait une véritable association parallèle à côté des autres, alors nous n'avons aucune objection; nous l'invitons, amenez-la. Mais ce que nous ne voulons pas, c'est que l'association des détenteurs de permis, la grosse association, puisse, à un moment donné, exiger que tous les détenteurs de permis, parce qu'ils n'ont pas le choix, y soient dans cette association. Ce à quoi nous nous opposons, c'est que cette association puisse, à un moment donné, dire, à la suite d'un vote majoritaire: Messieurs, à l'avenir, les 400 détenteurs de permis de la rive sud doivent maintenant faire partie de la centrale unique. Cela nous sommes contre ça. Mais si vous voulez, M. le ministre, offrir une deuxième association purement volontaire, nous sommes d'accord.

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

Le point a été très développé et très discuté depuis quelques minutes. Le procureur en question, représentant des associations de la rive sud, tel que mentionné sur la liste, a présenté son point, a fait ses commentaires, et je crois que la commission a reçu l'opinion de l'association, par l'entremise de Me Bouchard. Donc, je ne crois pas que nous ayons à décider. Nous

avons reconnu la demande, nous avons reconnu l'objection, nous avons reconnu les suggestions et ce qui était acceptable.

Donc, je passe immédiatement au député de Napierville-Laprairie. Autre question.

M. BERTHIAUME: M. Bouchard, j'aimerais d'abord savoir d'une façon globale, dans les associations de services que vous représentez, quel genre d'actionnaires on peut trouver. Autrement dit, est-ce que ce sont tous les détenteurs de permis qui sont actionnaires ou si les associations sont la propriété d'un groupe plus restreint de personnes?

M. BOUCHARD: Dans tous les cas, c'est un groupe plus restreint. Par exemple, i) y a 52 propriétaires qui se partagent 67 permis dans une association; il y a 29 actionnaires parmi les 52 propriétaires.

M. BERTHIAUME: Est-ce que les actionnaires sont tous détenteurs de permis?

M. BOUCHARD: Oui. Maintenant, dans une autre que je connais, il y a 16 actionnaires et 105 propriétaires. Dans une autre association, il y a 14 actionnaires et 16 propriétaires. Ce sont les chiffres. Ce sont des choses que j'aurais pu avoir...

M. BERTHIAUME: De toute façon, c'est une idée générale que je voulais. Serait-il faux de prétendre que près, ou un peu plus, de la moitié, d'après les chiffres que vous venez de me donner, des détenteurs de permis sont actionnaires de l'une ou l'autre des cinq ou six associations que vous représentez?

M. BOUCHARD: Dans les six associations, je dirais que c'est approximativement ça, à vol d'oiseau évidemment.

M. BERTHIAUME: J'admets l'approximation.

M. BOUCHARD: Je pourrai fournir les rapports financiers et d'autres détails à la commission.

M. BERTHIAUME: Si, dans l'hypothèse que vous avez soumise tantôt, il y avait, de la part de l'association des détenteurs de permis, un vote sur la fameuse question de la corporation de services unique, il me semble à moi, comme je vous l'ai d'ailleurs dit en conversation privée, assez peu probable que les actionnaires votent contre eux-mêmes.

M. BOUCHARD: M. le Président, nous ne sommes pas ici pour régler des cas particuliers même si on en a soumis quelques-uns. Il est évident que, à première vue, il est probable qu'il n'y aurait pas de problème. Mais, d'un autre côté, un règlement fait partie de la législation. Ce n'est peut-être pas une loi mais ça s'applique à toute la province. Je crois qu'un principe est essentiel, là-dedans il ne doit pas y avoir de coercition, particulièrement dans l'industrie du taxi, qui a toujours été renommée pour sa liberté d'esprit et son initiative.

M. BERTHIAUME: Disons que nous acceptons l'objection de principe mais que, en pratique, il est peu probable que ça s'applique dans les faits chez nous.

M. BOUCHARD: Est-ce qu'on peut simplement rajouter ceci? Il n'y a pas de problème; en tout cas, nous n'en avons jamais entendu parler. S'il y en a, dites-nous le. Comme il n'y a pas de problème sur la rive sud, qu'allons-nous faire dans cette galère?

M. GAGNON: Le problème, c'est le règlement no 6.

M. BERTHIAUME: Je m'excuse.

M. BOUCHARD: Oui, c'est ça.

M. BERTHIAUME: Continuons sur un autre sujet, il sera quand même permis d'éclaircir un certain point là-dessus. Je crois comprendre, encore par des conversations privées avec les gens concernés, qu'il y a une entente implicite entre notamment Astro et Rive Sud Ltée. Je dis bien une entente implicite de façon que l'une des deux associations n'écoeure pas l'autre si les taxis d'une association passent sur le territoire de l'autre dans certaines circonstances.

Je crois comprendre qu'on s'entend assez bien là-dessus, dans l'objectif très louable de donner un bon service aux gens de Greenfield Park et de Brossard. Compte tenu d'une telle entente implicite, les gens que vous représentez vos clients, seraient-ils favorables à un permis régional?

M. BOUCHARD: II est évident que c'est un des points où nous aurions aimé dire — nous le disons maintenant — que les gens que je représente sont d'accord sur le règlement no 6.

M. BERTHIAUME: D'accord.

M. BOUCHARD: Peut-être en changeant un peu les agglomérations, je ne sais pas.

M. BERTHIAUME: Oui, ça va.

M. BOUCHARD: En principe, le permis régional a assurément beaucoup de sens.

M. BERTHIAUME: Oui, j'admets qu'un gars de Brossard est moins susceptible d'aller à Boucherville qu'à Longueuil.

M. BOUCHARD: Mais on ne voudrait pas qu'en vertu du règlement no 6 un gars de

Boucherville soit obligé d'aller faire du taxi à Greenfield Park parce que le directeur de la centrale décide que c'est son tour d'y aller.

M. BERTHIAUME: Cela va. Vous avez souligné, à une autre occasion, l'aspect particulièrement artisanal du travail des détenteurs de permis sur la rive sud. Pourriez-vous expliciter un peu? Y a-t-il des propriétaires qui ont 10 ou 20 taxis?

M. BOUCHARD: Le plus de permis détenus par un propriétaire est trois.

M. BERTHIAUME: Combien y en a-t-il approximativement, qui ont trois permis?

M. BOUCHARD: Sept qui ont trois permis.

M. BERTHIAUME: Etes-vous prêt à conclure avec moi qu'il n'y a pas de monopole sur la rive sud?

M. BOUCHARD: Sûrement pas. Il y a une concurrence très saine, très développée. Comme le ministre l'a dit, il y a des gens qui se tiraient aux cheveux avant la parution du règlement no 6 et, là, ils se sont aperçus que leurs intérêts étaient communs. Il y a une concurrence très intéressante sur la rive sud et je crois qu'il n'y a pas eu de plainte. J'aimerais que le président demande au député de Dorion si, pour une raison ou une autre, il a eu des plaintes au point de vue du service.

M. BERTHIAUME: On pourrait peut-être revenir à cela après que j'aurai terminé mes questions.

M. BOUCHARD: Excusez-moi.

LE PRESIDENT (M. Séguin): J'aimerais que le député de Napierville-Laprairie continue.

M. BOUCHARD: D'accord.

M. BERTHIAUME: Je suis moi-même résident de Brossard et je puis, au moins, assurer Astro, qui dessert notre secteur, qu'en tant que député et que citoyen je n'ai pas eu de plainte. Je crois — les gens d'Astro pourront me corriger si j'ai tort — qu'à Brossard le nombre de permis actuels est de un par 1,300 ou à peu près. Est-ce cela?

M. PERREAULT: C'est bien cela.

M. BERTHIAUME: On me dit qu'à Greenfield Park c'est un par 400; ai-je raison?

M. PERREAULT: C'est cela, oui.

M. BERTHIAUME: Etes-vous en mesure, Me Bouchard ou un des autres, de m'expliquer — je n'ai pas de plainte de Greenfield Park non plus; même si ce n'est pas dans mon comté, on a à y aller assez régulièrement puisque c'est immédiatement voisin — que malgré cette disparité un pour 400, d'un côté, et un pour 1,300, de l'autre, ce soit rentable, d'une part, dans les deux cas et, d'autre part, que la clientèle semble être, selon toute apparence — j'allais dire de toute évidence — satisfaite? Est-ce qu'on peut expliquer cela par le genre de commerce ou la nature des deux municipalités...

M. BOUCHARD: Ce serait peut-être dû à la population flottante.

M. BERTHIAUME: ... qui, pour la plupart des gens, apparaissent comme deux villes-dortoirs? Comment se fait-il que cela fonctionne dans les deux endroits? M. Fradette, étant de Greenfield Park, peut peut-être répondre.

M. FRADETTE: Pierre Fradette de Rive Sud Taxi. A Greenfield Park, en plus d'avoir deux gros centres d'achats, Bonimart et Miracle Mart, on a le seul hôpital de la rive sud. Il n'y en a qu'un pour toute la rive sud, Charles-Lemoyne. Les taxis de Candiac, de Boucherville, de Saint-Bruno et de partout amènent des malades à l'hôpital, vers les cliniques et c'est nous qui les ramenons parce qu'ils n'ont pas le droit, de par la loi, de venir les chercher sur notre territoire. C'est pour cela que nous pouvons arriver avec de bons "waybills" et Brossard peut arriver dans son coin avec un permis par 1,300, mais il n'y a qu'un centre d'achats et pas d'hôpital.

De notre côté, nous avons aussi un gros "bowling", Champion Lanes, nous avons Claude Saint-Jean, nous avons plusieurs motels et, de leur côté, ils ont peut-être un peu moins de motels.

M. BERTHIAUME: La Barre 500 en construction.

M. FRADETTE: La Barre 500, c'est à Longueuil, c'est une autre ville.

M. BERTHIAUME: Oui, mais c'est tout proche.

M. FRADETTE: Est-ce que cela répond à votre question?

M. BERTHIAUME: Oui, c'est ce que je voulais entendre.

Je reviens un peu à la question que vous avez mentionnée touchant l'indemnisation au cas où il y aurait, même si cela est improbable, un vote majoritaire des 400 détenteurs de permis. Avez-vous des idées sur le genre de processus d'indemnisation? Qui devrait payer dans le cas où il y aurait un vote de 201 à 199? Je vais faire une suggestion. Seriez-vous prêt à recommander que cela soit cette éventuelle corporation de services qui serait créée, en fait les détenteurs eux-mêmes, qui devrait déposséder

— que cela soit financièrement aussi bien qu'acquérir l'équipement parce qu'ils en auront besoin — qui paierait à ce moment-là?

M. BOUCHARD: Je l'ai dit et j'ai bien spécifié que cela serait à mon point de vue l'association de services uniques qui déposséderait les autres qui devrait payer, et, si tel est le cas, cela serait peut-être un mécanisme additionnel pour éviter une décision trop hâtive de ce côté.

M. BERTHIAUME: C'est à peu près tout ce que j'avais à soulever. Je vous remercie. Je félicite les gars qui desservent mon épouse d'une façon particulière.

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

M. PINARD: Pour continuer la discussion que nous avons entamée tantôt, après avoir revu M. Charpentier, je lui ai posé une question bien honnêtement — il est ici, il pourra me corriger si je le cite mal — et il m'a dit: Chez nous, c'est vrai qu'avec le système de fonctionnement qui a été expliqué cet après-midi, je reconnais le choix qui resterait, à des gars qui ne seraient pas contents, de sortir de l'association. Mais le choix lui apparaît bien relatif. Cela serait le choix de devenir des taxis-fantômes avec le peu de clientèle qu'ils pourraient trouver. C'est sa réponse au problème soulevé par Me Bouchard pour les gens qu'il représente. Il dit que cela pourrait être la même situation qui pourrait prévaloir chez lui.

Je vous pose le problème avec la réponse que m'a faite bien honnêtement M. Charpentier, à savoir si vous estimez que cela serait la même situation qui pourrait se produire chez vous, compte tenu du choix que vous feriez et que vous voulez avoir au sein de l'association, de laisser partir ceux qui voudraient s'en aller. Ils s'en iraient avec quoi?

M. BOUCHARD: S'il y en a assez qui s'en vont et qui ouvrent une autre centrale... Cela se fait tous les jours. Sur la rive sud, il y a des centrales avec sept automobiles. Tant qu'il y aura cette liberté de s'en sortir... C'est ce qui est essentiel. C'est cette liberté de sortir.

M. PINARD: Oui, mais vous admettez que cela se ferait au détriment d'une association qui avait quand même jusqu'ici servi à regrouper des détenteurs de permis ou des chauffeurs de taxis.

M. BOUCHARD: Non, qui avait servi à ce moment-là à offrir des services parce que la grande association — je l'ai toujours maintenue — elle existe, la loi l'exige. Je parle des services, la corporation de services, appelons-la comme cela. S'il y a des gens qui en sortent et qui s'en vont créer leur petite association à Sherbrooke, nous sommes heureux. Si elle est si bonne que cela la corporation de services de l'association, il n'y aura pas de problème. Mais nous voulons la possibilité d'en sortir, s'il y en a des problèmes. Parce que vous savez qu'il y a des problèmes de personnalité qui existent tout partout. A Sherbrooke, ils n'en ont pas? Tant mieux. C'est peut-être parce qu'ils passent $5 par semaine. Ils en ont tellement qu'ils hésitent avant de sortir leur argent d'un coup sec comme cela. Il y a cela aussi. Il y a différentes méthodes de tenir quelqu'un dans une association. Je sais que j'apprendrais beaucoup de choses. J'aimerais connaître celle de Sherbrooke pour tenir 75 membres comme cela. C'est merveilleux. Il y a peut-être des mécanismes à établir. Mais ce pourquoi nous nous battons aujourd'hui, pourquoi je me suis obstiné et que j'ai posé tant de questions... Parce que entre vous et moi, je sais que nous allons finir par nous comprendre. Mais c'est ce principe de liberté qui est à la base de l'industrie du taxi et que vous ne devez pas abandonner parce que cette industrie a été bâtie sur la liberté et sur l'initiative. Continuons dans cet esprit.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je suis obligé d'interrompre parce que déjà j'avais décidé que nous avions épuisé cette question.

M. BOUCHARD: D'accord.

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

M. BELAND: J'avais une question à poser suite à 1'énumération que vous avez faite concernant la forme de réglementation. Si nous regardons le fameux règlement no 6, vous avez dit que concernant la rive sud, cela ne présentait pas les mêmes problèmes que dans le grand Montréal.

Iriez-vous jusqu'à dire que ce qui peut exister sur la rive sud c'est à peu près pareil à la situation de Vaudreuil du Montréal métropolitain?

M. BOUCHARD : A première vue je vois une chose. Il y aura peut-être autre chose qui viendra à l'esprit des gens qui sont avec moi mais la question de l'aéroport ne serait certainement pas la même parce qu'il ne semble pas qu'il y ait de problème majeur au point de vue de l'aéroport de Dorval sur la rive sud. A Vaudreuil et dans le Montréal métropolitain, Laval et les autres, j'ai l'impression qu'ils sont beaucoup plus intéressés par l'aéroport que ne pourrait l'être la rive sud. C'est une différence.

M. BELAND: Compte tenu de cette allégation, iriez-vous jusqu'à dire que ça prendrait une réglementation bien spécifique pour le grand Montréal, une autre pour la rive sud ou d'autres agglomérations à peu près semblables et peut-être une troisième pour le secteur typiquement rural?

M. BOUCHARD: Disons que, pour Montréal, je pense que c'est évident. Les problèmes ont été soulevés, il y en aura encore demain, demandez-le aux chauffeurs, aux propriétaires ou aux associations de Montréal. Quant à savoir s'il devrait y avoir une réglementation différente pour les centres semi-urbains ou les villes-dortoirs et les régions rurales, vraiment je ne pourrais pas répondre là-dessus. Tout ce que je sais c'est qu'il faut qu'il y ait une réglementation pour Montréal et une autre pour la rive sud.

Est-ce que cette réglementation générale pourrait s'appliquer à toute la province? Je crois qu'il y a des règles de base dans l'industrie du taxi qui pourraient s'étendre à la province en entier et après il devrait y avoir, à mon point de vue, des règlements spéciaux pour les points-problèmes.

M. BOSSE: Si vous permettez, c'est d'ailleurs ce que nous avons fait. Vous avez sûrement noté que...

M. BOUCHARD: Les agglomérations et les régions.

M. BOSSE: De plus les normes comme celle de 1 par 800 ne sont pas nécessairement retenues pour des régions très particulières. Par exemple c'est 1 par 300 dans des régions très éloignées pour les raisons que j'ai expliquées antérieurement, il n'y a pas de système de transport, il y a des problèmes particuliers.

M. BOUCHARD: C'est bien ce que...

M. BOSSE: Vous avez raison et je suis heureux de vous entendre dire qu'il peut y avoir des choses qui sont vraies pour l'ensemble du territoire de la province et des choses qui seraient absolument ridicules par exemple dans une petite paroisse de la Gaspésie.

M. BOUCHARD: Je voudrais aussi souligner qu'il y a beaucoup de choses dans le règlement no 6 qui sont valables.

Mais laissez-nous le temps de vous les dire et laissez-nous le temps de vous faire des suggestions pour celles qui ne font pas.

M. BELAND: Pour faire suite à ce que vous venez de dire, étant donné que dans le domaine rural vous semblez vous y connaître un petit peu moins —remarquez bien que ce n'est pas une faute — je vais diriger ma question vers celui que plusieurs dans le moment seraient peut-être portés à appeler le taxi Bossé.

M. BOSSE: Disons que le taxi est bossé.

M. BELAND: Etant donné, dans le domaine rural, que nous avons une situation tout à fait autre que celle que l'on rencontre dans un milieu urbain, nous aurons dans les petites agglomérations...

M. BERTHIAUME: M. le Président, je soulève un point de règlement.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Sur un point de règlement, le député de Napierville-Laprairie.

M. BERTHIAUME: Les régions de Longueuil, Saint-Lambert, Greenfield Park, Lemoyne, Brossard, Notre-Dame-du-Sacré-Coeur ne sont absolument pas rurales. Je pense que la question du député de Lotbinière est absolument hors d'ordre à ce moment-ci. Je pense qu'à un autre moment nous aurons l'occasion d'en parler. Il parle du milieu rural.

M. GAGNON: II y en a du rural dans la province.

M. BELAND: Je ne l'ai pas adressée à la personne à la barre, je l'ai adressée à M. Bossé.

M. BERTHIAUME : Est-ce que le député veut faire perdre le temps des gens de la rive sud? Ils pourraient, si nous les libérions, aller faire du taxi demain matin et gagner leur vie.

M. BELAND: D'accord. Si vous êtes aussi borné que ça, je vais poser une question...

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre!

M. BELAND: ... à M. Bouchard.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je ne voudrais pas que le mot borné revienne trop souvent. Je l'ai dit cet après-midi et ça se répète. Vous avez une question au député de Dorion. J'autorise la question et je déciderai si elle est hors d'ordre ou non. Posez4a.

M. BELAND: La question est celle-ci: Dans le secteur rural, nous avons dans plusieurs paroisses un ou deux taxis. Pour eux, c'est un travail à temps partiel. Le gars part le matin avec une charge, il s'en va en ville conduire cinq ou six personnes. Il reste là pour la journée dans son deuxième emploi. Il revient avec ces personnes le soir.

Aujourd'hui, même hier, on a dit qu'on conserverait les droits acquis. Etant donné que c'est une situation qui va se continuer, ceux qui vont acheter des permis dorénavant ou qui vont se lancer dans cette industrie du taxi — toujours dans le domaine rural — est-ce qu'ils vont pouvoir continuer à avoir un deuxième emploi?

M. BERTHIAUME: Est-ce que je peux influencer votre décision, M. le Président?

M. BOSSE: Si vous permettez que je réponde, ça va être très bref.

LE PRESIDENT (M. Séguin): On revient sur le double emploi.

M. BOSSE: Ce serait très bref et ça répondrait à sa question.

LE PRESIDENT (M. Séguin): S'il vous plait, M. le député.

M. BOSSE : Cela ne s'applique pas. D'abord, c'est une région et dans les régions ça ne s'applique pas. Cela veut dire, à toutes fins pratiques, que votre bonhomme pourrait garder son double emploi, parce que ça ne s'applique pas dans les régions, la question du double emploi. Elle est même remise en question par beaucoup de gens et a été prise sous réserve par le ministre. Dans les régions ça ne s'applique pas. Donc, aucune inquiétude.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Autre question.

M. BELAND: Une question à M. Bouchard maintenant. Tout en notant que M. Levac a eu des observations très au point et très intéressantes, ma question est celle-ci concernant toujours l'article 6.53: Est-ce que vous auriez des observations sur le fait de ne pas pouvoir, à l'avenir, entamer des conversations avec les passagers?

Est-ce quelque chose que vous avez pu observer qui pourrait entraver à l'avenir votre travail?

M. BOSSE: C'est déjà dépassé, ça, s'il vous plaît.

M. BOUCHARD: Mme Fontaine, hier, a fait toutes les remarques de ce côté-là que l'association voudrait faire. Elle a dit qu'elle voulait parler aux gens.

UNE VOIX: Nous avons compris.

M. PINARD: Pensez-vous que c'est l'article fondamental du règlement no 6, M. le député? Soyez assez sérieux pour vous attacher à autre chose qu'à cela.

M. BELAND: Même vous, M. le ministre, parlez sur des niaiseries.

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

M. PERREAULT: M. Bouchard, vous avez mentionné tout à l'heure que l'association pourrait s'occuper de tarifs et de discipline avec la Commission des transports. Croyez-vous qu'elle pourrait aussi s'occuper de conventions collectives pour les chauffeurs?

M. BOUCHARD: Je crois que l'un des buts de cette association, clairement exprimé par le député de Dorion c'était de permettre qu'il y ait un interlocuteur valable à une association de chauffeurs qui pourrait se créer dans une agglomération.

M. PERREAULT: Etes-vous opposés à ça?

M. BOUCHARD: II est clairement mentionné dans notre rapport que nous n'avons absolument rien contre la syndicalisation des chauffeurs. Nous ne voulons pas cependant qu'elle se fasse sur le dos des associations de services en les faisant disparaître.

M. PERREAULT: Je parle d'associations indépendantes, coupées des associations de services. Vous avez mentionné tout à l'heure la corporation de services de l'association. Est-ce que vous voyez un lien ou si vous n'en voyez pas entre l'association et la corporation de services à être créée?

M. BOUCHARD : II y aurait un lien en tant que cette corporation de services serait volontaire, en opposition avec l'association des détenteurs de permis, qui, elle, d'après la loi et d'après le règlement, serait obligatoire pour tous les détenteurs de permis.

C'est là que serait la différence. S'il y a deux associations, une qui est obligatoire et l'autre qui est volontaire, nous n'avons pas d'objection.

M. PERREAULT: Est-ce que vous la voyez complètement indépendante de l'association, cette corporation?

M. BOUCHARD: Cela pourrait se faire, oui. A mon point de vue, ça éviterait des conflits d'intérêts.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Saint-Laurent.

M. PEARSON: J'aurais une question à poser au ministre. Il a répondu tantôt à Me Bouchard qu'en vertu de l'article 29 du bill 23 la Commission des transports avait le pouvoir de reconnaître une association comme représentative.

Ce que je voudrais savoir c'est ceci: Est-ce que dans cette association qui serait reconnue comme représentative, supposons qu'une diminution de membres se créerait, qu'une autre association à côté qui, elle, deviendrait, un peu plus tard, plus représentative que la première, est-ce que, en vertu du même article du bill 23, la Commission des transports reconnaîtrait la seconde association comme nouvellement représentative, ou bien si sa première reconnaissance devient quelque chose d'un peu permanent?

M. PINARD: ...permanente.

M. PEARSON: Elle ne serait pas de nature permanente. Donc, cela veut dire qu'il pourrait se créer une deuxième association qui, elle, pourrait devenir vraiment représentative si, dans la première qui aurait été reconnue, supposons il y a six mois, le nombre des membres diminuerait, il y en aurait une nouvelle qui se créerait à côté; la Commission des transports

dirait: Maintenant, celle qui est représentative, c'est la deuxième et non pas celle qui avait été reconnue il y a six mois.

M. BELAND: II ne faudrait pas donner à tout le monde l'impression que l'article 29 de la loi 23 est une chose consacrée pour 50 ans à l'avance. Peut-être que l'honorable ministre devrait donner un éclaircissement à savoir que cet article peut être amendé.

M. BOUCHARD: Est-ce que je peux simplement poser une question? En vertu du règlement no 6, il n'est pas question de représentativité, M. le député, chaque détenteur de permis est obligé d'en faire partie, il ne pourra pas avoir d'autre association, c'est celle-là parce qu'il n'y a que celle-là.

M. BOSSE: Me Bouchard, la raison, c'est clair dans le texte...

M. BOUCHARD: C'est ça.

M. BOSSE: ... et c'est pour deux fins bien particulières qui sont exprimées là-haut dans le petit carreau.

M. BOUCHARD: C'est ça.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Bourassa, président de l'Office des autoroutes.

M. TREMBLAY (Bourassa): M. Bouchard, ce serait pour éclairer un peu ma lanterne...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Un peu plus fort, s'il vous plaît!

M. TREMBLAY (Bourassa): ... sur les valeurs marchandes des permis des associations que vous avez ici, vous en avez six, disons, dans Greenfield Park, Longueuil, Lemoyne, Brossard, Saint-Lambert, est-ce que les taux varient?

M. BOUCHARD: De $4,000 à $6,000 à peu près.

M.TREMBLAY (Bourassa): De $4,000 à $6,000.

M. BOUCHARD: Comme je vous dis, cela peut varier mais c'est à peu près ça. Comme vous remarquez, on est seulement quatre des six.

M.TREMBLAY (Bourassa): Est-ce que de $4,000 à $6,000, ceux qui sont un par 400, est-ce que ce sont ceux-là qui sont à $4,000?

M. LEVAC: C'est ça, ils sont à $4,000.

M.TREMBLAY (Bourassa): D'après votre rapport, disons que ça peut jouer de $4,000 à $6,000. Est-ce que ça peut être dans la région de l'hôpital Charles-Lemoyne où c'est à meilleur marché? Je demande ça pour le cas de la veuve à un moment donné ou de la personne de 55 ans qui devient malade et veut vendre son permis. Celui-ci a une valeur. C'est dans ce sens-là que je me pose la question. Le permis est entre $5,000 et $6,000 si on parle du Montréal métropolitain. J'aimerais bien, sans aller dans les petits détails d'"avocasserie", me tenir dans les détails pratiques. Je regarde le Montréal métropolitain et je prends Laval et Longueuil, ce n'est pas l'idée de faire un "melting pot" mais surtout de faire un règlement qui pourrait comprendre sans que ce soient les taxis de Montréal qui aillent travailler à Saint-Lambert, mais je veux dire une réglementation qui n'est pas la même que dans le comté de Lotbinière, c'est sûr. Je comprends l'idée du député et on se comprend là-dessus.

Je voulais dire par ça, c'est que vos taxis de $4,000 à $6,000 ont à peu près la même valeur que vos taxis à Montréal.

M. BOUCHARD: Oui, mais voici...

M. TREMBLAY (Bourassa): Dans le permis.

M. BOUCHARD: Vous avez des agglomérations, vous avez une conurbation d'aéroport. Je maintiens que sur la rive sud, en général, les gens sont assez satisfaits de la région de la rive sud comme agglomération. Après ça, vous avez la conurbation aux fins de l'aéroport, c'est le problème majeur du taxi dans cette série de regroupements. D'un côté, je ne crois pas qu'il y aurait possibilité de faire une réglementation qui pourrait s'appliquer à tous ces regroupements en même temps.

Il n'y aurait pas possibilité parce que les problèmes de la rive sud — on vous a parlé des problèmes du Montréal métropolitain, une flotte — il n'y en a pas chez nous. L'extorsion, est-ce qu'on l'a prouvée, est-ce qu'on ne l'a pas prouvée? Mais il n'y en a pas chez nous. Les requins, à moins qu'il y ait des faits à la commission que nous ignorons, il n'y en a pas. Il n'y a pas de problème. Il y a un problème sur la rive sud, c'est de nous laisser la liberté de nos associations de services et puis ça va bien aller.

M.TREMBLAY (Bourassa): La seule chose que je voulais savoir c'était les montants. C'était tout ce que je voulais savoir.

M. BOUCHARD: Pour les montants ça peut se ressembler.

M. TREMBLAY (Bourassa): Merci.

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

M. GAGNON: J'aurais une question à poser à M. Bouchard. Vous n'êtes pas tellement en

faveur de l'association telle qu'on la voit sur la carte. Vu que c'est une possibilité que ce soit imposé, vous seriez prêts à l'accepter à la condition que vous ayez la liberté d'y entrer librement et d'en sortir librement.

M. BOUCHARD: Pardon, non.

M. GAGNON: Non?

M.BOUCHARD: L'association des détenteurs de permis, le carré rouge là-bas, d'après le règlement et d'après la réglementation de la Loi des transports, il faut en faire partie. C'est ça l'association représentative. Ce dont on veut être capable de sortir si on le désire, ou de ne pas entrer évidemment, c'est la corporation de services qui pourrait être créée par cette association-là.

M.GAGNON: C'est ça. Maintenant quelle est la durée d'un permis dans les mains d'un propriétaire de taxis, la durée normale, est-ce que c'est la durée d'une vie? Le propriétaire le garde en main jusqu'au moment où il décide de se retirer, de prendre sa retraite. Est-ce que c'est à peu près ça?

M. BOUCHARD: Légalement je crois que cela revient à tous les ans.

M. GAGNON: Donc qui est renouvelé.

M. BOUCHARD: Qui est renouvelé.

M. GAGNON: D'accord.

M. BOUCHARD: Qui est renouvelé habituellement dans toutes les municipalités si on paye et si on a une bonne conduite.

M. GAGNON: Mais les propriétaires le gardent leur vie durant, règle générale?

M. BOUCHARD: II y a beaucoup de transferts qui se font. On m'informe qu'il y a des transferts, mais en général les gens les gardent. C'est un investissement viager.

M. GAGNON: C'est ça. Parce que c'est reconnu comme un commerce. D'ailleurs, dans le code municipal, le législateur reconnaît que le taxi est un commerce. Etant un commerce, par le règlement 6, ce serait le seul commerce que le gouvernement empêcherait de vendre librement, celui d'un type qui a accumulé, par son travail, son labeur pendant X années, un actif, qui lui appartient, pour ses vieux jours. Je m'oppose à ça et je vais vous dire pourquoi. Le ministre est avocat, et si on lui disait demain: L'étude d'un avocat qui décide de prendre sa retraite ne peut plus être vendu. L'étude d'un notaire, on ne permet plus de la vendre, de la même façon on va intervenir pour ces pauvres diables. L'étude d'un comptable, on ne permet plus de la vendre. Et vos revendications, si j'ai bien compris, sont que le permis soit vendu librement avec des prix raisonnés et raisonnables parce que ce sont leurs...

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre!

M. BOUCHARD: II n'y avait pas de questions là-dedans?

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je ne crois pas.

M. BOUCHARD: J'aurais une dernière question à poser à M. le Président. Est-ce qu'il y a quelqu'un au gouvernement au ministère des Transports, à la commission qui pourrait nous dire si des projections ont été faites? Est-ce qu'il y a des budgets pro forma qui ont été faits pour établir combien il en coûterait par semaine à un propriétaire artisan pour tomber sous la centrale unique et le coût initial pour commencer? Est-ce qu'il y a eu des études là-dessus?

M. BOSSE: Sur la question du coût, en donnant évidemment des délais pour la création des associations telles qu'originalement prévues dans le règlement en soi, il était prévu en même temps que ce sont les membres eux-mêmes qui prendraient les décisions en ce qui a trait, par exemple, aux cotisations, aux diverses modalités d'opérations.

Ce que vous avez dit tout à l'heure était un peu vrai, et c'est un point que je retiens, dans le sens de forcer un peu le regroupement des gens mais c'est à eux que ça appartient. Il ne faut pas laisser planer l'impression ou laisser des gens affirmer, comme on l'a fait grossièrement, non pas d'une façon grossière, que c'était là du socialisme et tout ça.

Au fond, c'est un peu forcer le regroupement et ça réussit assez bien parce que vous même, jusqu'à maintenant, vous avez réussi à regrouper quatre ou cinq personnes qui n'étaient pas nécessairement d'accord. On peut aller un peu plus loin avec un peu de temps; on en a donné, nous avons dit pas avant novembre 1973. Déjà, nous avons donné du temps pour permettre d'évaluer ce que ça signifiait. Peut-être que les gens que vous représentez auraient peut-être une attitude moins agressive.

Je reconnais que les délais sont brefs et que spontanément on a accordé beaucoup plus d'attention sur la question de ceinture de sécurité, le "fumage" et ces niaiseries. Mais sur le fond...

M. BOUCHARD: Je n'ai pas parlé de ça.

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

M. BOSSE: Sur le fond, Me Bouchard, je pense que vous êtes tout prêt de notre raisonnement.

M. BOUCHARD: M. le Président...

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

M. BOUCHARD: M. le Président, est-ce que je peux dire seulement une chose? Garantissez-nous la liberté d'aller ou nous voulons, de faire les heures de travail que nous voulons d'oeuvrer où nous voulons, dans l'association que nous voulons ou que nous formons et vous n'aurez pas de problème avec les associations de services de la rive sud.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous avez fait le point à plusieurs occasions. Les questionneurs ont fait le point en plusieurs occasions, nous n'y revenons plus.

M. BOUCHARD: D'accord.

LE PRESIDENT (M. Séguin): C'est très bon et ça crée des applaudissements à toutes les dix minutes, ça réveille les gens. Très bien. Le député d'Abitibi-Ouest. Une courte question, la dernière.

M. AUDET: M. le Président, cet après-midi, lorsque le représentant de l'Association de Sherbrooke Radio-Taxi nous a relaté la structure de son association, j'ai cru que cette structure était tellement bien formée, quasi parfaite d'après ce que j'ai entendu que j'ai senti que le ministre lui-même a été ébranlé. Elle ne sera probablement pratiquement pas touchée par le règlement no 6. Je vous demande, vous êtes dans de bonnes dispositions, vous avez commencé à faire un regroupement sur la rive sud, si vous auriez confiance de pouvoir, vous aussi, former un genre d'association comme à Sherbrooke pour faire en sorte d'empêcher le ministre de vous imposer le règlement no 6.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît! Un instant. Je n'ai pas empêché la question, j'ai dit aux députés qu'ils auraient la réponse en se reportant au journal des Débats; elle a déjà été donnée à deux ou trois reprises durant la soirée par Me Bouchard. A deux ou trois reprises, ce soir, il a été question de son opinion vis-à-vis de l'organisation de Sherbrooke. Si vous avez une autre question, allez-y.

M. BOUCHARD: M. le Président, par votre remarque, je ne crois pas que vous ayez compris mon intervention. Mon intervention, c'est que la concurrence est la base d'un bon service au public.

LE PRESIDENT (M. Séguin): II a été question de la structure de Sherbrooke, vous la reconnaissiez comme étant bonne.

M. BOUCHARD: Oui, elle est très bien.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Elle est très bien, vous avez votre réponse.

M. AUDET: M. le Président, je ne crois pas...

LE PRESIDENT (M. Séguin): II vient de dire qu'elle est très bien, vous avez votre réponse.

M. AUDET : On ne m'a pas donné une réponse à l'effet qu'il y ait des possibilités de structurer sur la rive sud la même chose qu'il y a à Sherbrooke.

LE PRESIDENT (M. Séguin): II vient de dire que la structure de Sherbrooke est très bien.

M. AUDET: Si vous avez eu la réponse vous-même, c'est bien.

LE PRESIDENT: Non, à l'ordre! Allez-y. Me Bouchard et vos collègues, nous vous remercions de votre aimable et intelligente représentation. Nous espérons vous revoir en plusieurs occasions, lorsqu'il s'agira de discuter le détail du règlement, une fois que vous aurez présenté votre mémoire supplémentaire, tel que nous l'avons reconnu ce soir, plus à bonne heure.

M. PAUL: Vous allez admettre que le président vous invite plus chaleureusement que le ministre.

Association des propriétaires de taxis de Longueuil

LE PRESIDENT (M. Séguin): L'Association des propriétaires de taxis de Longueuil. Cette fois-ci, puisque nous parlons de la même région, du même territoire, je demanderais aux représentants de Longueuil, qui sont nombreux et qui ont attendu depuis deux jours comme beaucoup d'autres, de faire leurs représentations. Cette fois-ci, on se dispensera de questions.

M.TREMBLAY (Robert): M. le Président, mon nom est Robert Tremblay, vice-président de l'Association des propriétaires de taxis de Longueuil. A ma gauche, M. Senneville, président de notre association; à ma droite, M. Bélanger, membre du bureau de direction.

Les conditions que vous m'imposez dans la façon de présenter notre mémoire me placent...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je m'excuse. Je vous ai dit de faire votre représentation, vos commentaires. Si vous avez des questions à poser au ministre, posez-les. J'ai dit que, puisque c'est le même territoire, à peu près les mêmes conditions et les mêmes problèmes, la commission voudra bien se dispenser de vous poser des questions.

M.TREMBLAY (Robert): C'est là-dessus

que je suis en désaccord avec vous, M. le Président. Vous me placez dans un très grand embarras.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Procédez.

M.TREMBLAY (Robert): Je voudrais procéder, mais obtenir d'abord votre généreuse permission, M. le Président, pour que les membres de la commission nous posent aussi des questions.

LE PRESIDENT (M. Séguin): II y a sept ou huit personnes qui attendent après vous pour être entendues. On peut recommencer les mêmes problèmes de la rive sud, mais...

M. TREMBLAY (Robert): Je suis d'accord avec vous, M. le Président, mais je pourrais avoir des interprétations différentes.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je jugerai, à chaque question, si je l'admets ou non. Procédez.

M. TREMBLAY (Robert): Je vous remercie, M. le Président.

Nous avons déposé devant cette commission un document qui s'appelle le mémoire de l'Association des propriétaires de taxis de Longueuil sur le règlement no 6. Je voudrais vous informer tout de suite, messieurs, que ce mémoire a fait l'objet d'une résolution adoptée à l'unanimité par les membres de notre association des propriétaires de taxis de Longueuil et des détenteurs de permis de Longueuil. Nous avons, de plus, reçu un mandat clair et précis par voie de résolution lors d'une assemblée générale, tenue dimanche après-midi, de tous les détenteurs de permis de ce qui est conçu comme l'agglomération rive sud par le règlement no 6. Le mandat a été à l'unanimité, moins un.

J'ai posé mon objection et je voudrais que vous me permettiez de l'expliquer. Nous nous apercevons, à ce stade-ci des discussions, que nous sommes un des rares organismes à avoir fait, malgré le délai très court qui nous a été accordé, l'étude du règlement no 6 et à avoir mis sur papier les objections que nous apportons. Nous avons été beaucoup plus loin; nous vous apportons aussi, messieurs, des solutions de rechange. Nous aurions voulu vous préparer un document beaucoup plus complet, mais, le temps nous manquant, nous vous demandons aussi avec insistance la possibilité de compléter plus tard.

L'étude du projet de règlement no 6 a été faite en y mettant le plus d'objectivité possible et en tenant compte des nombreux problèmes complexes qui sont les nôtres. Nous n'avons pas la prétention de faire autorité dans ce domaine, même si nous y oeuvrons depuis bon nombre d'années. Nous croyons, toutefois, pouvoir porter un jugement sur l'esprit aussi bien que sur la lettre du projet, en prévoir les conséquences, même en admettant, à l'avance, que nous pouvons errer et que nul n'est dépositaire de la perfection. Notre seul désir, par le présent mémoire, est d'émettre notre point de vue en espérant qu'on saura nous entendre, nous comprendre et nous aider dans la poursuite des objectifs qui nous sont communs.

Nous vous prions d'être charitables dans vos jugements sur la valeur phraséologique et grammaticale du présent document. C'est, d'ailleurs, notre confiance en vos qualités d'hommes imbus d'humanisme et de démocratie qui en a motivé la présentation.

Les buts poursuivis par ceux qui ont oeuvré à la préparation du règlement no 6 nous semblent très louables et nous aimerions que ce qui va suivre ne soit pas interprété autrement que comme une critique constructive et réaliste des implications multiples des mesures proposées.

Premièrement, la forme très complexe du règlement no 6 le place au-dessus de la compréhension du simple citoyen qui n'a pas reçu un minimum de formation légale. En passant, je vous dirai que je ne suis pas avocat.

Deuxièmement, le règlement équivaut dans sa forme aussi bien que dans son esprit à l'abolition de l'entreprise privée dans l'industrie du taxi...

LE PRESIDENT (M. Caron): Je m'excuse. Je ne me rappelle pas de votre nom parce que je remplace le président...

M. TREMBLAY (Robert): M. Tremblay.

LE PRESIDENT (M. Caron): M. Tremblay, est-ce que vous avez l'intention de le lire au complet? On peut l'ajouter au journal des Débats. Il est 10 h 15 et cela donnerait une chance à d'autres, si vous pouviez nous faire un résumé. Prenez quelques paragraphes qui sont bien importants. Vous avez un beau rapport, bien présenté. En peu de temps, il y a du travail qui s'est fait. Cela donnerait une chance à d'autres si c'est possible.

M. TREMBLAY (Robert): Je serais bien d'accord en principe avec vous. Mais je voudrais que vous compreniez que comme citoyens ordinaires, nous sommes drôlement impressionnés par ce qui se passe ici depuis trois jours. J'ai peur de ne pouvoir dans ces conditions remplir convenablement le mandat qui m'a été confié par un grand nombre de personnes. J'aurais peur d'oublier des points importants et de regretter de n'avoir pas procédé de la façon qui m'a été demandée par mes gens.

M. PAUL: Nous retenons les propos du représentant de l'Association des propriétaires de taxis de Longueuil. Et je ne verrais pas pourquoi on ne donnerait pas le même traitement à cette association que celui donné aux

autres organismes qui se sont fait entendre parce que pour nous, que ce soit un organisme de Longueuil, de Baie-Comeau, de Montréal ou d'ailleurs, ils ont tous des problèmes particuliers que nous voulons connaître dans tous les détails si possible.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Sans faire de difficultés à qui que ce soit, vous vous souviendrez qu'à l'ouverture des travaux mardi, j'avais fait la suggestion suivante pour la marche de nos travaux, à savoir que chaque personne qui avait un mémoire à présenter nous en fasse un résumé et qu'elle était assurée que le mémoire tout entier serait publié en annexe au journal des Débats.

Je n'ai pas changé d'attitude. Ce sont encore les mêmes conditions de travail. C'est le même traitement qui est accordé à tout le monde. Comme le député de Verdun vient de le dire, comme je revenais à mon siège, c'est volumineux, cela semble être très bien préparé, cela couvre beaucoup de points. Vous ne perdez absolument rien si nous le publions en annexe au journal des Débats.

C'est là qu'on se référera pour avoir l'information. Je comprends votre situation ce soir. Vous dites: J'ai peur de manquer. Vous ne manquerez rien puisque ce sera publié au journal des Débats. Si vous pouviez faire une synthèse, un résumé pour présentation verbale, tous les membres de la commission le ministère en particulier, prendront connaissance de tout votre mémoire qui sera au journal des Débats. En réalité, c'est au ministère et à la commission que vous présentez votre mémoire.

Alors, le but est atteint de la même façon. Je vous demanderais, si vous voulez bien, de faire une synthèse, un résumé de votre proposition et on vous donne l'assurance de la publication en annexe au journal des Débats selon la règle que nous avons suivie depuis le début. En vous permettant de le lire, je vous donnerais un droit spécial.

M. TREMBLAY (Robert): M. le Président, si vous me le permettez, je pense qu'on a vu depuis le début des débats des gens lire leur mémoire.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Non, je m'excuse. J'ai surveillé pour voir qu'on ne lise pas les mémoires.

M. TREMBLAY (Robert): C'est le premier point. Le deuxième point, même si j'admets la valeur de ce que vous me disiez tout à l'heure, notre mémoire étant ajouté au journal des Débats, cela ne me permettra pas d'éclaircir pour le bénéfice des membres de cette commission les nombreux points qui demandent des explications et dont j'ai peur de ne pas me souvenir.

M. GAGNON: II y a un point important. C'est qu'ils ne sont pas tous des avocats et ils n'ont pas tous l'avantage de pouvoir faire une synthèse de leur mémoire. Ils peuvent oublier des points importants.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Voici...

M.TREMBLAY (Robert): Juste dix secondes, M. le Président. On a vu par les nombreuses interventions des députés, des membres de cette commission que ce problème est complexe. On veut aller au fond, nous vous en offrons la possibilité. Nous voulons avoir l'occasion de parler de problèmes qui nous sont propres, de points particuliers auxquels nous sommes sûrs d'apporter du neuf.

LE PRESIDENT (M. Séguin): La seule façon d'avancer, c'est de faire un pas en avant. Alors, commencez.

M. TREMBLAY (Robert): Je vous remercie, M. le Président. Je vous fais grâce du début de nos observations, vous pourrez le lire, ça ne demande pas d'explication. Je passe tout de suite à la page 4 de notre mémoire où nous vous donnons nos objections en nous référant aux différentes articles que vous pourrez vérifier dans la brique du règlement no 6. A chacun des articles, nous apportons ce que nous pensons qui devrait être adopté comme solution.

Article 5, page 6 — je me réfère ici toujours au règlement no 6 — c'est à la page 4 de notre mémoire. Nous croyons que la nécessité d'une couleur uniforme n'a pas été démontrée, que contrairement à ce qui a été affirmé pour en justifier l'existence elle n'aide en aucune façon à l'identification du véhicule comme voiture-taxi puisque le public en général peut aussi utiliser des couleurs identiques à celle-là. De plus la couleur étant un facteur affectant l'état psychologique d'un individu, tel que démontré par la science, le choix individuel des véhicules-taxis tel qu'il existe actuellement devrait être conservé.

Article 6.

Nous croyons que l'affichage des taux et tarifs devrait être permis et qu'étant donné notre opposition au principe de la centrale unique un contenant spécialement conçu afin de recevoir des cartes d'affaires de dimensions ordinaires devrait faire partie de l'équipement intérieur d'un véhicule-taxi.

Article 17: Nous croyons que le présent système des dômes est valable et devrait être conservé. La variété des formes et des couleurs leur donnent un attrait irremplaçable.

Nous ne croyons pas nécessaire — à l'article 25 — d'imposer par une loi qu'un véhicule-taxi soit pourvu d'un jeu d'ampoules de remplacement. On parlait de niaiseries; cela en est une.

Article 27: Nous croyons inhumain d'imposer l'usage de la télécommunication en faisant disparaître les droits acquis dans ce domaine. Il est généralement connu à travers l'industrie que

bon nombre de personnes ne peuvent utiliser ce moyen de communication, sans en subir des torts psychologiques qui peuvent même avoir des conséquences graves, quant à leur comportement au volant.

Ces personnes travaillent actuellement de façon satisfaisante et devraient pouvoir continuer à le faire. Par ailleurs, nous ne nous opposons pas à ce que cette exigence soit maintenue pour les nouveaux détenteurs de permis. Nous croyons que, de plus, étant donné notre opposition au système de la centrale unique, le présent système est adéquat et satisfaisant.

Je passe l'article 29, c'est une autre niaiserie.

Article 30: Nous croyons dangereux et irréaliste l'interdiction du doublage dans les présentes circonstances. Ceci représente une perte de revenus que très peu d'entre nous pourront supporter.

Article 33: Nous croyons que le fait d'enlever le dôme lorsque le véhicule n'est pas en service ou de le recouvrir d'une enveloppe n'ajoute ni n'enlève rien à la qualité du service rendu au public. Ceci constitue une tracasserie inutile et ne fait qu'accroître les possibilités d'usure et de brisure par la manipulation.

Ici, vous me permettrez de référer à quelques paragraphes du début de notre mémoire afin d'expliciter ce qui nous a amenés à l'étude de certains de ces détails. C'est que nous répétons à plusieurs reprises des choses comme celle-ci: "Le règlement, de par son caractère abusif, fureteur et même inquisiteur, crée pour ceux qui oeuvrent dans ce domaine une atmosphère irrespirable pour quiconque n'accepte pas d'être traité en esclave docile par ceux-là même qui sont censés le servir".

J'ai voulu vous démontrer par ces articles qu'il y a dans le document un tas de tracasseries qui sont complètement inutiles et qu'un groupe de travail formé de représentants du taxi aurait évité d'apporter.

Article 37: Nous rendons, à l'heure actuelle, d'inestimables services au public, en faisant des courses comportant le transport de petits colis de toute nature (épicerie, colis postaux, cigarettes, commandes de nourriture, médicaments, etc.) pour des personnes qui sont en panne ou qui ne peuvent se déplacer. Le public perdrait là un service qu'il apprécie énormément présentement.

Article 39, paragraphe b): Nous croyons cette exigence superflue, indignante et discriminatoire. L'interdiction qu'une personne de sexe féminin occupe la banquette avant fait de nous une race à part, qu'on estime dangereuse pour le sexe féminin ou normalement mauvaise, ce qui revient au même. Nous avons l'assurance que les femmes elles-mêmes seront insultées de pareil règlement.

Quant au danger qu'elles pourraient représenter pour nous, au cas où ce serait là le motif du présent règlement, nous leur faisons confiance.

M. PAUL: Sur ce point là, c'est très intéressant surtout quand on considère que les écoles sont mixtes aujourd'hui.

M. TREMBLAY (Robert): Nous croyons, M. le Président, que le fait pour le chauffeur, article 43, de noter ses absences à la feuille de route, lorsqu'imposé par la loi sans discernement, constitue une mesure oppressive et dictatoriale. Ceci devrait faire l'objet d'une entente entre l'employé et l'employeur.

Article 45: Nous croyons que l'obligation d'inscrire à la feuille de route l'origine et la destination de nos passagers, constitue une intrusion dans la vie privée, que seule la police dans des conditions prescrites par la loi, peut se permettre. Comme nous ne sommes pas de la police et ne voulons pas en être, et que l'Etat policier nous répugne, nous demandons que cette exigence soit retirée.

Article 56, paragraphe d): Nous croyons dangereux pour la santé du chauffeur d'être forcé de sortir de son véhicule par temps très froid ou très chaud, ceci dans le cas où un système de climatisation fonctionne, et que ce cas d'exception devrait être prévu.

Article 56, paragraphe i, page 22: Nous croyons que le fait d'obliger le chauffeur à demander aux passagers de boucler leurs ceintures de sécurité, représente une tracasserie inutile, une marque d'irrespect du jugement de nos passagers et un risque pour le chauffeur de se faire envoyer choir.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce n'est pas une erreur de frappe, c'est ce qu'ils ont voulu dire.

M. TREMBLAY (Robert): C'est bien ça, M. le député.

Article 57: Nous croyons que s'il n'est pas recommandable d'obliger un chauffeur à ouvrir ou fermer les portières ou à descendre de son véhicule lorsqu'il pleut ou qu'il neige, le même principe de danger pour la santé s'applique dans le cas de grand froid ainsi que dans le cas de mauvais état de la chaussée.

Article 58: Nous croyons que le fait de forcer un chauffeur à cueillir des bagages est une mesure excessive, du fait que bon nombre d'entre eux, pour des raisons qu'ils ne tiennent pas toujours à faire savoir, en sont physiquement ou autrement incapables. Le choix à notre avis devrait leur être laissé dans des cas semblables, de faire exécuter la course par un autre, via le bureau.

Vous noterez que nous avons fait attention ici pour ne pas dire centrale, de façon à ne créer aucune confusion.

Article 64, paragraphes a, b, c, e, g, page 25: Nous croyons ces exigences superflues et excessives. Limiter l'utilisation de l'appareil de télécommunications à au plus deux fois au départ de chaque course est une condition inapplicable et ne peut avoir été conçue par quelqu'un qui

connaît l'opération d'une voiture-taxi. Il arrive, dans la majorité des cas, une fois que l'appel a été communiqué au chauffeur, qu'il ne soit pas nécessaire de communiquer à nouveau. Mais dans certains cas, il y a nécessité de faire plusieurs communications, même si contrairement au paragraphe b du présent article, la destination finale n'a pas été changée. Nous suggérons donc que cette limitation soit retirée.

Nous croyons de plus que l'obligation de tenir l'appareil fermé, tel qu'indiqué au paragraphe c du présent article, est une mesure inpraticable et irréaliste qu'il est impossible de respecter. On sait qu'une bonne part des appels sont donnés "en position". La disparition de ce système entraînerait une perte d'efficacité intolérable pour le public usager.

Nous savons aussi que le seul moyen de communiquer avec un chauffeur en cas d'urgence est via la centrale ou le bureau. Cette possibilité qui rend actuellement d'innombrables services aux chauffeurs aussi bien qu'à tous ceux qui, de près ou de loin dépendent de lui ou collaborent avec lui dans l'exercice de sa profession serait éliminée par une telle mesure.

Nous suggérons donc qu'elle soit retenue de façon que ces avantages demeurent tout en évitant l'encombrement des ondes.

Le paragraphe e) du présent article dit que le chauffeur doit ouvrir ou fermer toute fenêtre à la demande explicite du requérant. Ceci à notre avis constitue un danger pour la santé du chauffeur aussi bien qu'un grave inconvénient dans certains cas. Il arrive souvent qu'un requérant soit habillé pour le pôle nord, chose que le chauffeur ne peut se permettre sans diminuer ses capacités au volant. En conséquence, il peut non seulement prendre froid mais être directement ou indirectement la cause d'un accident, sans compter que certains clients absorbent différents produits qui peuvent affecter par leurs odeurs et leurs effets le confort, la santé et le comportement au volant.

Nous suggérons donc que ce paragraphe soit amendé de façon à éviter tout danger et inconvénient pour le chauffeur.

Nous suggérons aussi que le paragraphe g) du présent article soit amendé de façon que le chauffeur puisse fumer si le requérant y consent.

Nous allons passer encore quelques niaiseries. Nous tenons à mentionner celui-ci parce qu'il constitue encore un élément de coercition inutile et difficile à pratiquer. Nous croyons, dans le cas du paragraphe a), article 57, que le chauffeur ne devrait pas être tenu de rapporter sur sa feuille de route le bris d'un compteur mais plutôt d'en faire immédiatement rapport à la centrale ou à son employeur.

Article 79, paragraphe b). Nous croyons que ce paragraphe devrait être amendé de façon à permettre que, sur appel seulement, le chauffeur puisse accepter d'effectuer une course avant d'avoir réintégré l'agglomération ou région à laquelle le permis de propriétaire se rapporte. Ceci permettrait une plus grande efficacité dans le service au public, diminuerait les coûts d'exploration du véhicule laissant une meilleure possibilité de revenu pour le chauffeur aussi bien que pour le propriétaire.

Sous-section V, page 34. M. le Président, vous me permettrez une toute petite dissertation ici. Encore là, nous avons voulu mentionner quelques points qui démontrent à quel point ce fut à notre avis une grave erreur de la part des responsables de confier à un groupe de fonctionnaires la préparation, la fabrication des règlements qui doivent devenir un jour notre régime de vie, le régime sous lequel nous devrons vivre, gagner notre pain quotidien et en plus d'essayer d'être heureux.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît! Je demanderais aux personnes dans la salle de garder le silence autant que possible. Cela devient très difficile pour la personne qui s'adresse à la commission, puisqu'elle combat déjà le microphone, le bruit dans la pièce, les sons de voix, etc. Je demanderais votre coopération. Si vous voulez continuer.

M.TREMBLAY (Robert): Je vous remercie, M. le Président.

Je disais donc qu'on voit dans tout ce que nous avons appelé des niaiseries à quel point ce fut une grave erreur pour le gouvernement de confier à un groupe de fonctionnaires la préparation du règlement no 6.

M. le Président, nous avons découvert, par une étude très rapide, mais pas aussi complète, ni en profondeur que nous l'aurions voulu à cause du manque de temps, que la seule explication à de telles patentes ne pouvait être que celle-ci: les gens qui ont préparé ce genre de règlements ne peuvent être que des technocrates dont la formation devient une lunette distordante devant les réalités de notre vie.

Sous-section 5, pages 34 à 37 inclusivement. Nous rejetons le principe de la centrale de contrôle unique qui, à notre humble avis, équivaut à la perte de toutes nos libertés avec tout ce que cela comporte d'inacceptable. C'est une quasi-étatisation de l'industrie du taxi, faisant de nous tous de simples employés de la centrale. Nous avons trimé dur, fait beaucoup de sacrifices de toute nature pour devenir nos propres patrons. Nous n'accepterons pas de devenir de simples employés d'une centrale, qu'elle revête ou non la forme d'une coopérative.

Le principe de la centrale unique fait disparaître un des principes fondamentaux de notre système socio-démocratique, soit la libre entreprise, critère vital de notre système, ainsi que la saine concurrence, seule garantie pour le public de la meilleure qualité de services, seule garantie du libre choix aussi bien pour le public que pour le propriétaire de voitures-taxis, seule garantie aussi pour le propriétaire d'un ou de

plusieurs véhicules-taxis de conserver sa liberté et son pouvoir de négociation avec la centrale de son choix.

Il est facile de comprendre, pour quiconque connaît un tant soit peu le taxi, qu'un tel système serait impossible à gérer, sachant bien qu'il n'y a pas de remplacement possible pour un système comme celui que nous avons, permettant de donner simultanément autant d'appels qu'il existe de centrales. Un système unique ne permet de donner qu'un appel à la fois et risque de perturber, de façon très grave, le service auquel le public est en droit de s'attendre et auquel il a été habitué. Dans les moments le moindrement occupés, nous nous retrouverons inévitablement avec une centrale incapable du minimum d'efficacité. Un nombre fantastique de voitures-taxis seront en quête de clients et un nombre encore plus grand de clients en quête de voitures-taxis. Nous doutons sérieusement que ce système existe où que ce soit sur la planète.

Nous suggérons plutôt l'acquisition de chacune des associations de services existantes par leurs membres pour en faire autant de coopératives, grosses et petites, ayant la possibilité de se regrouper à des échelons supérieurs, tel que cela existe dans d'autres domaines.

Ici, vous me permettrez d'ajouter ceci. Le gouvernement subventionne toutes sortes d'industries parce que, dit-on, c'est nécessaire à la création d'emplois. Il m'a été donné, souventefois, de constater combien ça coûte de créer un emploi. Vous êtes-vous déjà arrêté pour penser que le gars qui achète un taxi, le permis et tout le tra-la-la, ce gars-là crée deux emplois? Cela coûte environ $10,000 à $12,000. Je défie le gouvernement de me démontrer une autre industrie où ça coûte meilleur marché. Vous ne trouvez pas qu'il serait temps que le gouvernement, par le moyen des subventions, nous donne, à notre industrie, un petit coup de main. C'est là-dessus que nous basons cette demande.

Ce coup de main pourrait se traduire par une aide lors de l'acquisition des différentes associations de services existantes à l'heure actuelle. Un comité des personnes intéressées pourrait être formé afin d'établir les modalités de leur mise sur pied et de leur fonctionnement. Je parle des coopératives éventuelles qui pourraient être créées par l'acquisition des associations de services existantes.

J'en profite pour expliquer les raisons de mes exigences du début. Sur la rive sud, justement, il existe de petites injustices, il existe des problèmes de ce genre-là qui sont dus à certaines associations de services, qui sont dus au fait que nous, les membres cotisants, n'avons pas notre mot à dire à la direction. La direction nous dit: Si tu n'es pas content, tu sais ce que tu peux faire. Cela ne règle pas les problèmes.

Nous pensons que si tous et chacun de nous devenions les propriétaires des associations de services existantes nous pourrions nous mener nous-mêmes à l'intérieur de cette structure et nous rendre nous-mêmes justice. Nous éviterons ainsi tous les problèmes créés par l'idée de la centrale unique, nous respecterons les gens qui ont quand même des droits fondamentaux et acquis, nous obtiendrons un degré supérieur d'efficacité et de rentabilité et ne brimerons pas les droits de personne. Nous réglerons ainsi les plus graves problèmes des propriétaires tout en permettant aux chauffeurs, élément vital, de se syndiquer, de revendiquer leurs droits et d'améliorer leur sort.

C'est ce que nous souhaitons ardemment comme employeurs et ex-employés.

Nous croyons, en accord avec l'esprit du règlement, que le régime des concessions tel qu'il existe à l'heure actuelle est inadéquat et injuste. Nous suggérons son remplacement par un système de postes en commun qui pourraient être élaborés par les coopératives au moyen d'un comité conjoint formé par elles.

Article 117, paragraphe b). Je dois vous dire que, dans le règlement no 6, c'est un peu échevelé que même les gens qui l'ont préparé, quand nous leur posons une question, ont de la difficulté à s'y retrouver. Nous l'avons vu cet après-midi, ce soir et hier. On parle d'une chose, on commence à parler d'une autre, on revient sur la même qu'avant et on retourne après sur la même qu'avant. C'est pour cette raison que vous allez m'entendre ici mentionner un point qui est relié directement à un autre dont j'ai déjà parlé.

Article 117, paragraphe b). Nous croyons que le chauffeur ne devrait pas être rendu responsable du remplacement de tout mot, lettre ou chiffre disparus du dôme. Nous suggérons que cet article soit amendé de façon à obliger le chauffeur à en informer le propriétaire mais que celui-ci en soit responsable.

Article 127. Nous croyons que les nombreuses exigences contenues dans ce paragraphe constituent une intrusion. Nous suggérons que cet article soit amendé de façon que la provenance des fonds ne soit pas demandée autrement qu'en cas de nécessité. Il faut vous dire que, dans le règlement no 6, le type qui ne paie pas sa voiture comptant, par exemple, à ce type on va aller jusqu'à demander où il a trouvé les fonds pour faire le paiement initial sur sa voiture. Nous prétendons, messieurs du gouvernement, que ceci ne vous regarde pas.

Nous croyons que l'annulation de l'immatriculation dans les cas cités est une mesure draconienne et excessive. Nous suggérons que cet article soit amendé de façon à le rendre plus humain et plus compréhensif envers les cas particuliers en accordant une période de délai avant d'en arriver à l'annulation. Parce qu'il faut vous dire que selon le règlement no 6, si un propriétaire pour quelque raison que ce soit ne satisfait plus à certaines exigences du règlement qui dans une bonne mesure constituent des niaiseries — ce n'est pas moi qui l'ai dit — tout de suite, on annule toute la patente. Le gars se retrouve dans la rue. Nous n'avons aucune

espèce d'objection à ce que les autorités aillent jusqu'à enlever les plaques pour faire en sorte qu'un taxi qui n'est pas conforme au règlement ne puisse plus circuler.

Mais il ne faut pas commencer par annuler le permis et enlever les plaques ensuite.

On commence par annuler son permis, c'est ce que nous trouvons excessif et cela ne tient compte aucunement de la réalité.

Article 135: Nous croyons que le fait de limiter une personne physique à la possession d'un seul véhicule-taxi est une mesure qui porte gravement atteinte aux droits individuels, forçant les petits propriétaires à se former en corporation, ce qui représente une dépense additionnelle dans l'immédiat et qui les fait tomber sous le coup de la première partie de la Loi des compagnies, entraînant, par le fait même, des coûts de régie interne supplémentaires qui ne sont pas vraiment nécessaires à la bonne gestion. Nous suggérons donc que cet article soit amendé de façon qu'un petit propriétaire de cinq voitures ou moins — vous ajouterez ici, M. le Président, qu'il n'y avait aucune collusion sur la question des cinq voitures entre nous et l'autre groupe qui en a fait la suggestion — ne soit pas tenu de recourir à ce stratagème onéreux et tracassier.

Article 144: Nous croyons inconvenant, sinon inconcevable, que tout agent de la paix puisse, dans l'exercice de ses fonctions, inspecter nos livres et autres documents. Nous suggérons que cet article soit amendé de façon que seul un inspecteur du ministère ou un fonctionnaire dûment autorisé à cet effet puissent le faire.

Article 147, paragraphe a), alinéa 6: Nous croyons que ce paragraphe constitue une brimade de nos droits en nous basant sur le fait que tout commerce n'a de valeur que si son permis d'exploitation est transférable. Si ce principe est généralement reconnu et appliqué dans l'industrie, le commerce en général, l'hôtellerie, l'épicerie, l'alimentation, enfin dans tout genre de commerce fonctionnant avec un permis, pourquoi en irait-il différemment pour nous? Ce permis n'a de valeur que parce qu'il est le fruit du labeur, des efforts et des sacrifices de milliers de gens. Il fait partie d'un patrimoine que nous sommes décidés à conserver. Si on veut le considérer comme un privilège ne pouvant avoir de valeur marchande, nous nous y plierons de bonne grâce, à la seule condition qu'on applique cette même considération à tous les autres genres de permis.

Nous suggérons que cet article soit amendé de façon qu'un permis de véhicule-taxi soit considéré selon les mêmes critères que tout autre permis commercial, de façon qu'il soit reconnu comme ayant une valeur marchande et transférable à tout acheteur éventuel rencontrant les exigences du présent règlement amendé.

Article 157 : Nous croyons que cet article est incomplet, parce qu'il ne prévoit pas les cas d'impossibilité de trouver des chauffeurs et ne prévoit pas non plus le cas de vols d'auto ou autres litiges qui peuvent être très longs à régler.

Nous suggérons que cet article soit amendé de façon que ces cas soient prévus. Nous nous référons ici au règlement no 6 qui prévoit que si un véhicule taxi n'est pas en opération pendant 30 jours consécutifs, le permis peut être annulé ou retiré, sauf en cas de maladie du propriétaire. Il y a un autre cas dont je ne me souviens plus, les vacances, si ma mémoire est bonne. Et on n'a pas prévu le cas de vol d'auto autrement qu'en prolongeant cette période à 90 jours plutôt que 30.

Nous savons, nous, qu'il y a des vols d'autos qui prennent deux ans à se régler. Nous savons, nous, qu'il y a des litiges d'autre nature qui peuvent prendre beaucoup de temps à se régler. Nous demandons que cette période soit prolongée dans ces cas-là et soient beaucoup plus longues que ça, en laissant au propriétaire de l'automobile lui-même le choix de remplacer l'automobile à sa discrétion s'il en a les moyens financiers.

Article 157, alinéa 3, page 63: Nous croyons que la perte du permis au décès du propriétaire équivaut à du vol légalisé pour sa veuve ou ses héritiers aussi bien que pour ses créanciers, s'il y a lieu. Nous suggérons que cet article soit amendé de façon que le permis devienne la propriété de la veuve ou des ayants droit.

Section II, article 159: Nous rejetons le principe qu'un permis de propriétaire de taxi est un privilège qui ne confère aucun droit — nous revenons là-dessus simplement parce que le règlement lui-même revient là-dessus — acquis à son renouvellement ou transfert. Nous nous élevons avec force contre l'affirmation du présent article que ce permis ne peut être considéré, ni évalué comme partie du patrimoine de son détenteur, ni faire l'objet d'une convention relative à son transfert avec ou sans considération.

Nous soutenons avec la plus haute énergie que si ce principe qui, à nos yeux, sert à déguiser un vol légalisé, doit s'appliquer aux permis de propriétaires de taxi, il doit s'appliquer avec d'autant plus de justification à tous les autres permis commerciaux de tous genres.

Nous défions quiconque de prouver à cette auguste assemmblée, que ce soit sur des bases morales, philosophiques ou autres, la valeur de cet énoncé.

Nous suggérons donc que cet article soit retiré du présent règlement de façon à lui permettre de dégager un esprit plus humain, plus juste et moins arbitraire.

Article 161, paragraphes b et c: Nous croyons que cet article constitue une brimade des libertés individuelles aussi bien qu'un grand accroc aux droits les plus fondamentaux. Nous rejetons le principe aussi bien que la lettre de cet article qui fait de nous de simples employés compartimentés et encarcanés.

J'ai beaucoup de regret, M. le Président, de voir que M. Bossé nous a quittés.

Nous suggérons que cet article soit retiré du règlement...

M. GAGNON: Le ministre également.

M.TREMBLAY (Robert): ... de façon que nous demeurions des hommes libres. Nous n'aurions pas travaillé aussi durement ni fait les efforts inouïs que nous avons faits, ni nous priver de tout superflu comme nous l'avons fait, si l'idée d'être ou de demeurer de simples employés ne nous avait répugné au plus haut degré. On ose ensuite nous affirmer qu'on veut nous revaloriser. Nous n'avons pas tant trimé à acquérir un certain degré d'indépendance pour en arriver finalement à cela.

Nous suggérons que ces paragraphes soient retirés du règlement et remplacés par des modalités d'opération négociées au niveau des éventuelles coopératives et associations de propriétaires de taxis en coopération avec d'éventuelles associations ou syndicats de chauffeurs.

Nous ajoutons que toute la section II du présent règlement devrait faire l'objet de ces négociations sauf les articles 159 et 161, au sujet desquels nous avons plus haut fait nos recommandations.

Article 183: Nous croyons que le nombre total de permis de un par 700 à 800 habitants pour ce qui est de notre agglomération, ne nous permettra pas d'atteindre le seuil de la rentabilité, notre population étant groupée dans sa vaste majorité dans des villes dortoirs. Nous suggérons que cet article soit amendé de façon qu'un permis par 1,000 à 1,200 habitants seulement soit la norme appliquée comme à Laval.

Ici, nous voulons faire une réserve toutefois, une étude un tout petit peu plus élaborée nous a amenés *à* considérer que même le chiffre de 1,000 à 1,200 pourrait être inadéquat. Ceci devrait être remis pour étude — ici, je précise, M. le Président — entre nos mains, autant que possible.

Sous-section II: Nous croyons que l'ensemble de la procédure de l'attribution des permis est valable mais nous suggérons, parce qu'il s'est passé plus d'un Québec dans le passé dans l'attribution des permis.

Nous voulons l'éviter pour l'avenir. Nous suggérons que les associations locales aient leur mot à dire à ce niveau et que des amendements mineurs soient apportés de façon à rendre cela conforme à l'esprit du présent mémoire. En particulier, l'article 201, paragraphe c) ne devrait pas s'appliquer aux présents détenteurs de permis.

Sous-section III, page 89. Nous croyons que la procédure de renouvellement des permis est abusive, tracassière et compliquée. Nous suggérons que le paragraphe a) soit amendé de façon qu'une requête de renouvellement ne soit pas nécessaire. Nous suggérons aussi que le paragraphe soit amendé de sorte qu'un détenteur ne soit pas dans l'obligation de prédire l'avenir. Imaginez-vous que, dans le règlement, on demande à un détenteur de permis, dans le cas où il a perdu ou s'est retrouvé avec un permis détruit, pour en avoir un duplicata — vous ne le croirez pas, vous pourrez le vérifier — de prouver que le papier a été perdu ou détruit. C'est-y assez fort? De quelle façon prouve-t-on qu'un papier est détruit ou perdu? Nous croyons que cette procédure de renouvellement de permis devrait faire l'objet d'amendements.

Nous croyons que la façon d'effectuer le transfert des permis de propriétaires, telle que proposée dans cet article, est celle d'un système étatisé, est une brimade des droits individuels et représente un vol déguisé.

Article 253, page 109. Nous croyons que l'obligation de demander aux passagers de boucler leur ceinture de sécurité est illusoire, inapplicable et abusive. Nous suggérons que cet article soit retiré de façon à éviter que nous ne soyons l'objet de la risée et du cynisme des gens.

Je saute une autre niaiserie, M. le Président.

Chapitre VII, page 116 à 127 inclusivement. Nous croyons que ce chapitre valable sous réserve de quelques amendements mineurs le rendant conforme aux recommandations affectant toute autre partie du règlement, ainsi qu'à la possibilité de former plus d'une association au sein d'une même agglomération.

Ici, je voudrais que vous me permettiez d'être plus explicite. Nous ne voulons absolument pas d'une association unique imposée dans notre agglomération. Nous n'avons aucune espèce d'objection à ce que le gouvernement vienne faire en sorte que, dans une agglomération quelle qu'elle soit, il se crée une association représentative.

Mais nous voulons que ce soit une association à laquelle les membres pourront adhérer s'ils le veulent et qu'ils pourront quitter s'ils le veulent pour en former d'autres s'ils le veulent.

Je ne parle pas d'associations de services. Je parle d'associations, purement et simplement, de détenteurs de permis.

Chapitre XI, pages 142 à 147 inclusivement. Nous croyons que ce chapitre contribue à tout ce qui a déjà été cité et qu'il crée plus de problèmes qu'il n'en résout. Nous suggérons qu'il soit étudié par un comité composé de personnes spécifiquement intéressées pour recommandations.

Sous-sections III, IV et V, pages 148 à 151 inclusivement. Pour vous encourager, je dirai que nous n'en avons plus pour longtemps. Nous rejetons, pour toutes les raisons déjà invoquées, la formule préconisée de renouvellement des permis temporairement excédentaires. Encore ici, nous disons que s'il y a de nombreux permis excédentaires, qui sont d'ailleurs la vraie cause, la cause fondamentale de 90 p.c. de nos problèmes du taxi, ce n'est pas de notre faute à nous. Ce sont les autorités municipales qui, pour un tas de raisons, ont émis beaucoup de permis en trop, ont oublié de prendre leurs responsabilités pour faire en sorte que les gars dans le taxi ne

crèvent pas de faim. On a émis trop de permis. Il est là le noeud du problème.

Vous avez beaucoup trop de taxis à Montréal. C'est pour ça que les gars ont fait brûler le garage Murray Hill. Il y a un peu trop de permis sur la rive sud, mais nous n'avons pas les problèmes de Montréal. Nous avons commencé à régler nos problèmes. Ce que nous avons demandé au gouvernement, ce n'est pas de venir régler les problèmes pour nous. Nous avons demandé au gouvernement de venir nous aider à régler les problèmes.

Nous suggérons que les amendements nécessaires au respect des principes déjà formulés soient apportés à ce chapitre, de sorte que personne ne soit lésé de quelque façon que ce soit.

Section II. Nous croyons que les exigences de cet article sont superflues, inapplicables.

Nous suggérons que cette section soit réétudiée par les principaux intéressés et fasse l'objet de recommandations à la commission dont nous avons suggéré la création. Quand je parle d'une commission, c'est qu'au début de notre mémoire, nous avons suggéré à cette commission qu'un nouveau groupe de travail soit créé, groupe de travail composé des gens qui oeuvrent à l'heure actuelle dans le domaine du taxi, les propriétaires artisans, les propriétaires de petite flotte, les propriétaires de grosse flotte, les chauffeurs, les représentants des associations de services actuelles, les représentants des associations existantes de détenteurs de permis de taxi. Qu'on crée un groupe de travail regroupant tous ces gens-là.

Nous n'avons aucune espèce d'objection que le règlement no 6 serve de document de travail parce qu'il y a quand même un tas de bonnes affaires dans ce document. On peut lui adresser des reproches, mais à certains moments, on est obligé de féliciter ces gars-là. A certains endroits, ils ont fait du maudit beau travail. On n'a pas d'objection qu'on s'en serve. On n'aime pas l'esprit du règlement, ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas de bonnes choses dedans. On demande de créer un nouveau groupe de travail et cette fois-ci, ne faites par l'erreur que vous avez faite au début en nous éliminant, nous autres, de ce travail-là. Servons-nous en comme document de travail, comme document de base. Je vous garantis —je parle au nom d'un tas de gens — qu'on va résoudre les problèmes du taxi, ça ne prendra pas de temps et ça ne sera pas aussi compliqué, ni si coercitif, ni si abusif, ni si exigeant que cela.

Finalement, nous croyons que la période transitoire est beaucoup trop courte, ce qui causera la ruine de nombreux propriétaires, petits et moyens. Nous suggérons qu'elle soit soumise à l'étude de la commission ou du groupe de travail déjà suggéré. Nous avons la conviction — ici, je tiens à obtenir votre permission, M. le Président, pour lire la prochaine page, même si elle ne fait pas partie des propositions dont nous avions parlé au début, parce qu'il y a quelque chose d'assez important là-dedans et nous voudrions qu'il soit fait une distinction face à tous les gens qui sont ici — que le rapport Bossé est un document réaliste, positif et raisonnable, qu'il contient des recommandations, dans l'ensemble, valables et applicables et c'est pourquoi nous l'avons reçu avec autant de sympathie. Il nous semble, par contre, que les mesures proposées par le règlement no 6 ne sont pas celles qui nous permettront d'atteindre, avec le plus déquité et d'efficacité, les objectifs visés par le rapport Bossé.

Il existe en effet, à notre humble avis, d'autres solutions plus humaines, mieux adaptées à notre milieu, plus respectueuses des droits individuels aussi bien que collectifs qui colleraient beaucoup plus à notre réalité nord-américaine et québécoise, donc susceptibles de satisfaire l'ensemble de nos gens.

Quant à nous, nous aimerions oublier l'idée moyenâgeuse de la coercition et du travail forcé pour nous atteler tous ensemble à la tâche du bien commun, du travail librement consenti et du respect des droits individuels et collectifs dans la dignité, la bonne volonté et la sincérité. Nous trouverons des solutions adéquates et équitables à la plus grande satisfaction de tous.

Pour atteindre ce but, nous suggérons la formation d'une équipe de travail composée de représentants du gouvernement, de propriétaires, d'artisans et de chauffeurs choisis en nombre proportionnel à l'ordre de leur importance ainsi que des intérêts qu'ils ont à défendre. En s'adjoignant les compétences nécessaires, il serait relativement facile pour ce groupe de travail de prendre comme document de base le règlement no 6 et établir lui-même les règles du jeu qui, en dernière analyse, deviendront le système sous lequel, nous, les gens du taxi, aurons à vivre, à gagner notre pain quotidien, et à nous forger un avenir que nous voudrions heureux. Nous voulons faire face à nos devoirs de citoyen comme à tous nos autres devoirs, mais le faire à part entière et non comme groupe à part, compartimenté et encarcané. Notre industrie est l'oeuvre d'hommes qui, dans la grande majorité des cas, la vaste majorité des cas, sont partis de rien. Nous sommes capables d'y mettre de l'ordre et de la faire progresser pour le plus grand bien de tous pour autant que l'occasion nous en soit donnée.

Nous vous sommes reconnaissants pour l'attention bienveillante que vous nous avez accordée et nous désirons vous assurer que notre entière collaboration vous est acquise à tout moment où vous jugerez bon d'y recourir.

Seulement une petite remarque, M. le Président. Le groupe de travail que nous avons suggéré, je l'ai presque vu à l'oeuvre ici depuis trois jours. Avec la seule réserve, drôlement importante quand même, qu'on accepte d'entendre nos doléances, on accepte d'entendre nos suggestions, on accepte de nous entendre complètement, mais rien ne nous dit qu'on va nous écouter. Personne encore n'a dit: Les gars,

on aime ce que vous nous avez dit. On va faire en sorte qu'il y ait des maudits changements là-dedans qui correspondent à vos aspirations. Personne ne nous l'a dit encore.

Nous sommes peut-être venus perdre complètement notre temps ici. Vous savez, je ne veux pas mettre en doute l'intégrité ou l'honnêteté de quiconque, mais j'ai appris une chose dans la vie: quand ce n'est pas écrit, ce n'est pas bon et je n'y crois pas. Qu'on m'affirme n'importe quoi, j'y croirai quand ce sera écrit. Je crois que les gens qui sont derrière moi pensent la même chose.

C'est pour ces raisons que nous avons demandé la formation d'un nouveau groupe de travail qui, lui, nous permettra d'espérer que non seulement on va nous entendre, mais qu'on va aussi nous écouter et tenir compte des choses que nous voulons avoir dans le domaine du taxi. Nous sommes les mieux placés pour le savoir, beaucoup mieux placés que les fonctionnaires qui, malgré toute leur bonne volonté, nous arrivent avec un "chiard" impossible à digérer.

Je vous remercie, M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je vous remercie, M. Tremblay, pour vos observations. Le seul commentaire que je voudrais faire à ce moment, c'est pour vous féliciter de votre beau travail, puisque vous avez détaillé les différents articles en faisant la critique et, ensuite, en y ajoutant des suggestions possiblement d'amendements et de changements.

Quant à vos observations en ce qui concerne les résultats du travail, naturellement, puisque la commission siège pour vous entendre, il faudrait que vous soyez patients un peu, que vous soyez un peu optimiste puisqu'il faut entendre tous et chacun, comme on l'a dit si souvent. Avant de tirer des conclusions, il faut avoir entendu tous et chacun, non pas seulement ceux des premiers jours, mais ceux des séances du milieu et aussi ceux qui viendront à la fin.

Est-ce qu'il y a des questions?

M. BELAND: M. le Président, ce n'est pas une question parce que justement ça étirerait davantage le débat; c'est très clair. La seule chose sur laquelle je veux attirer l'attention de ceux qui sont à la barre, c'est sur le fait que ça ne donnera peut-être rien, le rapport qu'on vient de vous présenter. Je ne suis pas d'accord sur ce point parce que, justement, à n'importe quel député autour de cette table, ça prend une certaine quantité d'éléments comme ça et beaucoup d'éléments nouveaux. Tout ce que vous avez inclus en conclusion, vos observations diverses, ça nous éclaire.

Lorsqu'il en sera question, même si nous sommes seulement des députés, après vous avoir tous entendus, ça nous éclaire davantage. Cela nous permettra au moins à nous de l'Opposition, de suggérer au ministre des choses que nous n'aurions pu suggérer sans vos éclaircissements. Nous le pourrons grâce à ces mémoires, entre autres le vôtre.

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

M. PAUL: Est-ce que M. Tremblay pourrait nous dire combien il y a de membres dans l'Association des propriétaires de taxi de Longueuil?

M. TREMBLAY (Robert): C'est très difficile pour moi de répondre avec quelque exactitude que ce soit à cette question, parce qu'il s'est produit chez nous à peu près le même phénomène qu'on a remarqué au niveau des associations de services. Nous étions une assez petite association, qui groupait quand même au-delà des 20 p.c. généralement reconnus des membres pour être une association représentative.

Mais le phénomène qui s'est produit est que, depuis quelque temps, ça entre à pleines portes. Je ne pourrais pas vous dire maintenant où nous en sommes rendus, mais je crois — si je m'en reporte à la progression qui a été expérimentée depuis quelque temps — que nous sommes environ une soixantaine de membres sur une possibilité d'une centaine.

M. PINARD: Ce phénomène vous l'observez depuis combien de temps?

M.TREMBLAY (Robert): Depuis la parution du règlement no 6.

M. PINARD: Merci de l'avoir admis.

M. TREMBLAY (Robert): Cela a eu ça de positif.

Je voudrais aller plus loin, je croyais l'avoir explicité au début. Nous avons fait une assemblée générale dimanche dernier.

M.PAUL: Est-ce que seuls les membres étaient admis à votre assemblée?

M. TREMBLAY (Robert): Nous avons fait une assemblée jeudi dernier, à laquelle seuls les membres étaient admis, pour présenter le résultat du travail de notre exécutif. Cela a été adopté à l'unanimité. Il devait y avoir une quarantaine de membres à ce moment.

Cela a été ensuite présenté à une assemblée générale de tous les propriétaires détenteurs de permis de taxi de la rive sud. On a non seulement adopté notre mémoire à l'unanimité, moins un, mais on a de plus accepté à cette assemblée une résolution demandant à notre association d'étendre nos cadres à toute la rive sud. Nous avons même pris des nouveaux membres.

Comme vous voyez, il y a ce phénomène dont nous devons tenir compte. Au moment où je vous parle, ils peuvent être plus nombreux que le chiffre que j'ai émis.

M. PAUL: Je vous remercie. Je tiens à vous féliciter pour le soin, le détail, le souci que vous avez apporté à la préparation de ce mémoire, qui est complet.

Il nous permettra, lors de travaux futurs de la commission, de nous y référer, sachant que vous exprimez un point de vue très pratique sur différentes questions que l'on peut retrouver dans le règlement no 6. Personnellement, je tiens à vous remercier, ainsi qu'au nom de mon collègue, pour votre excellent travail qui était tellement bien fait qu'il me dispense de vous poser d'autres questions.

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

M. PERREAULT: M. Tremblay, j'ai juste une question à vous poser. A la page 11 de votre mémoire, article 129, vous parlez de l'annulation d'immatriculation pour des cas cités dans le règlement. Je prends le cas où la police d'assurance est annulée; est-ce que vous croyez que la voiture continuera à circuler?

M. TREMBLAY (Robert): J'ai dit là-dessus, si ma mémoire ne me fait pas défaut, que nous sommes d'accord qu'une voiture ne devrait pas circuler si elle ne répond pas à quelque exigence que ce soit du règlement. Au lieu de procéder par annulation du permis...

M. PERREAULT: Une suspension?

M. TREMBLAY (Robert): ... une suspension temporaire. Il est possible que ce type soit intéressé à se remettre en conformité avec le règlement.

M. PERREAULT: C'est ce que je voulais vous faire dire, une suspension temporaire. Une deuxième question: Quel est le nombre de passagers par taxi dans Longueuil, la grande ville de Longueuil qui comprend Jacques-Cartier maintenant?

M. TREMBLAY (Robert): Quel est le nombre de...

M. PERREAULT: Vous avez demandé 1,100; dans le règlement, on mentionne 700; vous avez parlé de 1,100 comme Laval. Combien avez-vous actuellement?

M.TREMBLAY (Robert): A Longueuil, les détenteurs de permis de taxi ont obtenu, il y a quelques années, que les permis de taxi soient émis au taux de seulement un par 850 habitants. Nous en sommes, à l'heure actuelle, depuis la fusion, parce qu'il faut dire que je parle — je m'excuse, je ne l'ai pas mentionné — de ce qui était Jacques-Cartier. Jacques-Cartier était la seule qui avait contrôlé très tôt l'émission des permis. Lors de la fusion avec Longueuil, on a ajouté un certain nombre de permis parce que la ville de Longueuil avait des permis en beaucoup plus grand nombre que cela par 700 ou 850 de population, avec le résultat que nous nous sommes retrouvés avec environ un permis par 600 après la fusion.

M. PERREAULT: Et dans le moment?

M.TREMBLAY (Robert): A l'heure actuelle, nous sommes à environ un permis par 750; nous considérons que le taxi n'est pas une patente payante, on a un tas de misère et c'est là la cause de 90 p.c. de nos problèmes. C'est d'ailleurs là la cause de l'incendie du garage Murray Hill.

C'est à cause des accusations qui ont été portées par un tas de gens qu'un tel était un exploiteur, un autre un "extorsionneur" puis un autre un spéculateur. Justement, la spéculation ne peut se faire que par des gens qui sont dans une ville comme Montréal, par exemple, où les permis de taxis sont très nombreux, et par des gens qui n'ont rien à voir de toute façon avec le taxi, autrement que par le biais d'un simple investissement. Là-dessus, nous sommes d'accord avec le gouvernement à l'effet qu'on devrait jeter ces gens dehors et qu'ils aillent investir leur argent ailleurs.

M. PERREAULT: Ma dernière question est celle-ci. Etant donné que la ville de Longueuil a grandi très vite, est-ce que vous croyez que vous pouvez attendre sans annuler de permis que votre situation va se régler d'ici deux ou trois ans, dû à l'augmentation de population?

M. TREMBLAY (Robert): Probablement que oui, d'ici trois ans.

M. PAUL: Est-ce que vous avez des...

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

M. TREMBLAY (Robert): Je m'excuse, je voudrais compléter la réponse M. le Président. A la condition que dans le processus de création de ce qui doit devenir notre agglomération, on tienne compte du fait que dans d'autres villes les permis sont beaucoup trop nombreux. Il y a un tas de gens qui seraient prêts aujourd'hui à se départir de leur permis si le gouvernement voulait consentir à nous aider à les racheter à la valeur marchande de façon qu'on ne vole rien à personne.

M. PERREAULT: Pour toute la rive sud, est-ce que vous réclamez 1 par 1000?

M. TREMBLAY (Robert): Nous réclamons pour toute la rive sud au maximum un permis par 1,000 à 1,200 habitants; puis encore là, venez faire une étude sur ce point précis et vous allez découvrir que nous ne sommes pas exigeants.

M. PERREAULT: Merci.

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

Le député de Sainte-Marie.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Une question très courte. Je ne vous demande pas d'élaborer. Je ne vous expliquerai pas le tableau, vous en avez entendu parler toutes la journée, soit l'organigramme qu'il y a là. Pour autant que l'individu reste libre d'adhérer à l'association ou de rester dans une autre association qui est 1, 2, 3 qui représentent les associations privées, est-ce que vous êtes d'accord sur ça? Je vous pose la question. Vous avez l'association des détenteurs de permis et vous avez à côté 1, 2, 3 qui représentent les entreprises privées de services. Pour autant que l'individu reste libre d'y adhérer ou d'en sortir, est-ce que vous êtes d'accord? On en a parlé aujourd'hui, je n'ai pas besoin d'expliciter.

M. TREMBLAY (Robert): Je vais faire la même réserve faite par le groupe précédent. Si cette association est une association unique à laquelle nous sommes obligés d'adhérer, nous nous opposons fortement.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je vous dis à la condition que l'individu soit libre ou non d'y adhérer.

M. TREMBLAY (Robert): Oui, mais, M. le député, libre d'y adhérer ou pas, ça ne dit rien, ça. Cela ne nous dit pas qu'on pourrait être libre d'en former une autre si ça nous chante. C'est la réserve que nous faisons.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): L'entreprise privée de services existe encore.

M. TREMBLAY (Robert): C'est une autre affaire.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Mais elle resterait là. Quelqu'un peut rester dans cette catégorie ou aller dans l'autre.

M. TREMBLAY (Robert): Mais ça n'a rien à voir avec l'association du carreau rouge.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, c'est une autre affaire.

M. TREMBLAY (Robert): C'est une autre affaire.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je parle d'association, de coopérative de services ou de quelque chose comme ça.

M. TREMBLAY (Robert): Mais même si on acceptait l'hypothèse de travail présentée, vous ne pouvez éviter qu'une décision ne soit imposée à 199 gars par 201, et nous nous y opposons. C'est pour ça que nous suggérons que, sur le plan de l'association des propriétaires, des détenteurs de permis, ça soit libre, qu'il puisse y en avoir quatre dans la même agglomération de façon que nous puissions conserver notre libre choix. La même chose s'applique à l'association de services.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous avez dit: A condition que vous ayez le libre choix. Etes-vous pour?

M. TREMBLAY (Robert): Oui, je n'ai pas d'objection.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est ça que je dis.

M. TREMBLAY (Robert): Pour répondre à votre question, si vous me donnez le libre choix, tout ce dont nous avons besoin, c'est d'une espèce d'incitation non coercitive de la part du gouvernement pour faire en sorte que soient créées ces associations. Je ne peux pas faire autrement que rejeter celle-là, dans ces conditions. Si la loi 23 impose la création d'une association dans une agglomération, nous n'avons aucune espèce d'objection.

Mais là où nous allons vouloir discuter, c'est sur ce que la loi 23 entend par une association représentative. Est-ce une association qui regroupe tous et chacun des détenteurs de permis dans l'agglomération? Si c'est ça, nous n'en voulons pas. Si la loi existe, changez-la. C'est clair. Quand on vient me dire: Ecoutez, on ne peut pas faire autrement, c'est une loi. c'est vous, les législateurs. Changez-la, cette maudite loi si elle ne fait pas l'affaire.

Nous vous demandons ceci: Laissez-nous notre liberté de façon que nous puissions créer des associations de détenteurs de permis. Nous vous demandons, comme nous l'avons fait depuis le tout début, il y a des années, il y a deux ou trois ans: Messieurs du gouvernement, aidez-nous à faire comprendre à nos gens que ces associations, pour toutes les raisons expliquées dans les petits carreaux verts, sont nécessaires, vitales. Cela comporte un tas d'avantages. Aidez-nous à mettre ça sur pied, mais ne nous l'imposez pas et ne nous en imposez pas seulement une. Ne nous imposez pas une structure qui nous obligera, à un moment donné, à brimer les droits de 199 gars parce que nous sommes 201.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Toutes les associations existant actuellement sont là et les membres sont libres d'adhérer à l'autre association de services ou de rester avec Diamond, ou chez vous, ou avec Lasalle ou n'importe quelle autre. C'est la question que je vous pose.

M. TREMBLAY (Robert): Oui, nous demandons ce droit-là, à ce niveau-là, pour les associations de services.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): En autant que vous soyez libres. En haut, dans le cercle rouge du bill 23, l'Association des détenteurs de permis existe.

M. TREMBLAY (Robert): Oui, mais est-ce une association — je vous pose la question — qui doit regrouper tous et chacun des détenteurs de permis ou si celle-là peut être représentative? Le bill 23 exige que la représentativité soit conçue comme une chose qui doit regrouper 25 p.c, disons, des gens et que 30 p.c. des autres puissent faire partie d'une autre association. Je vous donne un exemple, si vous me le permettez: Pensez-vous que vous n'auriez pas eu un paquet de problèmes avec une affaire comme celle-là dans le domaine syndical en empêchant la CSD de venir au monde? C'est ce qui se serait produit si on avait eu ce genre de structure-là dans le domaine syndical. On n'aurait pas permis à la CSD de venir au monde, il y aurait eu un syndicat unique.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est ce que je vous dis. Les membres de la CSD sont libres d'adhérer à la CSN ou à la CSD, c'est ce que je vous dis; en autant que les gens soient libres, qu'on ne les force pas à en faire partie.

M. BERTHIAUME: Ce n'est pas cela que le PQ voulait, dans le temps.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Quand?

M. BERTHIAUME: Le député de Gouin a demandé une centrale unique dans la province.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Nous avons soumis un document pour consulter les gens. C'était marqué dessus: Document de consultation. On en est venu à la conclusion que les gars du taxi n'en voulaient pas.

LE PRESIDENT (M. Séguin): On s'éloigne du sujet. A l'ordre!

M. TREMBLAY (Robert): Nous acceptons celle-là à la condition que nous ayons le droit d'en créer d'autres.

M. GAGNON: M. Tremblay, tout à l'heure le ministre vous a demandé si, depuis quelque temps, beaucoup de membres s'étaient joints à votre association. Vous avez dit oui et il vous a demandé pour quelle raison. Vous avez répondu: Depuis le dépôt du règlement no 6. A ce moment-là, est-ce que vos membres ou vous avez compris que le règlement no 6 mettait le feu à l'édifice du taxi et que tout le monde se réunissait pour sauver la bâtisse?

M. TREMBLAY (Robert): C'est cela.

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

M. PAUL: M. le Président, puis-je demander à M. Tremblay, à la suite d'une réponse qu'il m'a donnée à l'effet que son association groupait environ 60 propriétaires de taxi dans la ville de Longueuil...

M. TREMBLAY (Robert): Oui.

M. PAUL: ... ils détiennent combien de permis de taxi?

M.TREMBLAY (Robert): Ils détiennent environ 72 à 75 permis.

M. PAUL: Combien y a-t-il de permis de taxi dans la ville de Longueuil?

M. TREMBLAY (Robert): 157, M. le Président.

M. PAUL: Avez-vous des flottes importantes?

M.TREMBLAY (Robert): Non, M. le Président.

M. PAUL: Vous n'en avez pas. Quel est le maximum de permis que peut détenir un de vos membres?

M. TREMBLAY (Robert): Dans Longueuil?

M. PAUL: Oui.

M. TREMBLAY (Robert): Le maximum est de trois permis.

M. PAUL: Je vous remercie.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Tremblay, nous vous remercions, vous et vos collègues, pour votre représentation.

M. TREMBLAY (Robert): Merci, M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Nous allons entendre maintenant des individus. Je demanderais que les observations soient aussi brèves que possible et qu'une seule personne n'occupe pas les quelques minutes qui restent jusqu'à la fin. Que l'on considère aussi les autres que nous pourrions appeler.

J'appellerai, tout d'abord, M. Dickey qui sera suivi par M. Lecompte.

M. Dickey, voulez-vous vous identifier, s'il vous plaît, donner votre position et vous adresser à la commission?

M. Robert Dickey

M. DICKEY: Mon nom est Robert Dickey, chauffeur de taxi de la ville de Montréal.

M. PAUL: Avec quelle association?

M. DICKEY: Association SOS. Chauffeur de taxi de Montréal.

M. PAUL: Est-ce que cette association existe, SOS?

M. DICKEY: SOS existe comme Diamond, Lasalle, Métropole et Beaubien.

M. GAGNON: Est-ce qu'il y a des membres dans SOS?

M. DICKEY: Je me suis identifié comme un chauffeur de taxi...

M. GAGNON: SOS.

M. DICKEY: ... faisant partie de l'association SOS, à la demande de M. Rémi Paul. Je ne viens pas représenter la compagnie de taxi SOS. Je viens à titre de chauffeur de taxi, simplement. Cela fait quatre ans que je milite dans des mouvements pour essayer d'organiser le taxi. Nous n'avons pas commencé depuis la sortie du règlement no 6 à voir les problèmes qu'il y avait dans le taxi. Au sujet du règlement no 6, nous l'avons étudié. Nous ne sommes pas des avocats. Nous trouvons curieux que des hommes d'affaires ne le comprennent pas. Je ne voudrais parler au nom de personne, sauf en mon nom personnel.

Nous avons pu voir des conflits d'intérêts dans l'industrie du taxi. Il y a quatre sortes d'investisseurs ou de personnes intéressées dans le taxi: des compagnies d'associations de taxis, des propriétaires de flottes, le propriétaire artisan et le chauffeur de taxi.

Le premier ministre du Québec, M. Robert Bourassa, a demandé une enquête dans le taxi. Il y a déjà eu quatre enquêtes dans le domaine du taxi dans le passé. On n'a pas du tout entendu parler de ces enquêtes, sauf que cela a fait de la poussière.

Depuis ce temps des groupes de chauffeurs ont essayé de se regrouper. Nous entendons dire partout qu'il est impossible de se regrouper. Pourquoi les enquêtes n'ont-elles jamais réussi à résoudre les problèmes du taxi? Parce qu'il y a quatre personnes, il y a quatre identités aux problèmes du taxi et depuis deux jours que la commission siège, nous nous en rendons bien compte. Au risque de me répéter, je voudrais bien que ce soit compris. Il y a les associations, les propriétaires de flottes, les propriétaires artisans et les chauffeurs de taxi. Si nous prenons ce principe, il ne peut y avoir un seul règlement pour les quatre problèmes.

Ici, je veux parler des problèmes des chauffeurs de taxi de la région de Montréal qui ont été lésés dans le passé, suite aux événements de Murray Hill. On a fait des manifestations qui ont coûté la vie à certaines personnes dans la province de Québec, dont un policier. Ce sont des actes regrettables et tous les chauffeurs de taxi le regrettent. On a dû faire ça à la suite de plusieurs plaintes, les autorités ne bougeaient pas, les chauffeurs de taxi de Montréal — et plusieurs pensaient comme moi — pensaient qu'ils n'étaient pas pris au sérieux par les législateurs.

Suite aux événements de Murray Hill, on criait à l'injustice, on n'avait pas le droit d'aller à l'aéroport de Montréal. Maintenant on a le droit d'y aller. Dans le passé, il existait un phénomène à Montréal qui était unique dans la province de Québec, il y avait des voitures-taxis qui avaient des plaques T avec la bénédiction des autorités, qui circulaient dans Montréal, des voitures qui avaient des plaques immatriculées du Québec mais qui n'avaient pas de permis de la municipalité. On fait une enquête et lors des enquêtes précédentes de la corporation de Montréal, on avait dit aussi à ce moment-là aux autorités municipales qu'il y avait des taxis qui se promenaient et on avait soumis le per capita d'une voiture, le seuil de rentabilité. Dans toutes les enquêtes qu'il y a eu sur le taxi, il a été question du seuil de rentabilité. On a eu la démonstration, non pas par un avocat ni par personne, mais par une ville qui nous l'a montré aujourd'hui, la ville de Sherbrooke. Elle a le seuil de rentabilité, qui est bien structuré et la ville n'a pas les problèmes que connaissent les autres villes.

Dans le règlement no 6, nous voyons que le gouvernement, en l'occurrence représenté par M. Alfred Bossé, tente d'amener le seuil de rentabilité.

Les chauffeurs de taxi sont à location. Le règlement no 6 tente d'abolir le système de location. Je parle pour moi-même, j'ai respecté tous ceux qui ont parlé au micro, ceux qui voudront faire pareil, ils viendront le dire au micro. Et il y en a plusieurs qui pensent comme moi. Je respecte les opinions de tous, et j'aimerais que tous respectent mon opinion.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît! Qu'on soit assez gentil au moins pour écouter.

M. DICKEY: Je crois que c'est ça la démocratie, écouter ce que les autres ont à dire.

Suite à ce que je disais, n'importe quelle personne qui investit de l'argent l'investit pour en faire. C'est normal. Si j'étais un investisseur, je ferais la même chose; je n'investirais pas de l'argent dans une industrie si ça ne me rapportait pas des sous.

Les propriétaires crient à tout le monde: La liberté, la liberté. La liberté de louer des voitures-taxis. Ils disent que ça serait plus payant pour eux de faire travailler les propriétaires à 40 p.c. que de louer les voitures. Je m'adresse à des personnes que je crois sérieuses, qui peuvent avoir quelqu'un pour les aider en mathématiques; n'importe qui qui investit en Amérique ou dans n'importe quel pays du

monde, où ça rapporte le plus c'est ce système qu'ils emploient.

Le système de location, c'est beaucoup moins de problèmes pour un propriétaire qu'à 40 p.c. Parce que le chauffeur a sa liberté, et c'est vrai. Il y en a plusieurs qui ne travaillent pas avec les taxis. Ils ont des emplois secondaires, louent des taxis pour différentes raisons. D'autres travaillent aussi et vont dans d'autres endroits faire du taxi.

C'est ce qui amène qu'on peut faire des "way-bills", on peut atteindre le seuil de rentabilité à certains soirs, mais on doit y mettre les heures, beaucoup d'heures. Un chauffeur de taxi ne peut pas se permettre de venir à une commission parlementaire ici et. attendre deux jours, parce qu'il y en aurait bien plus que ça. Il y en a qui sont pères de famille; ils ne peuvent pas'venir et ils sont de mon avis. Ils approuvent ça. Ils ne se sentent pas menacés, ils ont confiance au législateur, aux députés de tous les partis.

N'importe quel parti aurait soumis cela et je l'appuierais. Je n'ai jamais mêlé la politique au taxi. Je n'ai jamais fait de politique et je ne connais rien en politique.

Dans l'ensemble, comme je vous l'ai dit, il y a quatre personnes à identifier au problème du taxi. Le chauffeur de taxi n'a pas le droit dans la loi actuelle du ministère du Travail, même s'il se regroupe, d'avoir un syndicat. Ce que je viens vous demander, c'est le droit de syndicaliser les chauffeurs de taxi librement, mais d'avoir au moins le droit. Depuis deux jours, on entend parler de droits acquis. Tout le monde sent ses droits menacés, tout le monde veut garder son petit nanan, son petit bonbon. Les chauffeurs de taxi paient un "pocket number"; ils achètent ça de la ville de Montréal, ils paient $5. Maintenant, c'est un droit acquis, je ne veux plus qu'on émette de "pocket number", je ne veux plus être menacé, je veux avoir la sécurité d'emploi. Je veux qu'il soit à moi, le "pocket number"; c'est un droit acquis, c'est mon gagne-pain. J'ai choisi le taxi parce que je veux être heureux dans le taxi. Je demanderais ça aussi.

S'il y a un syndicat, il faudrait qu'il y en ait seulement un, pas deux, ni trois, ni quatre. Je vais vous expliquer pourquoi. N'importe qui qui lit les journaux, qui suit l'actualité, dans la construction où il y a plusieurs syndicats, entendu parler de bagarres entre groupes de travailleurs qui, bien souvent, sont innocents de ces choses-là. H y a deux syndicats qui luttent, qui ont un intérêt. C'est une des raisons pour lesquelles je demanderais que ce soit seulement une centrale syndicale, n'importe quelle, et que la syndicalisation soit faite librement, que le gouvernement prenne en main de faire faire un référendum parmi les chauffeurs actifs du taxi. Vous avez, dans la région de Montréal, 5,000 permis de taxi ou à peu près. Je cite les chiffres des chauffeurs qui travaillent en permanence dans le taxi.

Il y a plus de 19,000 "pocket numbers" ou 18,000. C'est certain qu'il y a plus de 18,000 "pocket numbers" dans la ville de Montréal, ce qui amène une concurrence déloyale. H y a certains propriétaires de taxis de Montréal qui sont très honnêtes et je dois l'avouer. Il y a des chauffeurs qui ne sont pas honnêtes et ça aussi je dois l'avouer. Il y a des chauffeurs de flottes qui savent qu'ils peuvent louer des voitures les fins de semaine...

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Dickey, je m'excuse de vous interrrompre. Je vois sur la fenêtre un magnétophone. Je ne sais pas s'il fonctionne. D'après nos lois...

M. DICKEY: II n'est pas à moi, M. le Président, je ne sais pas qui l'a mis là et qui veut m'enregistrer.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je n'accuse personne. L'enregistrement de votre voix se fait par l'entremise du journal des Débats. Il est coutume au parlement de ne pas admettre, ni en Chambre, ni en commission des appareils d'enregistrement. Je ne fais pas de reproche, ce n'est pas à vous, très bien. Je voulais simplement attirer l'attention de l'assemblée sur ce fait. Je demanderais qu'on débranche cet appareil s'il fonctionne.

Je vous demanderais, pendant que j'ai un instant, d'abréger autant que possible puisque l'heure avance...

M. DICKEY: M. le Président ce que je viens vous dire a autant d'importance que le propos de n'importe qui. Je n'ai pas préparé de mémoire, ça fait quatre ans, ça fait plus longtemps que cela que je vis dans le taxi, mais ça fait quatre ans que j'essaie d'organiser le taxi, que j'ai pris conscience à un moment donné, parce que j'ai vécu avec des chauffeurs de taxi de vingt ans d'expérience dans le taxi, et qui se plaignaient de Murray Hill, qui se plaignaient des "spootnik", qui se plaignaient qu'ils n'avaient pas le droit d'aller à l'aéroport, qui avaient des grosses familles à faire vivre, qui se plaignaient des associations de services, mais ils avaient peur de le dire. Peur, parce que déjà dans le passé un groupe de travailleurs de bonne foi a voulu s'organiser et, vous savez, sans qu'il y ait de la violence physique, il y a de la violence morale des fois qui est plus profonde que la violence physique.

Je ne veux accuser personne, mais je demande le principe de justice dans une société que nous croyons juste. Nous croyons que c'est injuste si les associations de services n'ont pas de permis de taxis, ne détiennent aucun permis, elles l'ont dit ici, se permettent le droit d'empêcher un travailleur du taxi de faire son travail. De quelle façon le font-elles? Par une carte de travail. J'appelle ça déjouer la loi d'une façon ou d'une autre. Je trouve cela anormal qu'elles détiennent des dossiers sur ces mêmes chauf-

feurs de taxi, s'ils n'entrent pas en ligne de compte dans les relations de travail.

Toutes ces petites choses-là, je pourrais vous en énumérer jusqu'à demain matin mais je vais m'abstenir de vous ennuyer avec ça. Je demande à tous les députés ici présents, et je dis tous, sans parti pris, d'avoir un sentiment de justice. Et ce que je trouve drôle, c'est qu'on vient dire que le règlement no 6 a réveillé le monde du taxi.

Les gens qui se sentent menacés aujourd'hui dans le taxi, ils auraient pu depuis longtemps tenter de remédier à ça, penser un peu aux chauffeurs de taxi, à leurs employés. Dans les journaux, depuis quatre ans, on parle des problèmes du taxi. Personne n'a approché des associations de chauffeurs pour en parler d'une façon sérieuse. Tant que le chauffeur de taxi n'aura pas un certain pouvoir — le seul pouvoir que je vois, c'est la syndicalisation — il ne sera pas pris au sérieux; on va l'entendre, on va l'écouter et c'est tout ce qui va arriver.

Le lendemain, il va continuer à travailler douze heures par jour quand même, six jours par semaine et des fois sept. L'hiver, c'est mieux, le taxi. Mais l'été, des fois c'est difficile. Avec ce système, on brûle des travailleurs et on fait des mécontents. On brûle des travailleurs parce que le gars ne peut plus supporter cette tension, il n'arrive pas. Il s'endette, des fois il est obligé de travailler avec des voitures qualifiées, même par les journalistes, de voitures-cercueils.

Des personnes qui disent avoir des droits acquis prennent à coeur la protection du public. Ils sont venus vous dire ici que le taxi, ils l'ont reconnu, était un service public. Ils respectent les gens qui montent dans les taxis. Quand ils voient des taxis, ce sont des cercueils dans les rues de Montréal. Ces mêmes gens viennent vous dire à vous qui êtes des gens sérieux, qu'ils prennent l'intérêt du public. Je ne peux pas croire que des gens sérieux comme vous allez croire ça. Je vous crois beaucoup plus sérieux que ça et beaucoup plus renseignés que ça.

Si moi, un simple chauffeur de taxi, je ne le crois pas, je n'imagine pas que vous puissiez le croire. Les associations de services ne font rien pour améliorer le service du public et je défie n'importe qui de le prouver. La qualité du service dépend exclusivement du propriétaire-artisan et du chauffeur. C'est lui qui est en contact avec le public et selon son humeur, et la majorité des chauffeurs de taxi ont à coeur de servir le public.

Bien souvent, on vient à avoir la fierté de travailler pour une association de services quelconque. Je dois l'admettre. J'ai déjà travaillé pour une certaine compagnie, qui se veut la plus grosse en Amérique du Nord, et j'aimais cette compagnie. Je n'ai jamais voulu la détruire comme les propriétaires l'ont prétendu. Je voulais seulement qu'ils aient un sentiment de justice. Eux, ils m'ont matraqué parce qu'ils ont été pris de panique. Us ont dit: Tous les gens du taxi qui se soulèvent pour de l'amélioration, ce sont des révolutionnaires. Il faut prendre des mesures contre ces gens-là. Les mesures? Des injonctions. Une chose qui ne s'était jamais vue dans le passé dans l'industrie du taxi, c'était un précédent.

Cela m'a fait de la peine quand j'ai dû quitter cette compagnie, cela m'a causé un préjudice, j'ai été deux ou trois semaines sans travailler. J'ai même dû vivre du bien-être social parce que j'ai voulu tenir tête. Je me suis levé debout et j'ai voulu rester debout. J'ai voulu défendre mes droits et je n'ai pas honte d'avoir vécu du bien-être social. Je ne voulais pas vivre du bien-être social, on m'a forcé à le faire. Après, je suis revenu dans le taxi parce qu'ils détiennent le contrôle d'une grosse majorité de propriétaires de flottes. C'est un système de chantage qu'ils ont fait. Ils disaient: Si vous engagez ce gars-là, vous ne ferez plus partie de notre association.

Aujourd'hui, on vient nous dire que c'est la libre entreprise, que tout le monde a le libre choix. Je n'y crois plus. Je remets mon sort entre vos mains. Il y a quatre problèmes. Je ne suis pas un avocat, je ne veux pas évaluer le règlement no 6 d'après mes problèmes. Tout ce que je trouve c'est qu'il a réveillé le monde du taxi. Il a été fait, semble-t-il, dans un esprit de justice et je voudrais que la justice soit faite pour tous. Si vous m'enlevez un nanan ou un bonbon, je serai content si vous me donnez autre chose. On a entendu ici des gens qui voulaient protéger leur bonbon, leur petit nanan. Si on faisait une enquête sur toutes les déclarations qui ont été faites ici, sur certains individus, on découvrirait les vraies raisons. Ils crient à la liberté. Là, on verrait les vraies raisons. Comme le président l'a dit, ce n'est pas une commission d'enquête et, encore une fois, je vais m'abstenir d'en parler.

Je vous remercie tous de m'avoir écouté. Je tiens à remercier publiquement le député de Dorion pour avoir fait cette enquête, le remercier de son intégrité et le remercier pour l'aéroport de Dorval; c'est grâce à lui si on l'a.

Après cela, au Québec, nous lirons encore que tous les gouvernements ne font jamais rien pour les travailleurs. N'importe quel gouvernement l'aurait fait et je l'aurais respecté, la même chose.

Les gens qui se sentent menacés respectent la démocratie de cette façon. Je n'ai hué personne quand ces gens ont parlé, même quand je n'étais pas d'accord. C'est une niaiserie. Imaginez-vous quand nous sommes dans Montréal. Nous essayons de louer un taxi. Il y a des gens qui ont des intérêts à défendre et ils vont même jusqu'aux menaces. Parce que j'en ai eu, des menaces. On m'a dit de ne pas me rendre ici pour dire ce que j'avais à dire. Je suis ici tout de même. Il est vrai que j'en ai eu, des menaces. C'est ainsi qu'on respecte la démocratie au Québec. Il est temps que le gouvernement mette de l'ordre dans cela. Encore une fois, je

fais appel au sens de la justice de tous les députés pour tous les travailleurs de l'industrie du taxi. Les chauffeurs de taxi aident la ville, quand il y a des touristes, etc. Parfois, ils parlent de la ville, de l'Expo. Ce sont eux qui améliorent le service. Tous les touristes que j'ai rencontrés aiment les chauffeurs de taxi de Montréal et cela ne leur fait rien de se faire transporter par une association ou l'autre, que cela soit Diamond, Beaubien, Lasalle. Pourquoi? Parce que c'est le chauffeur qui fait la qualité du service. Ce ne sont pas les associations.

Je vous remercie beaucoup.

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

M. PAUL: J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt votre exposé qui était marqué d'une sincérité qui vous honore. Vous avez mentionné, dans le cours de vos délibérations, que vous aviez été victime de menaces, de chantage tant dans l'exercice de votre profession qu'à l'occasion de la tenue de la présente commission parlementaire. Est-il venu à votre connaissance personnelle que d'autres chauffeurs, comme vous, auraient reçu des menaces?

M. DICKEY: J'ai fait une émission de télévision. Un individu qui est présentement ici a dit cela à la télévision.

Moi, je me suis mis à rire, je vais être franc avec vous, je me suis mis à rire, j'ai dit: Le gars veut faire un "show" à la télévision. Je ne le croyais pas parce que ça faisait quatre ans que je m'occupais du taxi et je n'ai jamais eu aucune sorte de menace à part les menaces morales, comme je l'ai expliqué tantôt, à part les injonctions. A part cela, je n'ai jamais eu de menaces. J'ai été à toutes les assemblées qu'il y a eu dans le domaine du taxi depuis quatre ans ou presque toutes. Je n'ai jamais eu peur parce que je crois que les gars du taxi, les propriétaires artisans aussi bien que les propriétaires de flottes et même les propriétaires d'associations, ce sont des gens sérieux. On peut avoir des différends, s'engueuler, d'accord, mais dans le fond on s'aime tous. C'est pour cela que les gens ont eu peur et j'ai dit à cette personne que je pensais que c'était un "show"

Mais entre cette période et dimanche, moi-même, j'ai reçu des menaces, des coups de téléphone à deux ou trois heures du matin me disant de ne plus m'occuper de taxi. Là, je parle pour la région de Montréal, je ne veux pas parler pour la province de Québec parce que je ne connais pas les problèmes de la province de Québec. Je ne veux pas me mettre personne à dos, peut-être qu'ils n'en ont pas de problèmes dans ces municipalités, c'est possible, mais je parle pour Montréal. A Montréal, on a 47 associations de services mais deux principales qui détiennent en grosse majorité, non pas les permis, mais le monopole. Ils décident si vous devez travailler ou non. Moi, je trouve curieux que maintenant ils reconnaissent aux chauffeurs le droit de se syndiquer. Dans le passé, lorsqu'on a fait des groupements, ils ne nous ont jamais pressentis et ils n'ont jamais essayé de soumettre au gouvernement des rapports ou bien quelque chose pour améliorer la situation du taxi. Ils étaient au courant qu'il y en avait des problèmes, c'était marqué dans tous les journaux. Alors, s'ils avaient des intérêts à défendre, ils auraient pu soumettre aux autorités municipales des mémoires pour régler ces problèmes, non les laisser s'envenimer.

Moi, cela m'a laissé l'impression que le seul intérêt qu'ils avaient dans le taxi, c'était l'argent. Si quelqu'un peut me démontrer qu'ils avaient d'autres intérêts, qu'ils respectaient des intérêts humains, je suis prêt à l'accepter. Je dis tous, sans exception, mais il y en a qui sont plus humains que d'autres et je dois l'admettre.

M.PAUL: M. Dickey, est-ce que vous avez été consulté ou de vos collègues? Est-il à votre connaissance personnelle que des confrères de travail, chauffeurs comme vous ou vous-même auriez été consultés par les autorités du ministère des Transports quant à la rédaction du règlement no 6?

M. DICKEY: Cela dépend, M. le député de Maskinongé, de quelle manière vous voulez interpréter votre question, à savoir si j'ai été consulté au sujet du bill 23 et du règlement no 6.

M. PAUL: Le règlement no 6 avant que le texte soit livré pour impression.

M. DICKEY: Je dois vous dire que jamais je n'ai été consulté. Même, je l'ai vu, le livre, deux ou trois jours après qu'il eut été soumis au public, à une assemblée qui a eu lieu sur la rue Saint-Denis et Bellechasse, à ce qu'on m'a dit. Je n'ai même pas été invité à aller à cette assemblée. Cela m'a beaucoup choqué.

J'aurais aimé ça voir dans les journaux que le député de Dorion — peut-être que ça a été publié; moi, je ne l'ai pas vu — lançait ça, le voir à la télévision ou l'entendre à la radio. Ce que je reproche ici, c'est qu'à mon sens il y aurait dû y avoir dans Montréal une ou plusieurs assemblées.

Mais je vais vous dire que, lors du lancement du fameux rapport Bossé, non pas du règlement no 6, ce sont, encore une fois, des chauffeurs qui ont pris l'initiative, je tiens à le préciser. A ce moment, on disait: C'est un rapport, ça va rester sur les tablettes, nous ne dépenserons pas un cent pour voir ce qui va arriver avec ça. Mais ce sont des chauffeurs qui ont pris l'initiative — je tiens à le souligner — de faire une assemblée à la Fraternité des policiers de Montréal.

Les chauffeurs propriétaires sont venus à cette assemblée; nous avons invité tout le monde. Il y en a des gens qui sont ici, ça s'est

déroulé dans l'ordre. Personne n'a hué personne. Tout le monde a eu le droit de parler. Parce que lors du rapport Bossé, de prime abord, tout le monde était contre.

A la suite de cette assemblée, M. Bossé a communiqué avec les chauffeurs, a dialogué avec eux. Moi, je ne connaissais pas M. Bossé du tout. Cela m'a pris une journée pour le rejoindre. Peut-être que vous en avez entendu parler. Vous aussi, vous avez fait une assemblée. J'ai invité des gens.

Quand nous avons eu des occupations au Diamond, nous avons invité un député du Parti québécois à venir prendre en note nos revendications. Vous voyez qu'il n'y a pas de parti pris. Moi, je n'en fais pas de politique. Le premier député que j'ai pu rejoindre au téléphone, je lui ai parlé. C'est arrivé, malheureusement ou heureusement, que c'est un député du Parti québécois. Quand j'ai rejoint M. Bossé...

M. PAUL: Vous avez commencé à consulter l'annuaire téléphonique par la fin.

M. DICKEY: Non, j'ai appelé ici, à l'Hôtel du gouvernement, et je vous garantis que faire un appel au gouvernement, quand on n'est pas connu, alors que nous ne sommes que des petits chauffeurs de taxi, ce n'est pas drôle. Il y a des filles qui nous répondent: Quel est votre titre? Etes-vous président de ceci ou de cela? Je n'élaborerai pas là-dessus.

Encore une fois, je voudrais vous faire remarquer que ce ne sont pas les propriétaires d'associations qui ont fait cette assemblée, qui ont pris intérêt à dire ce que le gouvernement voulait savoir. Ce sont des chauffeurs...

Aujourd'hui, le règlement no 6 arrive, et le règlement no 6, on l'a déformé dans le public. Ce que je reproche au gouvernement, c'est ça, on aurait dû dépenser de l'argent — apparemment, vous en avez de l'argent, moi, je ne le sais pas — louer des salles, inviter les chauffeurs de taxi, et comme M. Bossé n'est pas capable de faire le tour de toutes les assemblées, inviter n'importe quel député à venir voir, informer, diffuser le contenu du règlement, à quoi il voulait en venir. Cela aurait peut-être été beaucoup mieux accepté que ça l'est maintenant. C'est le seul reproche que j'ai à faire au gouvernement. Mais qu'on ne vienne pas me faire croire que les gros qui ont intérêt dans le taxi ne connaissent pas les problèmes du taxi. Il y a des gens qui sont dans le taxi, qui sont près des chauffeurs de taxi constamment, et les propriétaires de flotte on ne les entend pas ici, ils sont représentés par un avocat. Je ne veux pas faire de discrimination, il y en a de toutes les nationalités. Bien souvent, vous allez être malade, vous aurez travaillé pour lui pendant cinq ans, il ne vous enverra même pas une pinte de lait et un pain chez vous. Ils vont venir vous faire croire à vous, aujourd'hui, des hommes intelligents, que ce sont des gens humains? Je n'ai pas gros d'argent, n'importe qui va me demander $0.25 je vais lui donner.

C'est arrivé dans le taxi, ç'a créé du mécontentement mais il y a des gens qui ont peur de parler, ils ont peur de se soulever. Cela ne serait jamais arrivé si les groupes s'étaient rencontrés. On nous aurait pris au sérieux. On n'en serait pas rendu là. Aujourd'hui, tout le monde est prêt à l'admettre. Que les chauffeurs se syndicalisent, on le reconnaît. Mais quand on a voulu le faire dans le passé, par toutes sortes de moyens, on a essayé de désunir les chauffeurs de taxi par toutes sortes de moyens. Quand on a parlé d'un comité consultatif, c'est facile de s'infiltrer dans un comité consultatif ou envoyer quelqu'un pour désunir les chauffeurs. C'est facile et c'est pour ça que ça prend un syndicat unique, un syndicat fort et les chauffeurs vont le réaliser. C'est pour ça que je demande que ce soit inclus dans le règlement. Vous avez fait des amendements pour les gros, faites-en pour les petits.

Dans le règlement c'était marqué qu'il y aurait une centrale unique. Tout le monde a crié à l'injustice, les droits acquis, et patati et patata. Qu'ils fassent un amendement à la loi, que ce soit une loi obligatoire de se syndiquer. Mais la centrale, qu'elle soit libre. Si les chauffeurs veulent appartenir à n'importe quelle centrale syndicale, ils sont les bienvenus. Que ce soit l'Etat qui prenne ça en main.

Que l'Etat surveille comment vont se dérouler les procédures de syndicalisation des chauffeurs et c'est la seule manière, à mon sens, de régler le problème no 4, le quatrième personnage du taxi. Les trois autres, il y a des avocats qui vont tous venir vous dire comment les régler ces problèmes. Je n'en suis pas un, on n'a pas les moyens de s'organiser, de faire des assemblées, de permettre à des chauffeurs de venir s'exprimer.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, est-ce que je peux poser une question. M. Dickey, vous êtes combien de simples chauffeurs à Montréal, environ, 2,000?

M. DICKEY: De simples chauffeurs de taxi. Hier, il y a eu une déclaration ici de la compagnie Diamond et Veteran. Une question a été posée, on a demandé combien de propriétaires artisans et de propriétaires de flotte comme tels. On a dit je crois 80 p.c. de propriétaires artisans; mais le sens de la réponse peut être très mal interprété et on l'a probablement voulu aussi. Je ne dirais pas qu'il y a 80 p.c. de propriétaires artisans dans le Diamond et le Veteran. Je dirais qu'il y a à peu près 60 p.c. des propriétaires de flotte à l'intérieur du Diamond. Pour vous dire ça, vous le montrer, vous avez tous des crayons, je peux vous énumérer des flottes où il y a 25, 26 voitures. Elles sont à l'intérieur de l'association Diamond et Veteran. Je pense qu'en grosse majorité, il y a 60 p.c. de détenteurs de permis de flotte à l'intérieur de ces associations et 40 p.c. sont des propriétaires artisans, donc nous sommes plus que 2,000 chauffeurs.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): A peu près 2,000.

M. DICKEY: Nous sommes beaucoup plus que 2,000 chauffeurs à Montréal, nous sommes à peu près, à temps régulier, c'est ça la question...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): A temps plein, pas de chauffeurs qui font un "sideline".

M. DICKEY: Je dirais 3,500. Les chauffeurs qui font leur gagne-pain, je dirais 3,500.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Maintenant, je ne sais pas si vous pouvez me répondre mais sur environ 3,500 chauffeurs, combien pensez-vous qu'il y en a qui pensent comme vous du règlement no 6. C'est une évaluation et si vous ne le savez pas...

M. DICKEY: C'est arrivé comme un coup de vent, je le répète, la réglementation no 6; mais le rapport Bossé, ça fait déjà deux ans et ça fait deux ans qu'on en parle au moins deux fois par semaine. Il y a des gens... je vais vous expliquer la mentalité. Il y a des chauffeurs de taxi qui n'ont jamais cru que cela se rendrait si loin que ça, parce qu'il y a déjà eu quatre enquêtes, ils ont dit: ah! les "big shot" vont mettre la piastre et on n'en entendra plus parler.

D'autres fois, je leur demandais: Sincèrement, si ça devenait comme ça, aimerais-tu mieux ça, objectivement? Il me répondait oui. Je lui demandais: Le dirais-tu? Il disait: Es-tu fou? As-tu vu ce qui t'est arrivé à parler, avec ta grande gueule? Tu n'es plus capable de travailler nulle part, tout le monde te hait. Les gens qui me haïssent sont les gens qui ont des intérêts à défendre.

Le gouvernement devrait faire un référendum, bien expliquer la loi, ne pas faire accroire aux chauffeurs de taxi qu'ils n'auront plus le droit de fumer, qu'ils n'auront plus le droit de parler à leurs clients, comme cela a été charrié d'un bord et de l'autre. Messieurs les députés, il y a une réglementation municipale, le règlement 2745. Cela fait des années que ça existe, ces lois-là. C'est remis dans ce rapport-là, mais ça fait des années que ça existe.

Hier, j'ai entendu des gens que ça avait surpris et tous les articles, ils ne comprennent pas ça. Ce sont des lois qui existent. Même le dôme unique, dans la réglementation 2745, vous pouvez facilement l'avoir. On l'appelle le directeur, mais c'est la police de Montréal qui contrôle la réglementation des taxis de Montréal.

Il est dit dans le règlement 2745, à un article, que le directeur peut choisir, s'il le désire, un dôme uniforme. C'est une loi, mais elle n'a pas été appliquée. La défense de fumer, défense de parler aux passagers, ce sont encore des lois qui existent dans ce règlement-là. Il y a 30 articles dans ce règlement.

M. GAGNON: Vous me permettrez une question. Vous avez dit, au début de votre exposé, que vous aviez travaillé pour une compagnie de taxi, une importante association, une des plus grosses.

M. DICKEY: Une des plus grosses en Amérique.

M. GAGNON: Bon, et des meilleures.

M. DICKEY: Je travaillais même pour le président de cette compagnie-là.

M. GAGNON: Oui, et que vous aviez été bien servi, que vous étiez satisfait.

M. DICKEY: Je n'ai pas dit que j'avais été bien servi et satisfait. J'ai dit qu'on en vient à aimer les compagnies de services pour lesquelles on travaille.

M. GAGNON: Oui.

M. DICKEY : On en vient à aimer ces compagnies-là pour différentes raisons. Mais je n'ai pas dit que j'étais heureux de travailler douze heures par jour et qu'on ne me reconnaisse pas le droit syndical. Je n'ai jamais dit ça.

M. GAGNON: D'accord, mais dans l'exposé...

M. DICKEY: Je voulais de l'amélioration.

M. GAGNON: Oui.

M. DICKEY: Nous avions formé un comité consultatif, je vais vous conter l'histoire.

M. GAGNON: Non, un instant. C'est parce que ce que vous avez dit me laissait croire que vous pouviez avoir des petits problèmes à l'intérieur, mais que, dans l'ensemble, vous étiez satisfait.

M. DICKEY: Ce n'était pas des petits problèmes; c'était des problèmes majeurs et profonds.

M. GAGNON: Oui, mais c'est parce que je veux y revenir plus tard; après ça, vous pourrez parler. Dans l'ensemble, vous sembliez satisfait. Au début de votre exposé, c'est ce que j'ai pu comprendre. Au cours de votre exposé, quelque temps après, vous avez dit: Voici, j'ai été mis dehors pour question syndicale; on m'a poursuivi et je n'ai pas été capable d'avoir un emploi. On dit que la compagnie, c'est des membres qui possèdent des permis. En somme, c'est une compagnie formée de flottes de taxis. A ce moment-là, sans la nommer, était-ce la même compagnie?

M. DICKEY: Oui, monsieur.

M. GAGNON: Bon, très bien.

M. DICKEY: A ce sujet-là, vous me parlez du commencement. N'importe quel chauffeur de taxi peut aller chercher son "pocket number". D'ailleurs, les normes pour les "pocket numbers" ne sont pas appliquées. Nous sommes censés parler français et anglais. Il n'y a pas de contrôle pour les "pocket numbers". On peut en émettre autant qu'on veut, cela rapporte de l'argent à la ville de Montréal. Cela crée de la concurrence injuste, cela crée le marasme entre travailleurs. Le propriétaire a le choix de prendre trois ou quatre chauffeurs.

Tout à l'heure, on parlait de droits acquis et moi je demande que mon "pocket number" devienne un droit acquis. Si ça l'est pour les détenteurs de permis de taxi, un droit acquis, pourquoi ça ne le serait pas pour moi qui veut faire du taxi mon gagne-pain? On ne connaît rien au problème du taxi, on en prend conscience à force de travailler. Si on travaille pour une compagnie, on se rend compte qu'il y a des malaises ou des lacunes. On trouve cela un peu normal, on veut aller voir les dirigeants de cette compagnie pour améliorer le service. On nous dit toujours oui, on est plein de bonne volonté, on veut nous entendre mais ça ne change jamais.

A un moment donné, vous devenez achalant à force d'aller voir ces gens-là. Us se réunissent deux fois par semaine pour savoir combien ils ont fait de profit, pour savoir qui ils vont mettre dehors en fin de semaine. Cela devient fatigant d'aller les voir et de leur demander qu'on soit consulté quand ils changent un poste, leur dire qu'on a vu de nos confrères voler des voyages. Nous sommes tous des enfants de Dieu. Qu'il y ait une loi pour tous. Les gars volent des voyages, on leur demande de sévir. Oui, oui et il y a du favoritisme qui se fait, cela crée le mécontentement. On a formé un comité consultatif qu'ils ont reconnu, pas par la force, mais par la force des choses.

A un moment donné, ils ont dit: Des chauffeurs de taxi ça ne se regroupe pas. Mais le monde a évolué et une journée ils sont arrivés et ils ont vu 400 à 500 chauffeurs dans leurs locaux. Il ne sortait plus d'appel alors ils ont dit: II faut qu'on parle avec ces gars-là. Nous sommes des chauffeurs de taxi et nous nous sommes laissé endormir, nous l'admettons. Nous avons appris, par exemple, depuis ce temps-là, et c'est pour cela que je fais la demande que le syndicat soit obligatoire. La justice, c'est ce que je demande. Je ne dis pas que tous sont des voleurs dans le taxi, que ce sont tous des malhonnêtes et des bandits; ils ont le droit de se défendre, ils ont le droit de s'organiser. Les seuls, dans les quatre personnes que je vous ai énumérées, qui n'ont pas le droit de s'organiser et de crier qu'ils ont des droits acquis, sans passer pour des révolutionnaires.

Ce sont des chauffeurs. Vous faites des lois. Il faut qu'elles soient justes. Vous voulez que cela soit juste. Vous voulez mettre de l'ordre dans le domaine du taxi. Le seul qui n'est pas respecté dans les quatres personnes que j'ai énumérées, c'est le chauffeur de taxi. Comprenez-vous? C'est le seul. Et les propriétaires ne voudraient pas que nous travaillions à "waybill" si cela était si payant que cela.

LE PRESIDENT (M. Séguin): C'est le mot de la fin puisque je constate qu'il est minuit et notre règlement nous oblige...

M. DICKEY: Je vous remercie beaucoup.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je vous remercie. Voici les travaux pour demain 10 heures, tel que prévu à minuit ce soir. L'organisation des chauffeurs de taxis de Montréal sera entendue. Ce ne sera pas nécessairement dans cet ordre mais ceux que nous prévoyons entendre demain. Association métropolitaine des petits propriétaires de taxis de Montréal. S'il est disponible, M. Lecompte. M. Edmundston. Association des propriétaires de flottes de taxis de Montréal Inc. Association des propriétaires de taxis de Saint-Jérôme. LaSalle Taxi Inc. Boisjoli Radio Taxi. Taxi Escoumins. Union des chauffeurs de taxis, local 48, Union internationale des Teamsters. Si nous nous rendons là, nous serons très heureux.

M. BELAND: Est-ce que vous pensez finir à la même heure demain soir?

LE PRESIDENT (M. Séguin): Demain soir nous ne siégerons pas passé 6 heures. Et nous vous annoncerons demain probablement le moment d'une nouvelle convocation d'autres séances. Cela ne sera pas en fin de semaine, ni vendredi, ni samedi, ni dimanche, et au cours de la semaine prochaine, sans doute.

Je vous remercie.

(Fin de la séance à 0 h 4)

ANNEXE I

COMMISSION PARLEMENTAIRE DU TRANSPORT,
Assemblée nationale,
Hôtel du Gouvernement,
Québec, P.Q.

Monsieur le Président,
Messieurs les Membres,

A la suite de la parution du règlement #6 sur le transport par véhicules-taxis, les propriétaires de taxi de l'agglomération de Hull ont tenu une assemblée pour analyser le contenu de ce règlement et vous faire part de leurs opinions sur les points qui nous concernent plus spécialement.

Messieurs permettez-nous de mentionner que les grands problèmes du taxi dans la région de Hull sont très minimes, ayant déjà été solutionnés par les conseils municipaux de nos villes respectives, et ceci, avant l'ouverture de l'enquête Bossé. Nous connaissons aujourd'hui les mêmes problèmes que tous les commerces et industries de notre région causés principalement par le manque de main-d'oeuvre disponible. Dans notre commerce, ceci se manifeste en une pénurie de chauffeurs appelés à travailler la nuit. Il nous appert donc que rien dans ce règlement ne pourra régler notre problème; mais, bien au contraire, tellement d'articles nuiraient aux intéressés de l'industrie du taxi et aussi au grand public. Donc, nous nous sentons obligés de porter à votre attention les points les plus importants, à savoir:

1 — La non-transférabilité des permis

Nous croyons que toutes les entreprises qui ont besoin d'un permis pour opérer, que ce permis soit accordé par les autorités municipales ou provinciales, ont le droit de vendre leurs commerces et de faire transférer leur permis d'exploitation; ceci s'appliquant autant à l'épicier du coin, au restaurant licencié, à l'hôtellerie, aux compagnies de transport etc...

Nous avons investi dans notre commerce, tout au cours des années, des argents ou contracté des obligations en vue de réaliser de plus gros profits et d'accroître le plus possible la valeur marchande de notre commerce. Si nous avions deviné qu'un jour tout ceci n'aurait aucune valeur, nul doute que plusieurs d'entre nous auraient depuis longtemps abandonné ce métier. Nous aimerions voir cette transférabilité permise avec compensation à tous les détenteurs de permis actuels. Et, si la Commission trouvait notre demande justifiée, il faudrait prévoir un mécanisme capable de dédommager les détenteurs de permis actuels qui voudraient ou seraient forcés d'abandonner l'industrie du taxi.

2 — La centrale

A— Re: propriétaires:

Il est dit clairement dans le règlement #6 que tous les postes de taxi devront fermer leurs portes pour se joindre à une centrale qui sera construite et organisée bientôt.

Il serait bon de noter que dans l'agglomération de Hull chaque détenteur de permis possède et détient des locaux pour administrer son commerce. Ces bureaux qui servent spécifiquement aux fins de nos commerces ont une valeur qui se situe entre quatre mille dollars ($4,000.00) et trente mille dollars ($30,000.00). De plus, ces constructions sont érigées sur des terrains que nous avons achetés ou que nous avons loués avec bail. Chaque bureau est équipé d'une station de base; certains en ont deux dont le prix peut dépasser mille dollars ($1,000.00) l'unité.

Avec une centrale, chacun de nous perdra la valeur des choses énumérées plus haut; et certains seraient tenus de payer pour le respect des baux qui sont déjà signés ou compenser pour leur annulation. En plus de perdre ces argents, on nous force à nous joindre à une centrale que nous devons construire et organiser de concert avec le directeur-gérant qui sera nommé par la Commission.

Serait-il sage à un détenteur de permis qui est arrivé dans la cinquantaine avancée, ce qui est le cas pour plusieurs de notre région, qui, en plus d'avoir perdu les choses ci-haut mentionnées, de placer leurs économies dans une centrale dont ils n'ont pas besoin et qu'ils ne désirent pas.

B— Re: le public

L'agglomération de Hull est formée de onze (11) petites municipalités dont la population varie entre mille trente-quatre et soixante-trois mille (1,034 et 63,000) habitants. Notre territoire

s'étend sur une distance approximative de vingt (20) milles dont une partie est considérée comme rurale. Parce que notre région est petite et qu'il existe plusieurs postes de taxi, cela nous permet d'avoir un système bien différent de celui des grandes villes. Chez-nous, nos affectateurs "dispatchers" localisent les voitures et non les appels. Il s'ensuit que le public jouit à la fois du choix:

A: d'appeler la compagnie de taxi qu'il désire;
B: de se faire conduire par le chauffeur de son choix;
C: de savoir avec précision le temps qu'il aura à attendre pour avoir son taxi.

Il y a d'autres avantages pour le public évidemment, mais j'ai nommé ceux auxquels il tient le plus.

Dans l'agglomération de Hull, le principe d'une coopérative est connu mais les propriétaires de commerces de taxis ne désirent point cette formule. Bien au contraire, dans le territoire concerné, il existe une famille dont le père, ses deux fils et son gendre sont, chacun, propriétaires d'un commerce de taxis, et ces quatre (4) individus n'ont jamais voulu se joindre pour former une centrale. Aussi, j'ai moi-même divisé ma compagnie en deux succursales totalement indépendantes l'une de l'autre.

Nous savons, bien sûr, qu'il nous en coûte plus cher pour opérer de cette façon, mais nous attachons beaucoup d'importance à notre système de localisation des voitures, parce que nous croyons que notre clientèle, c'est-à-dire le grand public, est beaucoup mieux servie et qu'elle y a droit. A notre sens, toute agglomération qui a un permis pour huit cent (800) personnes permet la rentabilité de ce commerce, peut et doit offrir ce service au public.

3 — Le système de location

Il existe déjà depuis plusieurs années, et ceci dans toutes les villes du pays, un système par lequel un chauffeur de taxi peut, s'il le désire, louer une voiture-taxi plutôt que de travailler à salaire. Ceci consiste en la possibilité pour une personne de verser une somme d'argent au propriétaire et de garder, pour elle, les fruits des courses qu'elle aura accomplies au cours de sa journée de travail.

Or Hull, étant située aux côtés d'Ottawa, voyait ses chauffeurs laisser leur emploi pour aller travailler dans des compagnies de taxi situées de l'autre côté de la rivière, qui offraient l'opportunité aux chauffeurs de travailler comme locataires. Alors, pour éviter que la situation se continue, nous avons été contraints, en 1970, d'offrir nous aussi à nos chauffeurs la liberté de choisir eux-mêmes les conditions de travail qu'ils préféraient. Je tiens à préciser qu'à compter de ce moment nous avons pu garder nos employés chez-nous dans la région de Hull, qui autrement seraient allés travailler dans la province voisine. De plus, ce système nous a permis d'avoir et de garder dans nos rangs des gens qui ont laissé des emplois comme laitier, briqueteur etc...

Le règlement #6 s'oppose catégoriquement au système de location quoique ceci va à l'encontre de l'expérience que nous avons acquise. Toutefois, dans les régions qui n'ont pas encore atteint le seuil de rentabilité c'est-à-dire un taxi pour huit cents (800) personnes, cette formule est sûrement mauvaise à la fois pour le propriétaire et pour le chauffeur; mais, il ne faudrait pas condamner le système et en faire subir les conséquences fâcheuses à ceux qui ne sont pas responsables de cette non-rentabilité que connaissent, semble-t-il, certaines régions du Québec.

Nous admettons qu'une lacune puisse exister. Nous croyons que certains chauffeurs qui travaillent à loyer, négligent peut-être de contribuer au fonds de pension, à l'assurance-maladie, etc... Pour corriger cet état de chose, il s'agirait tout simplement de rendre l'employeur responsable des remises qui s'imposent.

Nous croyons sincèrement que le système de location ne devrait pas être aboli mais plutôt qu'il pourrait y être apportés les correctifs minimes dont je viens de parler et de laisser à l'employé de l'industrie du taxi le même privilège dont jouissent déjà beaucoup d'employés du Québec, c'est-à-dire de choisir la façon qu'ils préfèrent pour travailler.

4 — Cautionnement du chauffeur de taxi

A compter du 1er novembre de cette année, toute personne désirant travailler comme chauffeur de taxi devra:

A: subir une enquête à la suite de laquelle il sera déterminé si cette personne peut ou non obtenir un permis de chauffeur de taxi;
B: verser à la province un cautionnement de cent dollars ($100.00) pour assurer sa bonne conduite.

Nous ne nous objectons pas à ce qu'une enquête soit faite sur le compte de nos employés présents ou futurs, mais nous aimerions que la personne qui désire travailler, puisse le faire presque sur demande en utilisant un permis temporaire d'une durée équivalente au temps que prendra l'enquête désirée.

Concernant l'item B, nous croyons que le maintien de cette caution exigée par la Commission fera un tort énorme aux propriétaires de taxi et aussi à la clientèle. La réalité nous amène à admettre que très souvent ceux qui s'adressent à une compagnie de taxi pour un emploi comme chauffeur, ne le font qu'en dernier lieu. Nous pensons que cette personne puisse être en chômage déjà depuis quelque temps et très souvent ne pourra déposer la caution exigée de cent dollars ($100.00).

Messieurs, ces deux articles ont pour nous une importance capitale. Nous sommes convaincus que si notre industrie doit se soumettre à cette loi, nous serons dans l'impossibilité d'avoir des chauffeurs. Nous avons présentement beaucoup de difficultés à trouver des gens pour travailler la nuit et, avec cesdits règlements, ce sera dorénavant vraiment impossible. Nous y perdons financièrement et le public aura à en subir les conséquences. Nous ne voulons pas perdre des revenus et nous ne nous sentons pas capables d'essuyer les critiques et les engueulades que nous recevrions de la part de notre clientèle.

Conclusions

Messieurs, l'adoption du règlement #6 n'apporte rien de rassurant aux propriétaires de taxis de l'agglomération de Hull. Au contraire, nous y perdrons tous tant au point de vue pécunier qu'au point de vue liberté.

Nous croyons que ce règlement a été fait en fonction des problèmes de la Métropole, et, malheureusement, serait appliquée intégralement à tout le territoire de la Belle Province.

Nous sommes conscients que notre petit nombre ne peut influencer ni le rejet ni l'adoption de ce règlement; mais, il ne faudrait pas l'adopter sans tenir compte que nous sommes situés aux côtés d'une grande ville ontarienne et qu'une partie du territoire de l'agglomération de Hull se divise en municipalités rurales.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Hull, le 11 janvier 1973.

(Signé) M. ROBERT POIRIER,
Agissant au nom des propriétaires
d'autos-taxis de l'agglomération
de Hull.