



Assemblée nationale

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session – 29^e Législature

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

Etude du règlement no 6 sur le transport par
véhicule-taxi (5)

Le 24 janvier 1973 - N° 135

Président: l'honorable Jean-Noël Lavoie

TABLE DES MATIERES

Association Boisjoly & Fils Taxi	B-8641
Association des propriétaires de taxis de Saint-Jérôme.	B-8647
Métropole Radio Taxi (1959).	B-8666
Union des propriétaires de taxis de Granby.	B-8670
M. Gérard Daigneault.	B-8675
West Island Transportation.	B-8677
M. Pierre Lattaro, à titre personnel.	B-8683
M. Antonio Viola, à titre personnel.	B-8695
M. William O'Connell, à titre personnel.	B-8697
M. Ronald Anderson, à titre personnel.	B-8698
M. Ronald Bernard, à titre personnel.	B-8707
M. Claude Tessier, à titre personnel.	B-8711
Annexe 1 — Mémoire de l'Association des propriétaires de taxis de Saint-Jérôme.	B-8716
Annexe 2 — Mémoire de West Island Transportation Ltd.	B-8719
Annexe 3 — Télégramme du président de la commission à la compagnie West Island Transportation Ltd.	B-8721

PARTICIPANTS

M. Arthur-E. Séguin, président	M. Charles Tremblay
M. Bernard Pinard	M. Denis Hardy
M. Rémi Paul	M. Jean-Louis Béland
M. Jean-Noël Tremblay	M. Léo Pearson
M. François Gagnon	M. Lucien Caron
M. Jean Perreault	M. Gérard Shanks
M. Alfred Bossé	M. Paul Berthiaume
M. Aurèle Audet	

- * M. Roger Ratté
- * M. Rodolphe Boisjoly, Association Boisjoly & Fils Taxi
- * M. Roland Raymond, Association des propriétaires de taxis de Saint-Jérôme
- * M. Lionel Lalancette, Métropole Radio Taxi (1959)
- * M. Daniel Bédard, Union des propriétaires de taxis de Granby
- * M. Wilfrid Chagnon, idem
- * M. Gérard Daigneault, à titre personnel
- * M. Roy Amaron, West Island Transportation
- * M. Pierre Lattaro
- * M. Antonio Viola
- * M. William O'Connell
- * M. Ronald Anderson
- * M. Ronald Bernard
- * M. Claude Tessier

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

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

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

Séance du mercredi 24 janvier 1973

(Dix heures vingt-cinq minutes)

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

Pour la séance d'aujourd'hui, les députés suivants sont membres de la commission: MM. Audet, Béland, Berthiaume, Bossé, Shanks, Houde (Limoilou), Tremblay (Chicoutimi), Paul, Hardy, Pearson, Houde (Fabre), Perreault, Tremblay (Sainte-Marie).

M. RATTE: Est-ce qu'il y aurait possibilité de nous présenter les membres? On nous donne les noms, mais nous ne connaissons pas les gars. Nous de l'administration, quand nous présentons nos membres, ils se lèvent et on les voit. J'en connais plusieurs, mais il y en a que nous ne connaissons pas. Je connais le ministre Pinard, M. Paul, M. Bossé,

LE PRESIDENT (M. Séguin): Très bien. Je pensais qu'étant arrivés au terme de notre retraite annuelle on aurait reconnu tous les prédicateurs. Je recommence.

M. RATTE: Merci, M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Audet. M. Béland arrivera dans quelques minutes; il sera assis à côté de M. Audet. MM. Berthiaume, Bossé.

M. PAUL: Ah! C'est lui ça.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ah! C'est lui. Nous ne le connaissions pas, M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): J'attends l'arrivée de M. Shanks, M. Houde (Limoilou), M. Tremblay (Chicoutimi), M. Paul.

M. PAUL: Mes hommages, M. Ratté.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Hardy, M. M. Pearson s'en vient, M. Houde (Fabre), il arrivera. M. Perreault.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le ministre, Perreault. Tu n'as pas été nommé?

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Tremblay (Sainte-Marie). Ces messieurs sont les membres de la commission.

M. RATTE: Je tiens à vous remercier, M. le Président. Il y en a d'autres autour de la table.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y a aussi M. le ministre Pinard.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Tous les députés de l'Assemblée nationale ont le droit ou le privilège de prendre part aux travaux de la commission. Ceux que j'ai nommés sont les membres qui voteraient, en cas de vote. On peut dire qu'entre les sessions les commissions doublent en nombre. Maintenant, il y en a ici à la table, que je n'ai pas nommés qui sont membres de la commission, mais ne voteraient pas. Il y aurait M. Faucher, de Yamaska.

M. RATTE: Ils sont seulement observateurs.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Qui n'ai-je pas nommé?

M. Caron, de Verdun; M. Phaneuf, de Vaudreuil-Soulanges, à côté de M. Perreault; M. Leduc, de Taillon; M. Gagnon, de Gaspé-Nord; M. Lavoie, de Wolfe. Ils ont tous les droits sauf le droit de vote.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le futur ministre des Affaires culturelles, M. Caron.

M. RATTE: Ceux que vous avez nommés ont seulement le droit de parole.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Ils ont le droit de parole, ils ont le droit de participer.

M. PAUL: Nous les consultons avant de voter.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Ce sont des membres à l'appui.

M. GAGNON: Même si je n'ai pas le droit de voter j'ai dit ce que j'avais à dire.

M. RATTE: Votre opinion est pour nous, je vous aime 100 p.c. Celui qui n'est pas pour nous je ne l'aime pas.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Bon, on peut passer à l'ouvrage? Les Escoumins? Pour la troisième fois. Boisjoly radio taxi. M. Boisjoly? Si vous voulez vous présenter en avant, vous identifier, nous dire qui vous représentez et de quelle façon.

Association Boisjoly et Fils Taxi

M. BOISJOLY: Je suis M. Boisjoly, Association Boisjoly et Fils Taxi, à Montréal.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Allez y, M. Boisjoly.

M. BOISJOLY: A part la centrale unique, je ne suis pas contre. Je fais partie d'un poste de taxis qui a 25 membres, je suis très satisfait de la façon dont cela fonctionne. C'est seulement cela qui me dérangeait. J'ai un permis de limousine à part cela pour servir la clientèle privée. Je ne sais pas si c'est dans le règlement no 6. Les 25 membres sont satisfaits à part la centrale unique.

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

M. PERREAULT: Votre limousine, est-ce que c'est avec strapontins?

M. BOISJOLY: C'est une Cadillac. Est-ce que vous voulez dire avec séparation?

M. PERREAULT: Non, mais avec des petits sièges basculants?

M. BOISJOLY: Ce n'est pas une limousine à sept passagers, c'est pour cinq passagers.

M. PERREAULT: Alors, cela ne rentre pas dans la définition de la limousine.

M. BOISJOLY: Je ne sais pas. M. Tremblay a été mon client il y a trois ou quatre ans. Je l'ai servi moi-même. C'est le service qu'on donne à part le taxi.

M. PAUL: Il y avait de la place dans votre auto?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ne racontez pas tout.

M. BOISJOLY: Non. C'est confidentiel. A part cela, dans l'année...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce qu'il donnait des pourboires, des fois?

M. BOISJOLY: On était bien payé. Dans notre association nous avons un service pour les mariages avec des taxis dont on enlève le dôme.

M. PINARD: Est-ce lors de ce voyage que vous avez fait monter M. Tremblay?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, non!

M. BOISJOLY: Non, non! On a changé. On est rendu dans le taxi. En 1972, nous avons fait 567 mariages, ce qui a donné 960 voitures, environ, qui sont sorties pour des mariages. Alors, c'est une petite affaire et de petits ennuis. Nous en faisons moins que nous en faisons.

LE PRESIDENT (M. Séguin): L'année suivante, vous retournez la limousine pour les baptêmes!

M. BOISJOLY: Oui, on fait cela. L'année passée, je suis allé pour un 25e anniversaire. C'étaient les mêmes personnes que j'avais mariées. Cela fait 36 ans que je fais du taxi. Je suis propriétaire d'un voiture et il y a 25 membres.

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

M. PAUL: M. Boisjoly, est-ce une association de services que vous opérez?

M. BOISJOLY: Service de taxi, oui.

M. PAUL: Avez-vous 25 permis à votre nom à vous?

M. BOISJOLY: Non. Un permis, 24 membres à part moi.

M. PAUL: Les 24 membres, est-ce que ce sont tous des chauffeurs artisans?

M. BOISJOLY: Des propriétaires, oui.

M. PAUL: Y a-t-il des flottes?

M. BOISJOLY: Non, aucune flotte.

M. PAUL: Cela représente combien de permis, en tout?

M. BOISJOLY: Cela représente 25 permis.

M. PAUL: Cela représente 25 permis en tout.

M. BOISJOLY: Oui, chacun a un permis.

M. PAUL: Ce qui vous inquiétait, vous, c'était l'association unique.

M. BOISJOLY: De par notre clientèle, car nous avons commencé les premiers, à Montréal. Cela fait 55 ans que le nom existe; perdre notre nom dans un ou deux mois, ce n'est pas intéressant.

M. PAUL: Je vous remercie.

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

M. BOSSE: Je connais assez bien Boisjoly Taxi. Je pense que je le connais très bien. Vous vous spécialisez surtout, je le sais, par des voitures très confortables; vous enlevez le dôme pour les mariages, etc. Dans le règlement, cela est aussi prévu et il y a des taux. Évidemment, vous n'avez peut-être pas eu l'occasion de prendre connaissance de cela, mais les taux sont prévus. Cela n'empêche pas, au contraire, ce genre de service de se donner.

M. BOISJOLY: Mais qui va prendre les

mariages? Qui prendra les demandes pour les mariages?

M. BOSSE: Ce sera pris par la centrale. Cela va dépendre de l'hypothèse qu'on va retenir.

M. BOISJOLY: La centrale, c'est cela que je...

M. BOSSE: J'ai retenu votre remarque.

M. BOISJOLY: C'est seulement cela.

M. BOSSE: Je tenais à dire que Boisjoly était un beau modèle quant au genre de service.

M. BOISJOLY: Nous avons des taxis Chrysler et Cadillac.

M. BOSSE: C'est cela.

M. BOISJOLY: Dans les cas spéciaux, c'est privé complètement. Vingt-cinq voitures, ce sont vingt-cinq ennuis différents et cinquante, ce sont encore plus d'ennuis.

M. BOSSE: Mais c'est avec des permis de taxi quand même.

M. BOISJOLY: Le compteur qu'on cache pour un mariage.

M. BOSSE: C'est cela, merci.

M. BOISJOLY: Merci, M. Bossé.

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

M. AUDET: Si je comprends bien, M. Boisjoly, votre affaire est bonne et vous semblez satisfait.

M. BOISJOLY: Oui, à part la centrale.

M. AUDET: Vous ne voulez pas être chapeauté par une association unique. Vous voulez garder votre liberté.

M. BOISJOLY: Si j'avais été à l'université, je serais peut-être placé là pour questionner le gars ici. Mais j'ai été fait pour le taxi.

M. AUDET: Quand vous disiez que vous étiez satisfait, ça ne veut pas dire que vous étiez satisfait du règlement no 6?

M. BOISJOLY: Le reste, je n'en suis pas trop inquieté. C'est la centrale unique qui prendrait mon ouvrage pour le donner à tout le monde. Cela m'a pris des années pour faire ma clientèle de mariage; c'est ça qui me dérangerait le plus.

M. AUDET: Merci.

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

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est une question que j'adresserais plutôt au député de Dorion. Vous parlez, dans le règlement no 6, de la centrale unique; le service de limousine, comme ça, passerait-il par la centrale unique?

M. BOSSE: Il ne faudrait pas, à ce moment, le qualifier de service de limousine même si, en fait, c'est une organisation qui donne un service de taxi. Ils le qualifient de service de limousine à cause de la qualité de leurs voitures. Mais ils ne perdraient pas ça, c'est un droit acquis. Il n'y a aucun problème quant à ça.

On sait que ces commandes sont prises d'avance, qu'ils sont avisés d'avance, etc. Le règlement ne veut pas être aussi dur que ça. Même si on lui a donné une interprétation rigide, ce n'est pas ça. Cela ne vous empêcherait pas d'avoir vos commandes qui sont prises à l'avance.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Lorsque monsieur ici est demandé pour un mariage, ça ne passerait pas par la centrale unique?

M. BOSSE: Selon le règlement, tel qu'il est, ça passerait par la centrale unique. D'autre part, on sait que les clients de M. Boisjoly sont plutôt dans l'Est que dans l'Ouest.

M. BOISJOLY: Pointe-Claire, des-Ormeaux, partout. J'en ai fait à Valleyfield.

M. BOSSE: Des-Ormeaux, c'est dans l'Est, quand même.

M. BOISJOLY: Oui, le plus gros. Maintenant, j'ai le service de limousine à part le taxi.

M. BOSSE: Cela, c'est un autre service.

M. BOISJOLY: Il y a Boisjoly Limousine Service et l'Association Boisjoly.

M. BOSSE: Là, vous devenez concurrent de Murray Hill.

M. BOISJOLY: De ce côté-là avec Boisjoly Limousine Service, excepté que mes voitures ont des permis. J'ai un permis de la ville de Montréal et de la régie, et des assurances qui vont avec les permis.

M. BOSSE: Le règlement confirmerait ça, parce qu'on prévoit un permis de limousine...

M. BOISJOLY: Que j'ai.

M. BOSSE: ... avec, évidemment, la description qu'on a donnée d'une limousine.

M. BOISJOLY: Comme monsieur le disait, ça passerait par chez vous quand même.

M. BOSSE: Oui, selon le règlement, ça passerait par la centrale unique.

M. BOISJOLY: C'est seulement ça qui me dérangerait le plus. J'ai fait seulement ça dans ma vie. C'est un spécial, vous allez dire, mais c'est ça. C'est tout.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Est-ce que le député de Sainte-Marie a terminé?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui.

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

M. GAGNON: Pour le public qui utilise le taxi, croyez-vous que ce serait un avantage d'accorder un permis métropolitain, comme on en a fait mention ici, hier?

M. BOISJOLY: Cela ne me dérangerait pas beaucoup.

M. GAGNON: Je parle pour le public, parce qu'on parcourt un territoire de 7 ou 8 municipalités.

M. BOISJOLY: Comme je l'ai dit, il n'y a que ça qui me dérangerait. Si ça devenait métropolitain, ce ne serait pas pire que la commission urbaine.

M. GAGNON: Voyez-vous des désavantages ou...

M. BOISJOLY: Par pour moi, ça ne me dérangerait pas. Tout le monde a le droit de vivre. Je ne vis pas richement, mais je vis bien.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le ministre.

M. PINARD: M. Boisjoly, j'ai retenu les objections que vous formulez à rencontre du règlement no 6, et vous limitez vos objections à une objection fondamentale qui est celle de la centrale unique.

M. BOISJOLY: Ou autre chose, avoir mes clients à moi, ceux que j'ai.

M. PINARD: Si j'ai bien compris, vous voulez protéger des droits acquis depuis plusieurs années.

M. BOISJOLY: C'est ça, monsieur.

M. PINARD: Dans l'hypothèse illustrée au tableau que vous voyez, à votre gauche, il y a un grand rectangle en rouge et noir. À l'intérieur du rectangle, vous voyez le mot association de détenteurs de permis qui comprend les

individus, c'est-à-dire les petits propriétaires et les compagnies propriétaires de plusieurs permis et de flottes. Cette association aura pour mandat principal de représenter les propriétaires de taxis, grands et petits, devant la Commission des transports pour négocier les taux, etc. Cette association aura pour tâche principale, également, de former différents comités, dont les comités d'éthique professionnelle, de discipline, d'administration, etc. C'est complètement séparé de tout ce que vous voyez en bas. Il n'y a pas de liaison. Ce que vous voyez en bas, service offert, système de rente, assurance-vie, assurances générales, achats en groupe, centrale de contrôle, c'est optionnel. Les membres pourront en faire partie. Ceux qui sont dans l'association de service Diamond pourront rester chez Diamond s'ils le préfèrent, parce que cette association de service étant formée en vertu de la Loi 23 et du règlement no 6, elle pourra être en rivalité avec les autres associations de services, si elle a de meilleurs prix, de meilleures conditions de financement. Il y aura un choix. Dans cette hypothèse, j'essaie de situer votre entreprise, pour fins de discussion. M. Boisjoly devient membre de l'association qui est indiquée dans le rectangle rouge et noir.

Vous gardez le nom que vous avez donné à votre entreprise jusqu'ici. Vous prenez vos commandes de clientèle, vous avez vos permis de limousines, si vous désirez continuer à les exploiter. Conclusion, il n'y a pas de changement dans votre situation. Vous devenez tout simplement membre de l'association reconnue par la Commission des transports pour fins de négociation de taux et d'autres conditions de l'exploitation de l'industrie du taxi dans l'île de Montréal ou ailleurs dans la province, parce que ça prend quand même une association accréditée devant la Commission des transports. Vous n'êtes pas rattaché à la centrale unique dont vous avez parlé tantôt. Vous avez un choix. Comprenez-vous? C'est ce qu'on a appelé une association parallèle depuis le début de la commission parlementaire et depuis que nous avons mis ces tableaux derrière nous pour fins de discussion, comme hypothèse de travail sous forme d'amendement au règlement no 6, je le concède. Alors vous avez un choix. C'est ce qu'on a appelé, de façon un peu plus vulgarisée, une association parallèle. J'aimerais vous entendre là-dessus, si vous êtes en mesure de le faire ce matin, pour savoir si vraiment vous avez encore la même objection fondamentale, à la suite des explications que je viens de vous donner, que celle que vous avez formulée au tout début de vos remarques.

M. BOISJOLY: L'association ce serait le gouvernement qui formerait ça ou des particuliers?

M. PINARD: C'est-à-dire que ce sera au départ encouragé par le gouvernement à la suite de la réforme du taxi qui a été demandée pour

aider à former des associations et à lancer leurs activités; c'est sûr que c'est compliqué, je l'admets. Il y a une mécanique de fonctionnement qui me paraît logique mais qui est difficile à saisir et à comprendre. Alors, le ministère des Transports pourra envoyer, pour aider les associations à se former et à fonctionner, pour au moins une période d'une année, des directeurs gérants intérimaires qui seront nommés à titre provisoire. Ils garderont leur statut de fonctionnaire et pourront revenir au ministère, une fois que l'association sera en bon état de fonctionnement. Mais ils pourront aussi choisir de rester au sein de l'association nouvellement formée, si c'est le désir de la majorité des membres de les garder, aux conditions qu'ils décideront avec ce directeur gérant provisoire. A ce moment-là, il perdra son statut de fonctionnaire et il sera intégré dans ce qu'on appelle l'entreprise privée purement et simplement. Le gouvernement n'impose pas une structure administrative, une structure de forme coopérative ni une structure de forme syndicale.

Il veut tout simplement aider l'industrie du taxi à se réformer, à corriger les malaises dont elle souffre, à regrouper ses membres qui ont toujours été extrêmement divisés entre eux, qui se sont parfois affrontés de façon violente. On en a eu des exemples encore récemment, la semaine dernière, sans compter tous les autres exemples qu'on a évoqués de 1967 à 1970. C'est donc un document de travail qu'on veut discuter avec toutes les parties intéressées pour savoir exactement ce qu'il faut faire. Le gouvernement a bien une idée de ce qui doit être fait à l'aide des recommandations du rapport Bossé, mais il a proposé le règlement no 6 comme document de travail et non comme un règlement imposé au 1er février, pour ou contre les gens qui le recevront. Je veux que cela soit bien compris.

Vous, qui avez une expérience très valable dans l'industrie du taxi, depuis...

M. BOISJOLY: Depuis 36 ans.

M. PINARD: ... 36 ans, je vous demande bien objectivement votre opinion là-dessus et on verra s'il y a possibilité de s'entendre.

M. BOISJOLY: Pour l'association, s'ils ne mettent pas de centrale unique, premièrement, c'est le principal. S'ils ne viennent pas jouer dans ma cour, je ne suis pas contre le reste. C'est tout.

M. PAUL: Vous ne voulez pas faire "bosser" votre commerce.

M. BOISJOLY: Non.

M. BOSSE: M. Boisjoly se rappelle très bien que sa cour, il n'y a pas tellement longtemps, était moins meublée qu'elle ne l'est aujourd'hui. Il n'y a pas tellement longtemps, je m'en

souviens très bien, Boisjoly Taxi, par exemple, donnait des services dans ce qu'on appelait Saint-Léonard, dans le temps, qui est devenu ville d'Anjou depuis. Ce que je veux dire, c'est que cela s'est développé énormément.

M. BOISJOLY: On avait à peu près le même nombre d'automobiles. On se tient toujours avec le même nombre d'automobiles. On pourrait avoir plus de voitures, mais ce serait plus de problèmes parce qu'on aurait toutes sortes de voitures et que la clientèle n'est pas habituée à cela.

M. BOSSE: Boisjoly a fait son nom, il n'y a pas erreur.

M. BOISJOLY: Si on a le malheur d'envoyer une automobile de couleur je ne suis pas contre les voitures de couleur, mais, chez nous, cela a toujours été, depuis qu'on fait du taxi, des voitures noires. Le client, même pour un voyage ordinaire, dira: Qu'est-ce qui est arrivé, vous m'avez envoyé une voiture de couleur? On manque de voitures quelquefois. Je ne suis pas contre les voitures de couleur. Je n'y vois pas de différence.

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

M. AUDET: M. Boisjoly nous dit: Pour autant qu'on ne viendra pas jouer dans ma cour. Cela veut dire beaucoup de choses. Si M. Boisjoly se rend compte de la façon dont l'association des détenteurs de permis, avec tous les comités qui auront à se former, les réglementations qui se feront au sein de ces comités, les directives que l'association aura à donner, je me demande de quelle façon sa cour en sera affectée.

Je pense qu'il y a de la réticence à apporter ici.

J'aurais une question à poser au ministre. A la suite des réglementations et des directives apportées par les différents comités qui appartiendront à l'association des détenteurs de permis, est-ce qu'ils seront toujours dirigés par un représentant du gouvernement? Il y a cela qui plane.

M. PINARD: Non, pas toujours. C'est un départ...

M. AUDET: Au départ.

M. PINARD: ... pour aider les associations à se former, à regrouper leurs membres et à se donner des structures efficaces de discipline administrative.

M. AUDET: D'accord.

M. PINARD: J'espère que ce sera compris une fois pour toutes. Est-ce qu'il va falloir que

je répète 150 fois pour faire comprendre mon exemple?

M. AUDET: Je veux avoir de la lumière, je vous le demande.

M. PINARD: Vous dites "de façon permanente" quand je dis "de façon temporaire".

M. AUDET: Quant aux règlements que les comités auront à fixer, est-ce que ces directives seront obligatoires vis-à-vis du taxi qui fera partie de l'association? Est-ce que les réglementations seront obligatoires à l'association? Est-ce qu'il y aura des sanctions si les règlements ne sont pas suivis par les associés?

M. PAUL: On a discuté longuement de cela hier.

M. PINARD: La loi 23 en parle, le règlement no 6 en parle largement. Ce sont ces associations qui auront la responsabilité de faire respecter les conditions édictées dans le règlement. Encore une fois, je vais répondre à votre problème, parce que vous le soulevez souvent, vous-même. Je comprends que vous avez une grande confiance en l'entreprise privée et moi aussi, mais elle n'est pas parfaite, l'entreprise privée. Si, à même les ressources que nous retrouvons dans l'industrie du taxi telle qu'elle est présentement, sans règlement no 6, les intéressés sont capables de nous fournir les directeurs gérants provisoires compétents et capables d'organiser, de regrouper les propriétaires détenteurs de permis, petits et gros, ils nous le diront. Nous n'imposerons pas de directeurs gérants provisoires à même les ressources du ministère des Transports, nous irons les chercher dans le milieu.

Nous posons l'hypothèse qu'actuellement l'industrie est tellement débandée, tellement peu contrôlée, peu structurée que ce serait peut-être nécessaire de fournir nous-mêmes des effectifs, mais, sur une base temporaire, je le répète.

M. AUDET: Une dernière question. Est-ce que l'association des détenteurs de permis aura comme responsabilité de faire respecter le règlement no 6 tel qu'il sera?

M. PINARD: Oui.

M. AUDET: Cela éclaire beaucoup.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous avez un commentaire, M. Boisjoly?

M. BOISJOLY: Quand vous parlez d'association unique, voulez-vous dire avec seulement un dôme?

M. PINARD: Dans l'hypothèse que j'ai posée, il y aurait un dôme universel. D'une

certaine couleur pour la région métropolitaine de Montréal et d'une autre couleur pour les régions en dehors de la région métropolitaine, ce qu'on appelle les grandes agglomérations.

M. BOISJOLY: La centrale de contrôle aussi?

M. PINARD: Dans l'hypothèse, il y aurait aussi une centrale unique. En ce moment, c'est encore à l'état de discussion parce que nous faisons faire des études techniques par Bell Canada et d'autres compagnies qui vont nous dire si, techniquement, ce système est possible et quelles en seraient les conséquences compte tenu des systèmes déjà en place dans l'industrie du taxi telle qu'on la connaît aujourd'hui.

Si, vraiment, au plan des coûts, au plan du fonctionnement de ce système, il devient beaucoup plus compliqué et peut-être pas aussi rentable, aussi fonctionnel qu'on aurait pu le prévoir, ça restera à discuter. Je veux que vous compreniez bien mon point de vue, ce n'est pas une décision...

M. BOISJOLY: Non.

M. PINARD: ... formelle sur laquelle le gouvernement n'aurait pas à revenir. Il y a quand même des expertises qui vont nous être données très prochainement et nous verrons à en discuter avec les parties vraiment représentatives de l'industrie du taxi avant de mettre ça, de façon formelle, dans le règlement no 6.

M. BOISJOLY: Mais cela ne serait pas pour l'accusation. On retombe encore...

M. PINARD: Non. Dans le cas où le règlement no 6 imposerait la centrale unique, vous ne seriez pas pour le règlement no 6. C'est votre point de vue?

M. BOISJOLY: C'est ça. La centrale unique, je n'en veux pas parce que ça revient toujours à la même chose, on repasse à vous.

M. PINARD: Sur cet aspect, vous seriez contre le règlement no 6?

M. BOISJOLY: Oui et l'association parce que, en étant dans l'association — c'est ce que nous faisons — nous sommes obligés de suivre.

M. PINARD: Pour le reste, vous seriez d'accord. Vous êtes pour la couleur noire...

M. BOISJOLY: Comme tous les autres, ce qui est raisonnable, je suis pour.

M. PINARD: Je vous remercie.

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

M. HARDY: M. le Président, je voudrais aborder la question un peu différemment. Je voudrais vous demander, dans votre situation, quels sont les problèmes que vous vivez. D'abord, avez-vous des problèmes actuellement?

M. BOISJOLY: Pas de problème.

M. HARDY: Vous n'avez pas de problème.

M. BOISJOLY: Pas de problème. J'ai ma femme et je n'ai pas de problème.

M. HARDY: J'ai lu plusieurs documents, plusieurs choses où on dit qu'il y a beaucoup de difficulté dans l'industrie du taxi.

M. BOISJOLY: Il peut y en avoir.

M. HARDY: Mais vous, personnellement, n'en avez pas.

M. BOISJOLY: Je ne pense pas.

M. HARDY: Et, à votre avis, les gens qui travaillent dans votre association n'en ont pas.

M. BOISJOLY: Est-ce que nous avons des problèmes chez nous?

M. HARDY: Vous n'avez pas de problème au point de vue des conditions de travail.

M. BOISJOLY: Bonne clientèle, bon service, bonne auto, pas beaucoup d'argent mais nous vivons bien. Seulement un peu...

M. HARDY: C'est-à-dire que vous considérez que...

M. BOISJOLY: Je n'ai pas besoin de millions.

M. HARDY: ... vous avez un revenu suffisant pour vivre décemment dans le contexte.

M. BOISJOLY: Oui, pas plus. Je ne vais pas en Floride souvent, je n'y suis jamais allé et je n'ai jamais eu l'habitude d'y aller.

M. HARDY: On pourrait résumer votre situation en disant que, dans votre cas, vous n'avez pas de problème.

M. BOISJOLY: Excepté la centrale...

M. HARDY: Oubliez ces histoires-là. Je vous parle de votre situation actuelle. Au cours des cinq dernières années, avez-vous connu des problèmes?

M. BOISJOLY: Pas de problème du tout. Comme les autres années.

M. BOSSE: Vous n'avez que des artisans, c'est-à-dire des propriétaires de...

M. BOISJOLY: Oui, d'une voiture. Je crois que c'est 40 p.c.

M. BOSSE: Il n'y a pas de flotte.

M. BOISJOLY: Non. Ils travaillent par équipes. Il y en a qui sont sur l'équipe de nuit.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): M. Boisjoly, votre représentation a été très claire. On sait exactement ce que vous voulez et ce que vous ne voulez pas. Nous vous remercions.

M. BOISJOLY: Merci.

Association des propriétaires de taxis de Saint-Jérôme

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): L'Association des propriétaires de taxis de Saint-Jérôme. J'ai ici le nom de Jules Durand. Est-ce cela?

M. RAYMOND: M. le Président, à cause de maladie, le président de notre association, M. Jules Durand, est incapable de se présenter. Je suis Roland Raymond et j'agirai comme représentant de l'Association des propriétaires de taxis de Saint-Jérôme.

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

M. HARDY: Vous me permettrez sans doute de souhaiter, d'une façon particulière, la bienvenue à M. Raymond, de Saint-Jérôme.

UNE VOLX: Les élections s'en viennent?

M. HARDY: Non. J'ai l'habitude d'être hospitalier pour tous les gens de mon comté, quelle que soit la date des élections. Je voudrais tout simplement, M. le Président, dire que j'ai eu l'occasion d'assister à une réunion où le mémoire qui vous sera présenté ce matin a été, en quelque sorte, élaboré. Je pense que les remarques que M. Raymond aura à formuler à la commission parlementaire méritent d'être retenues avec beaucoup d'attention.

M. PAUL: M. le Président, cela était fort intéressant. Nous remercions le député de Terrebonne, mais je m'interroge quant à l'utilité de ces remarques. M. Raymond?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous sommes surtout intéressés à entendre M. Raymond.

M. HARDY: C'est la raison pour laquelle je mets un terme à mes propos.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D n'a pas

besoin de présentation, nous le savons très dynamique.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît! J'avais, si vous le reconnaissez, donné la parole au député de Terrebonne; il a exercé son droit de parole et nous entendrons M. Raymond.

M. RAYMOND: M. le Président, si vous le permettez, avant de commencer à formuler des objections au règlement no 6, je voudrais signaler une anomalie principalement — je ne sais pas s'il y en a d'autres dans le même cas — à la deuxième édition du règlement no 6. Dans la copie qui m'a été livrée, le 16 janvier, à mon domicile, il manque les pages 6-85 à 6-100 qui comprennent les articles 6.202 à 6.240. Ces pages et articles sont totalement omis, du moins dans la copie que je détiens. Je ne sais pas s'il y en a d'autres.

M. BOSSE: C'est le grand format que vous avez? C'est la deuxième édition.

M. PAUL: Il y a eu trois éditions?

M. PINARD: Deux.

M. BOSSE: Une édition anglaise.

M. PAUL: Voulez-vous dire, M. Raymond, que les pages 6-85 à 6-100 sont incomplètes?

M. RAYMOND: Non seulement cela, mais elles ne sont pas incluses dans ma copie.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Elles n'existent pas dans l'exemplaire que vous avez?

M. RAYMOND: Exactement. Quelques pages sont en double à la place des pages que je viens de mentionner. Ce sont les pages 621 à 636, qui sont à la bonne place mais qui prennent celle des pages que j'ai mentionnées auparavant.

M. PINARD: C'est une erreur de brochage, fort probablement.

M. RAYMOND: Exactement, mais qui est plutôt embarrassante au point de vue de la préparation.

M. PINARD: D'accord.

M. PAUL: Avez-vous consulté votre député pour corriger cette situation? Est-ce que vous avez eu le texte au complet?

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

M. RAYMOND: Malheureusement, je n'ai pas eu tellement de temps.

M. PINARD: Vous avez le texte complet et revu?

LE PRESIDENT (M. Séguin): Y a-t-il d'autres personnes dans la salle, puisque que c'est la première fois qu'on entend parler de cette lacune, qui pourraient indiquer, en levant le bras, qu'eux aussi, dans leur copie, il manquait ces pages? Il faut croire, comme le ministre l'a dit, qu'il s'agissait d'un problème de brochage. M. Ratté.

M. RATTE: Quand M. Bossé,...

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

M. RATTE: Je dis ce qui en est, M. le Président. J'ai toujours bien le droit.

M. HARDY: Il faudrait quand même souligner que lors de l'assemblée générale — M. Raymond pourra confirmer — des propriétaires, à Saint-Jérôme, la plupart des membres avaient en main la première édition.

M. RAYMOND: La première édition, exactement, mais pas tellement en grand nombre. Nous en avons exactement quatre, du moins pour notre propre poste de taxi.

M. HARDY: Ce que je veux souligner, c'est que votre mémoire, que nous avons entre les mains, a été préparé à partir de la première édition, c'est-à-dire de l'édition complète.

M. RAYMOND: Le mémoire fut préparé d'après la première édition.

M. HARDY: Ce que nous avons entre les mains.

M. RAYMOND: Exactement. Le petit format.

M. BOSSE: La première édition, c'est celle-ci, M. le Président. Il y avait avec cela, évidemment, un résumé. C'est à partir de cet exemplaire qui, lui, était complet, je l'espère, que le mémoire fut préparé.

M. RAYMOND: Oui, oui. J'en fais mention parce que j'ai dû me baser, en vue de ma deuxième représentation, ici, à Québec, sur la deuxième édition du règlement.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A partir de là, continuez.

M. RAYMOND: Oui. Lors d'une assemblée de notre association, le 9 janvier, pour faire cela aussi brièvement que possible, une proposition a été déposée et fut acceptée à l'unanimité, à l'effet que le règlement soit rejeté comme inacceptable tel que présenté, sauf les quelques

articles concernant la sécurité, le taximètre et les tarifs.

Les principales objections se concentrent sur environ cinq ou six articles, dont l'agglomération, premièrement. Tel que spécifié à l'annexe A.4 de l'article 6.391, l'association que je représente fera partie intégrante de l'agglomération connue sous le nom de Nord de Montréal, qui sera située entre la rivière des Mille Des, la municipalité de Bellefeuille, la ville de Terrebonne et la municipalité de Pointe-Calumet. Elle comprendra 17 différentes municipalités, dont 40 p.c. des territoires sont de nature rurale, sillonnés, en grande partie, de petits rangs, de petites montées, connus principalement par les gens résidant dans ces environs.

Par la complexité de ces territoires, il est déjà facile de percevoir l'impraticabilité d'une telle agglomération, vu qu'il faudrait soumettre la population à un système de taxi où la presque totalité des propriétaires et chauffeurs seraient étrangers à environ 75 p.c. des territoires qu'ils devront desservir.

Je crois qu'avant d'envisager la formation de tout regroupement de ce genre, le gouvernement devrait, pour assurer un bon service, prendre la responsabilité et les moyens requis pour fournir à tout propriétaire ou chauffeur les informations qui les aideront à mieux connaître le territoire qu'ils devront parcourir, tel que cartes géographiques des territoires, un guide des rues des différentes municipalités, un résumé des règlements municipaux de chacune de ces municipalités, et aussi une période de temps assez longue pour l'étude de ces documents.

Naturellement, la nécessité de produire certains documents demande en elle-même un bon délai, et je crois qu'il serait bienvenu par toutes les parties en cause, ce qui donnera certainement une meilleure chance d'étudier le règlement no 6 en profondeur.

Deuxièmement, il y a les centrales et associations. Vu la complexité de formation, d'installation, de maintien, de toute ignorance des coûts de ces deux points, il est difficile de croire au sérieux du gouvernement de vouloir obliger les propriétaires à s'embarquer dans une galère sans avoir au préalable tous les renseignements requis pour nous permettre d'évaluer la rentabilité d'un tel projet.

Ces articles sont peut-être faciles à implanter, mais pour les détenteurs de permis et les propriétaires, nous croyons qu'il est absolument nécessaire de connaître avant l'application de tel règlement les coûts d'appartenance au conseil de taxi; d'installation de centrales téléphonique et radiophonique; de location ou d'achat de local devant loger la centrale et les bureaux de l'association; des salaires des directeurs ou de tout autre employé requis au fonctionnement et entretien du local; le montant qu'une association devra accumuler en vue de défrayer les dédommagements aux propriétaires quand le renouvellement leur sera refusé.

Il faudrait aussi faire connaître aux propriétaires le nombre exact de permis qui seront émis dans ladite agglomération pour nous permettre de savoir exactement le coût de revient à chacun des propriétaires.

Je crois qu'il est un fait reconnu qu'aucun gouvernement passé, présent ou futur n'ose s'embarquer dans un projet quel qu'il soit sans, au préalable, faire une étude approfondie de toutes les données requises. Alors, pourquoi obliger les propriétaires de taxi à s'embarquer à l'aveuglette dans un projet de centrale et d'association de l'envergure préconisée par le règlement no 6?

Il est vrai que tout cela peut nécessiter encore une fois un temps prolongé, mais il est vrai aussi que depuis les premières minutes de l'ouverture des audiences de votre commission, pratiquement tous ceux qui ont pris la parole s'accordent sur la nécessité d'accorder un certain délai pour donner à tous et chacun, encore une fois, plus de temps pour étudier le règlement et formuler les griefs qui les concernent, et aussi, si le délai est assez long, de parler des bons points que contient le règlement no 6.

Un autre point de controverse dans le règlement no 6 est celui du cautionnement, décrit aux articles 6.214 et 6.215, exigé pour obtenir un permis de propriétaire, \$500, et de chauffeur, \$100. Cet état de choses ressemble étrangement à une condition qui existe au sein du racket de la protection qui consiste à déboursier un montant d'argent pour continuer à exploiter notre commerce. Nous avons étudié ces articles sur tous leurs angles et nous sommes incapables de comprendre la nécessité d'un cautionnement si élevé, ni les raisons que le gouvernement pourrait évoquer pour les maintenir à un tel niveau. Le principe du cautionnement en lui-même est bon mais les montants sont difficiles à digérer, spécialement lorsqu'on jette un regard sur les réquisitions monétaires pour faire la demande, par exemple, d'un permis d'autobus qui ne requiert que \$50, service qui dépend pourtant du même ministère et surtout, aucun montant n'est requis pour renouveler ce même permis. En somme, pourquoi avoir deux poids, deux mesures au sein de la même agence gouvernementale? Probablement, si le gouvernement était tenu de payer un intérêt de 7 p.c. à 8 p.c. annuellement sur les montants du cautionnement, la pilule serait peut-être un peu plus facile à avaler et provoquerait peut-être une réaction assez forte au sein du ministère des Transports pour recommander l'annulation de ce délicat problème.

Un autre point sur lequel nous nous interrogeons est la permission accordée à tout autre mode de transport public d'utiliser des pneus rechapés, du moins sur les roues arrières, alors que le règlement no 6 est explicite dans la réglementation à être imposée à ce sujet. Pourtant les autobus qui pèsent en moyenne une dizaine de tonnes transportent le même genre de public que celui transporté par les véhicules-taxis. Encore une fois, sommes-nous

en face d'une réglementation à deux poids, deux mesures?

Nous avons, au sein de notre association, des propriétaires inquiets quant aux conséquences de l'article 6.147, à savoir s'ils pourront continuer à exploiter leur commerce si cet article est maintenu tel que décrit dans le règlement. Cet article précise qu'un propriétaire de permis devra demeurer dans les limites de l'agglomération pour laquelle le permis est émis, mais dans notre situation, vu la proximité des lacs et des lieux de détente aux environs de Saint-Jérôme, plusieurs de ces propriétaires détiennent des permis depuis plusieurs années, cela sous l'égide municipale, et résident en dehors des limites de l'agglomération, telle que décrite à l'annexe A-4. Ils se voient pratiquement dans la position de ne pas être qualifiés pour obtenir un permis préconisé par votre règlement. Je présume que la situation est la même dans plusieurs autres agglomérations et nous espérons que le gouvernement reconnaîtra la nécessité de prendre les mesures nécessaires pour rectifier le problème.

Un autre problème qui demande aussi votre attention est celui de refuser, dans une ville de 25.000 habitants ou plus, qu'un propriétaire ait d'autres sources de revenus que celui de son taxi. Nous sommes persuadés que si des études approfondies étaient menées, il ressortirait des résultats propres à démontrer que les revenus des propriétaires de taxis dans les villes ci-haut mentionnées sont pratiquement insuffisants lorsque le beau temps nous favorise, soit environ 5 à 6 mois par année. Ce serait un préjudice dommageable aux droits de l'homme qui a le temps, la vitalité, les ressources et du cœur au ventre pour vouloir améliorer son sort et celui de sa famille. Naturellement, tous les propriétaires ne sont pas dans cette catégorie d'hommes. Après un court questionnaire imposé à nos membres, il ressort que plusieurs ne réussissent que durement à gagner leur subsistance et envisagent avec amertume la perte éventuelle de leur commerce si le règlement est adopté tel quel, la principale raison étant l'impossibilité d'emprunter les fonds nécessaires pour répondre à toutes les exigences du règlement, ce qui constitue une bien triste situation à envisager, surtout en ce temps de chômage très élevé.

Je pourrais continuer encore longtemps à décrire les articles frustrants pour le propriétaire et dommageable à l'industrie du taxi en général. Je crois sincèrement que le règlement tel qu'il est présenté n'apportera aucune solution valable aux problèmes existants et qu'il faudrait repenser sérieusement tout projet de réglementation, même s'il faut procéder à l'élaboration de règlements individuels pour chaque ville et région en tenant compte des paroles du premier ministre Bourassa qui a dit que les deux buts principaux sont d'humaniser et de rentabiliser l'industrie du taxi.

M. le Président, je vous remercie de l'occasion de m'être fait entendre.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je vous remercie, M. Raymond. Le député de Maskinongé.

M. PAUL: M. Raymond, pourriez-vous nous dire combien vous avez de membres dans l'Association des propriétaires de taxis de Saint-Jérôme?

M. RAYMOND: A Saint-Jérôme, il y a 48 membres détenteurs de 50 permis.

M. PAUL: Est-ce qu'il y a un règlement municipal qui limite le nombre des permis de taxi dans Saint-Jérôme?

M. RAYMOND: Le but de l'association des propriétaires de taxis de Saint-Jérôme fut exactement de limiter le nombre des permis à Saint-Jérôme.

M. PAUL: Est-ce que vous avez réussi dans votre démarche à obtenir l'adoption d'un règlement municipal à cet effet?

M. RAYMOND: A cet effet, certainement. L'association fut formée il y a environ six ou sept ans dans le but précis de limiter le nombre des permis. C'est parce que dans notre région il y avait beaucoup de permis ambulants, c'est-à-dire de gens qui travaillaient le jour et se servaient de leur permis de taxi pour transporter leurs confrères à leur ouvrage en dehors des limites de Saint-Jérôme. Il y avait aussi plusieurs personnes qui demeuraient dans la région, soit en hiver ou en été, et qui profitaient de l'occasion pour prendre un permis de taxi et obtenir des revenus additionnels.

M. PAUL: C'est ce que les gens de Montréal appellent les spoutniks?

M. RAYMOND: Exactement.

M. PAUL: M. Raymond, pourriez-vous nous dire quelle est la valeur commerciale d'un permis? J'ai cru voir dans votre mémoire, que j'ai parcouru assez rapidement, que la valeur commerciale d'un permis de taxi à Saint-Jérôme...

M. RAYMOND: La valeur commerciale d'un permis à Saint-Jérôme varie entre \$2,000 et \$6,000.

M. PAUL: La valeur actuelle d'un tel permis, est-ce que c'est plutôt \$6,000 que \$2,000? Est-ce que vous voulez dire par là qu'il y a eu à un moment donné ou à certaines périodes une fluctuation dans le prix des permis?

M. RAYMOND: La fluctuation réside dans la grosseur des postes de taxis. Certains postes ont 14, d'autre 5, d'autres 6 voitures. Par contre, il y en a d'autres qui sont totalement seuls et qui travaillent à partir de leur résidence

privée. A ce moment-là, ils évaluent eux-mêmes leur permis aux environs de \$2,000 et ceux qui font partie d'un gros poste de taxis, le prix de leur permis est beaucoup plus élevé.

M. PAUL: Est-ce que vous avez l'impression, M. Raymond, que le règlement no 6 peut vous apporter à vous, propriétaire de taxis de Saint-Jérôme, un avantage quelconque?

M. RAYMOND: Non, pour la simple raison que dans Saint-Jérôme et la région nous ne sommes pas en face des mêmes problèmes qu'à Montréal et dans les grands centres. Les seuls problèmes, comme je le disais dans le premier paragraphe, sont plutôt d'ordre interne quant à l'application du règlement existant de la ville de Saint-Jérôme, plus particulièrement l'application des taux et tarifs, le fait de couper les prix pour certains propriétaires, la concurrence déloyale. En somme, le règlement no 6 par lui-même, vu le manque de problèmes dans la région, ne nous apporterait aucune solution, n'améliorerait aucunement notre situation.

M. PAUL: Je dois retenir cependant, M. Raymond, et ce n'est pas dans le but de vous contredire, absolument pas, que les propriétaires de taxis de Saint-Jérôme verraient d'un bon oeil certaines dispositions relatives au coût de la course et au taximètre.

M. RAYMOND: C'est ce que je spécifiais, dans mon premier article, le taximètre et les tarifs, chose qui, je dois le mentionner, présentement, je crois, est gelée par le ministère des Transports. Une augmentation fut demandée, je crois, avant les Fêtes, au mois de novembre ou au commencement de décembre. Naturellement, c'est présentement gelé et on attend encore les résultats.

M. PAUL: Votre association compte 48 membres. Combien y en a-t-il qui n'ont pas double emploi là-dedans, qui se consacrent exclusivement et uniquement au taxi et dont c'est la seule et principale source de revenu?

M. RAYMOND: Vous me posez une question assez difficile, vu que j'ai été mandaté à la toute dernière minute pour remplacer le président. Voulez-vous parler de double emploi, à salaire?

M. PAUL: Oui ou d'une double source de revenu, y compris celle du taxi?

M. RAYMOND: Y compris celle du taxi?

M. PAUL: Parce qu'un type peut avoir un petit commerce et, en même temps, conduire une automobile-taxi.

M. RAYMOND: Dans ces conditions, sans trop m'aventurer, il y en a probablement

35 p.c. à 40 p.c. qui ont d'autres sources de revenu. Ces sources de revenu, ce qui leur en a donné l'idée, c'est probablement, comme je l'expliquais tout à l'heure, le travail insuffisant dans les belles saisons; on peut parfois passer une, deux ou trois heures sans même être capable de bouger du poste de taxi.

M. PAUL: Lors de votre réunion du 9 ou du 10 janvier, M. Raymond, à l'occasion d'une rencontre de tous les membres de votre association, est-ce que la majorité des membres étaient présents?

M. RAYMOND: Oui, monsieur. Lors de l'assemblée, trente-neuf des quarante-huit propriétaires étaient présents, en plus d'avoir les propriétaires de taxis de deux villes environnantes, soit Saint-Antoine et Lafontaine.

M. PAUL: Qui ne font pas partie de votre association.

M. RAYMOND: Ds ne font pas nécessairement partie de notre association, mais ils étaient intéressés à savoir ce qui se passerait. A Lafontaine, naturellement, il n'y a pas tellement de taxis. Il y a quatre permis seulement. A Saint-Antoine, il y a dix permis. De Saint-Antoine, il y avait, si je me le rappelle bien, quatre ou cinq membres présents. De Lafontaine, il y avait trois représentants sur quatre.

M. PAUL: Est-ce que la résolution que vous avez adoptée a été reçue à l'unanimité?

M. RAYMOND: A l'unanimité, monsieur. Trente copies de cette résolution furent envoyées, je crois au secrétariat parlementaire.

M. PAUL: Je vous remercie, M. Raymond.

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

M. BELAND: M. le Président, j'aurais également quelques questions. Je vais commencer par celle-ci. Les services que vous avez à donner comme taxi, on peut dire que c'est à l'intérieur d'une région semi-urbaine ou semi-rurale.

M. RAYMOND: Exactement.

M. BELAND: A l'intérieur d'un secteur comme tel. Quant à agencer des règlements quelconques sur le plan provincial, est-ce que vous pensez, compte tenu de votre expérience, qu'il devrait y avoir une différence plus ou moins marquée entre des règlements qui devront être appliqués dans une région typiquement rurale et, d'autre part, dans une région typiquement urbaine?

M. RAYMOND: Il devrait y avoir assurément une grosse différence là-dessus. D'après

mon expérience, je crois que, dans les régions semi-urbaines, semi-rurales, la meilleure solution au problème serait plutôt un regroupement préconisé, disons, par le ministère des Affaires municipales, parce que l'idée de joindre des centres urbains et ruraux ensemble pose un problème d'exploitation et de service extrêmement difficile. En tenant compte, cependant, des données du ministère des Affaires municipales, je crois que le problème ne serait pas loin d'être réglé, en ce qui concerne les centres urbains.

Pour la région de Saint-Jérôme, on verrait peut-être d'un bon oeil — je ne veux pas l'avancer officiellement — qu'une association soit formée des propriétaires de Saint-Antoine, de Saint-Jérôme, de Lafontaine et de Bellefeuille qui font pratiquement un centre de travail unique. On donne présentement même des services dans ces régions; en somme, ce sont des agglomérations qui se côtoient.

M. BELAND: Si je comprends bien, vous allez même plus loin au palier sur lequel je vous amenais, en ce sens que vous suggèreriez vous-même qu'il y ait une association par base régionale.

M. RAYMOND: Exactement, mais remarquez bien que c'est tout à fait personnel et non pas au nom de l'association.

M. BELAND: C'est une idée que vous émettez.

M. RAYMOND: Une idée, une suggestion personnelle. Présentement, il y a en cours l'annexion de Saint-Jérôme et de Saint-Antoine. Il est aussi question de l'annexion de Bellefeuille et de Lafontaine mais rien dans ce sens n'est encore en marche.

M. BELAND: Dans l'idée que vous émettez, est-ce que vous essaieriez de regrouper toutes ces associations régionales dans une autre association un peu plus haute, une fédération, ou peu importe? Pensez-vous à quelque chose pour les réunir sur le plan provincial ou si ce n'est pas nécessaire?

M. RAYMOND: Pour les réunir sur le plan provincial, je penserais plutôt à une conurbation ou à un conseil de taxi, mais non pas une association ou une agglomération unique. Nous sommes totalement contre cette idée. Les réunir sous un conseil de taxi serait une très bonne manière de jeter un coup d'oeil sur ce qui se passe réellement dans l'industrie.

M. BELAND: Etant donné que vous êtes dans un milieu, comme on le disait tantôt, semi-urbain, semi-rural, qu'est-ce que vous pensez de l'agencement à l'intérieur du règlement qui permet, entre autres, un maximum de quatre personnes adultes par taxi?

M. RAYMOND: J'étais présent la semaine dernière et je crois que la question fut réglée. Si vous voulez mon opinion sur le sujet, c'est une situation qui est très embarrassante pour nous lorsque nous devons travailler en centre rural. Si nous recevons un appel pour aller chercher des gens à un lac, on ne sait pas d'avance combien de personnes utiliseront le taxi; on peut aussi bien arriver là et avoir cinq, six et même sept personnes. A ce moment-là, on dépasse déjà le maximum permis par la loi. Plutôt que de faire attendre la clientèle et lui envoyer un autre taxi, on la fera monter. C'est une question qui serait très embarrassante et spécialement dans les régions rurales. Quant à la région urbaine, il est assez facile d'y remédier, si le nombre est trop grand, on prend deux taxis, c'est tout. Mais encore là, ce sont les clients qui s'opposent à deux taxis lorsqu'ils croient possible de monter plusieurs dans un seul.

M. BELAND: D'accord.

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

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. Raymond, je voudrais d'abord vous poser une première question. A votre avis et de l'avis de votre association, y avait-il ou y a-t-il un problème de taxi dans Saint-Jérôme?

M. RAYMOND: Quant aux problèmes tels que cités par plusieurs représentations la région de Saint-Jérôme n'a aucun problème, sauf un minime, celui que j'ai précisé tout à l'heure sur l'application des tarifs.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Les tarifs?

M. RAYMOND: Exactement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président...

M. HARDY: Ils sont heureux.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... justement parce que ces gens sont heureux — le député de Terrebonne vient de le dire — il importe de noter ce qu'on retrouve à la première page du mémoire présenté par M. Raymond. Vous rejetez, en somme, le règlement no 6 proposé par le ministre des Transports.

M. RAYMOND: C'est exact.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Avec, naturellement, certaines nuances, compte tenu des tarifs, etc., ce que vous avez indiqué dans votre mémoire. Ce règlement ne vous satisfait pas.

M. RAYMOND: Aucunement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce règlement

ne vous satisfait pas pour les raisons que vous avez évoquées.

Est-ce aussi parce que ce règlement est trop général et vous englobe dans le secteur général de l'industrie du taxi où il y a des problèmes alors que, de votre côté, vous prétendez qu'il n'y a pas de problème?

M. RAYMOND: Exactement monsieur.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous êtes donc, M. Raymond, contre l'idée d'une centrale unique comme on le proposait pour Montréal.

M. RAYMOND: Exactement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que vous êtes pour une association des détenteurs de permis par le biais de laquelle, en réalité, le gouvernement recréerait une centrale unique, c'est bien clair? Cela appert des propos du ministre ce matin. Vous êtes opposé à cela.

M. RAYMOND: Contre une association ou centrale unique.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous suggérez au contraire une sorte de conseil du taxi qui pourrait regrouper les gens.

M. RAYMOND: Ce n'est pas ma suggestion, c'est un fait qui est compris dans le règlement no 6.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, une sorte de conseil du taxi. Vous accepteriez cela.

M. RAYMOND: Exactement, monsieur.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais vous n'accepteriez pas, d'autre part, une intervention directe ou indirecte du gouvernement visant à réglementer l'industrie du taxi par le biais de cette association que le ministre a suggérée comme hypothèse de travail.

M. RAYMOND: Pourriez-vous répéter?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'ai dit ceci: Vous êtes pour l'idée d'un conseil du taxi.

M. RAYMOND: Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais, d'autre part, vous rejetez l'idée d'une association des détenteurs de permis, ce qui apparaît dans le rectangle et qui a été proposé comme hypothèse de travail par le ministre des Transports.

M. RAYMOND: Entièrement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous êtes contre cela. Maintenant, j'aimerais que vous élaboriez un petit peu sur la question du double emploi. Il en a été longuement question quand

nous avons étudié la loi 23 et dans les diverses représentations qui nous ont été faites. Selon l'expérience que vous avez à Saint-Jérôme et dans les régions qui touchent immédiatement Saint-Jérôme, vous croyez nécessaire, et même essentiel, que l'on maintienne dans certains cas le double emploi. C'est-à-dire qu'un homme puisse faire du taxi à certaines heures et occuper, d'autre part, un emploi rémunérateur dans un autre domaine.

M. RAYMOND: M. le député, il est pratiquement essentiel de maintenir le double emploi pour la simple raison que, dans notre région, le seul et unique temps où les propriétaires ont besoin de chauffeurs — le double emploi se résume plutôt en un problème de chauffeur — c'est pour se procurer une ou deux journées de congé par semaine.

Il serait pratiquement impossible de demander à un chauffeur de travailler seulement deux ou trois jours par semaine s'il le faut, sans avoir d'autre source de revenus.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. Raymond, je vais vous poser une question. Peut-être ne pourrez-vous pas y répondre tout de suite étant donné que vous remplacez le président de votre association. Vous refusez le règlement no 6, vous avez indiqué un certain nombre de points qui vous paraissent extrêmement importants. Est-ce que vous avez d'autres suggestions à faire pour amender ce règlement ou, dans le cas de l'association qui vous intéresse, pour que cette association soit soumise à une réglementation qui ne crée pas de problème puisque vous n'en avez pas — dites-vous — à l'heure actuelle?

M. RAYMOND: Vu que je fus mandaté à la toute dernière minute, il m'est assez difficile de formuler d'autres suggestions sans, au préalable, avoir le temps d'étudier réellement à fond. De plus, lors de notre assemblée du 9 janvier, l'assemblée de l'association, il ne fut aucunement question de suggestions à soumettre au gouvernement. Encore une fois, nous manquons de temps pour étudier le règlement no 6.

Mais je crois que pour essayer — et c'est une observation tout à fait personnelle que je fais — de remédier au problème du transport à travers la province, en général — je ne parle pas de ma région, nous n'avons pas de problème — pour améliorer l'industrie du taxi, la seule et unique manière serait de trouver un point de collaboration ou si vous voulez, un point d'honneur qui forcerait les chauffeurs aussi bien que les propriétaires à travailler pour réellement améliorer eux-mêmes leur sort.

Il serait peut-être difficile d'expliquer la manière exacte d'y arriver, mais je crois que lorsqu'une personne veut réellement travailler pour elle-même, soit seule ou avec un groupe, vu que cela a l'air d'être préconisé, elle est plus intéressée. Prenons le cas d'une coopérative. Plus les gens dans la coopérative vont travailler,

plus ils favorisent leur intérêt qui est de la mener à bien. C'est la même chose avec une compagnie. Si le gouvernement juge à propos d'user de pression ou de tout autre moyen pour la formation de coopératives ou de compagnies, ce n'est pas exactement les idées de notre association, mais c'est un point qui donnerait un certain honneur ou un certain but pratique à vouloir rendre l'industrie du taxi plus rentable, aussi bien pour eux que pour le public.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Etant donné que, dans votre mémoire et dans la résolution qui s'y trouve annexée, vous refusez ce règlement no 6, suggérant qu'on le revoie, qu'on le révise, je voudrais vous signaler ceci que personne de nous n'a l'intention de retarder le règlement des problèmes qui peuvent exister dans l'industrie du taxi. Quel est, selon vous, le délai qui pourrait être nécessaire, le temps qui pourrait être requis pour qu'on puisse, le plus rapidement possible, revoir ce règlement et donner satisfaction à ceux des propriétaires comme les vôtres qui ne sont pas satisfaits de ce règlement? Vous comprenez que nous avons eu des représentations de toutes parts, on nous dit que c'est urgent, nous avons essayé de faire diligence en toute matière et en tout temps, mais vous demandez, encore une fois, que soit révisé ce règlement. Cela prend même un certain temps si on veut accorder tous les violons.

M. RAYMOND: Je n'oserais pas préciser exactement le temps, mais disons que je mentionnerai plutôt le temps nécessaire pour permettre, soit à la commission ou au gouvernement, d'approcher réellement ceux qui sont concernés par l'industrie du taxi, chose qui n'a pas été faite dans notre cas, et nous permettre...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Excusez-moi, M. Raymond. Vous dites: Approcher, rencontrer en somme les gens qui sont dans l'industrie du taxi. Est-ce que, dans le cas de votre association, vous avez été consultés de quelque façon?

M. RAYMOND: Aucunement, monsieur. D'aucune façon.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais vous aviez été consultés lors des études qui ont été faites pour la rédaction du rapport Bossé.

M. RAYMOND: Aucunement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Même dans le cas du rapport Bossé?

M. RAYMOND: La seule question qui nous a été posée, si je me rappelle bien, c'est par un certain M. Labelle, qui nous a demandé combien nous avions de taxis à notre poste. C'est la seule et unique question qui a été posée dans toute la région, le fait a été mentionné...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que vous avez été consultés lors de la présentation et de l'étude de la loi 23 qui comporte quand même un certain nombre de prescriptions relatives à l'industrie du taxi, enfin de tout mode de transport en commun? Est-ce que vous avez été consulté, à ce moment-là?

M. RAYMOND: Aucunement, monsieur.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je ne veux pas vous retenir trop longtemps, M. Raymond, mais je voudrais vous poser la question suivante? Est-ce que, dans le cas de l'Association des propriétaires de taxi de Saint-Jérôme, l'association que vous représentez, vous souhaiteriez voir le gouvernement sérier les problèmes, séparer le problème en deux, c'est-à-dire grouper les gens, pour fins d'étude, qui vivent dans des régions comme la vôtre, proche de Montréal, mais qui ne sont pas de Montréal, et d'autre part voir le gouvernement s'occuper plus immédiatement des grandes agglomérations comme Montréal et le Québec métropolitain?

M. RAYMOND: Je crois que c'est un des points que j'ai précisés dans mon dernier paragraphe, en demandant...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'ai lu ce paragraphe.

M. RAYMOND: ... de procéder à l'élaboration de règlements individuels.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui. Par individuels, vous voulez dire par secteurs régionaux?

M. RAYMOND: Exactement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A cause de la différence des problèmes qui peuvent exister d'une région à l'autre.

M. RAYMOND: Exactement, M. le député.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il vous paraît que ce règlement et même certains articles de la loi recouvrent beaucoup plus la réalité du grand Montréal et des grandes agglomérations que celle de vos régions en particulier.

M. RAYMOND: Sans aucun doute.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je vous remercie, M. Raymond.

M. GAGNON: M. le Président, j'aurais une question qui enchaîne avec celle du député de Chicoutimi.

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

M. GAGNON: On a parlé du règlement no 6 comme étant une brique de travail. Quand

j'écoute ce qui vient de là-bas, j'ai l'impression que ce n'est pas une brique de travail, mais une niasse et que le gouvernement voulait se garder le gros bout. On sait que le problème du taxi a toujours été réglé, et l'est encore actuellement, par les villes et les municipalités, à 95 p.c., parce que le gouvernement avait peu affaire au domaine du taxi. Quand j'étais secrétaire d'une municipalité rurale, 100 p.c. des règlements du taxi relevaient des municipalités. Croyez-vous qu'il aurait peut-être été bon pour l'étude de demander aux villes en particulier, disons, comme Montréal, Québec, peut-être huit ou dix villes dans toute la province, de présenter des mémoires qui auraient décrit au ministère des Transports le vrai problème du taxi, avec des suggestions qui auraient pu être insérées dans le règlement no 6 et qui auraient porté sur un aspect pratique du taxi?

J'ai l'impression qu'on a fouillé pas mal et qu'on présente des solutions qui sont irréalistes face à des problèmes. Cela ne veut pas dire que tout est mauvais là-dedans, mais il y a des articles du règlement no 6, je crois, qui sont irréalistes face à la réalité du problème du taxi, telle que je l'ai connue, du moins, lorsque j'étais secrétaire. Alors, croyez-vous qu'il aurait été sage d'agir ainsi, de demander aux villes ou aux municipalités: Présentez-nous donc des mémoires, faites-nous des suggestions et, après cela, nous transposerons cela dans un travail quelconque?

M. RAYMOND: Ce que vous avancez là, M. le député, c'est exactement une des choses qui auraient dû être faites parce qu'en somme ce sont les municipalités qui parlent réellement en connaissance de cause de l'industrie du taxi. J'irais même plus loin: Certains groupements, d'après un article paru dans un journal de fin de semaine, des groupements policiers, trouvaient à redire parce que cela faisait déjà longtemps qu'ils attendaient une réglementation. En somme, je crois qu'ils essayaient simplement de faire oublier leur inefficacité à faire appliquer les règlements municipaux. Si réellement il y avait eu quelque chose à faire sur ce point, c'était beaucoup plus à eux, les corps policiers, de faire les représentations auprès de leur propre municipalité pour régler les problèmes, tel que précisé dans un journal de fin de semaine.

M. PINARD: Dans le journal Dernière Heure, si ma mémoire est fidèle.

M. RAYMOND: Exactement, M. Pinard.

M. PINARD: Cela m'a fortement intéressé.

M. RAYMOND: Je l'ai même avec moi. Si vous voulez, je peux le lire. Cela me fera plaisir.

M. PINARD: Moi, j'en connais le contenu parce que je l'ai lu.

M. RAYMOND: S'il y en a qui sont intéressés à le reconnaître, cela me fera plaisir. Je l'ai avec moi. Je peux le lire à l'assemblée.

M. PINARD: Cela prouve qu'il y a un problème, quand même, si les policiers prennent leur courage à deux mains pour dire, même aux autorités municipales de qui ils dépendent, qu'il y a quelque chose que ne tourne pas rond dans l'industrie du taxi et que les règlements ne sont pas applicables.

M. RAYMOND: Oui, mais, en somme, n'est-ce pas réellement démontrer leur inefficacité? S'ils sont au courant des problèmes qui existent, est-ce que cela ne leur revient pas à eux d'en faire part à leur conseil municipal?

M. PINARD: Est-ce parce que les policiers ne font pas leur devoir ou si c'est parce que le règlement...

M. RAYMOND: C'est l'impression qu'on m'a laissée.

M. PINARD: ... n'est pas applicable totalement ou même de façon partielle? Si vous relisez bien l'article en question, qui reproduit la déclaration des policiers, il y a quand même des questions à se poser.

M. RAYMOND: Mais comment essayer de faire croire à un policier qu'il ne fait pas son devoir? Lorsqu'ils le voient et qu'ils disent même en des termes très explicites qu'il est difficile pour eux de faire leur devoir, s'ils ne sont pas capables d'appliquer leurs propres règlements, comme vouloir blâmer le gouvernement de ne pas avoir agi plus vite?

C'est tout à fait insensé.

M. PINARD: Je me réserve pour la fin. Je vais vous donner une réponse tantôt.

M. RAYMOND: Très bien.

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

M. HARDY: Je voudrais demander à M. Raymond si son association — je ne veux pas son opinion personnelle — considère qu'il y a actuellement dans les limites de la ville de Saint-Jérôme un trop grand nombre de permis.

M. RAYMOND: Dans la ville de Saint-Jérôme, et parlant au nom de l'association, le nombre de permis, tel qu'il est là, est suffisant pour peut-être la moitié de la saison et insuffisant pour l'autre moitié. A cause des températures hivernales, il est pratiquement impossible d'aider réellement la population. Il nous est même pratiquement impossible de rendre service à notre clientèle qui utilise le téléphone.

M. HARDY: Actuellement, est-ce que vous diriez que 50 permis de taxi à Saint-Jérôme ça ne répond pas aux besoins de la population?

M. RAYMOND: Je ne dirais pas que ça ne répond pas, parce qu'en somme vous avez l'autre partie de la saison.

M. HARDY: Mais pendant la saison actuelle, en particulier pendant les jours que nous vivons?

M. RAYMOND: En hiver, il faut prendre en considération la température.

M. HARDY: Ce que je veux savoir, l'hiver à Saint-Jérôme, compte tenu de tous les transports publics, etc., est-ce qu'il y a trop de permis pour répondre aux besoins de la population?

M. RAYMOND: Je ne serais pas prêt à dire ça.

M. HARDY: Il n'y a pas trop de permis?

M. RAYMOND: Non. Mais il ne faudrait pas en couper trop.

M. HARDY: S'il n'y en a pas trop avec 50, qu'est-ce qui arriverait si on appliquait les normes qui sont contenues dans le règlement, c'est-à-dire en avoir à peu près une trentaine? Si on applique les normes qui sont prévues actuellement au règlement no 6, avec la population de Saint-Jérôme nous aurions environ 32 ou 33 permis. Qu'est-ce qui arriverait si nous n'avions que 33 permis?

M. RAYMOND: Cela provoquerait une situation désastreuse pour le public usager du taxi.

M. HARDY: Pour le public. Cela ne créerait pas de problèmes aux propriétaires de taxi.

M. RAYMOND: Nous n'aurions pas de problèmes. Disons que nous ferions de l'argent à la tonne. Par contre, nous ne serions pas capables de donner du service à la population.

M. HARDY: Pouvez-vous nous dire, en parlant de l'agglomération appelée Nord de Montréal, telle que décrite au règlement no 6, si vous avez une idée de la distance qu'il y a entre les deux extrémités de cette agglomération dans la ligne est-ouest, c'est-à-dire de Terrebonne à Pointe-Calumet?

M. RAYMOND: Si ma mémoire ne me trompe pas, il y a tout près de 30 à 35, peut-être 40 milles.

M. HARDY: Et dans la ligne sud-nord, de la rivière des Mille-Iles à Saint-Jérôme, quelle distance y a-t-il?

M. RAYMOND: La limite nord se situe plutôt aux confins de Bellefeuille, qui est comprise dans l'agglomération, mais c'est un territoire extrêmement grand.

M. HARDY: Un peu plus au nord que Saint-Jérôme. Je reformule ma question: Entre la rivière des Mille Iles, qui est la limite sud de l'agglomération, et la limite nord de Bellefeuille, quelle distance y a-t-il?

M. RAYMOND: Elle est approximativement dans les 30 milles, de la rivière des Mille Iles aux limites extrêmes...

M. HARDY: Ce serait une agglomération qui aurait 30 milles par 40 milles. Est-ce qu'il y a dans une ville comme Saint-Jérôme, ou à Saint-Antoine ou Lafontaine, ce que l'on pourrait appeler une certaine personnalisation de la clientèle? C'est-à-dire est-ce que les clients appellent indifféremment l'un ou l'autre des propriétaires de taxi ou s'il y a une certaine préférence pour tel individu?

M. RAYMOND: Je spécifierais qu'environ 85 p.c. à 90 p.c. de notre commerce de taxi à Saint-Jérôme se fait par clientèle établie, soit par téléphone, personnellement ou au poste. Mais 85 p.c. à 90 p.c. du travail de taxi se fait par téléphone et par clientèle établie.

M. HARDY: Vous voulez dire que 90 p.c. des usagers du taxi à Saint-Jérôme ne prennent pas au hasard un poste de taxi dans le bottin mais appellent le Taxi central, le Taxi provincial ou M. Untel?

M. RAYMOND: Exactement, monsieur.

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

M. PINARD: M. Raymond, d'abord, je voudrais vous remercier pour votre présence devant la commission parlementaire des transports ce matin. Je pense que votre témoignage est très éclairant et qu'il nous permet de discuter bien objectivement du pour et du contre relativement au contenu du règlement no 6. Cependant, vous nous permettrez de vous poser des questions pour mieux cerner le problème que nous discutons et peut-être aussi pour en arriver à mieux préciser les objectifs du règlement no 6 et la mécanique de fonctionnement qui y est rattachée.

Au début, je voudrais d'abord relever une de vos affirmations relativement au contenu d'un article de presse dans le journal hebdomadaire Dernière Heure. Vous semblez mettre en doute l'application du règlement du taxi à Montréal, comme règlement lui-même, ou l'efficacité de l'application qui en est faite par les policiers. Ce que j'ai à dire là-dessus, c'est qu'il me paraît qu'à Montréal il y a véritablement un problème

dans l'industrie du taxi et que, malgré les réformes qui ont été entreprises par la ville de Montréal, notamment le gel des permis, la mise en commun des postes, l'abolition de certaines concessions, etc., il reste quand même des problèmes qui n'ont pas été réglés et qui le seront difficilement dans l'état actuel des choses.

Je ne voudrais mettre personne en cause ce matin. J'ai consulté, personnellement, le président du conseil exécutif de la ville de Montréal, M. Niding. Je l'ai même invité à venir devant la commission s'il le jugeait nécessaire et utile pour éclairer d'abord les membres de la commission et peut-être pour donner des précisions sur certaines affirmations ou même sur certaines accusations qui ont été portées à l'endroit du gouvernement de la municipalité de Montréal. Je me suis très bien entendu avec M. Niding. A ma demande personnelle, il m'a fait parvenir, par messenger spécial, toute la liste, par ordre alphabétique, des propriétaires et détenteurs de permis de conduire. Il m'a même envoyé toute la réglementation pertinente actuellement en vigueur dans la ville de Montréal relativement aux taxis. Nous avons eu des conversations sur d'autres sujets. Je ne veux pas l'embarrasser. C'est un homme avec qui je m'entends bien, c'est un homme qui, à mon avis, est franc; c'est aussi un homme qui est ouvert aux suggestions. J'essaie de lui rendre la pareille. Cependant, vu que le problème est maintenant soulevé, je sais pertinemment bien que le règlement no 6, tel qu'il est présenté, mais tel qu'il pourrait aussi être amendé, ferait l'affaire de ceux qui ont charge de l'émission des permis de taxi dans la ville de Montréal et serait aussi bien vu de ceux qui ont à faire respecter un règlement qui est difficilement applicable à cause de toutes les limites territoriales que vous connaissez actuellement dans la ville de Montréal. A tel point qu'un policier qui aurait un bref d'infraction à signifier à une personne à la suite d'un délit commis en vertu de ce même règlement de taxi, s'il n'est pas du bon côté de la rue, n'ayant pas de juridiction pour signifier ce bref, le remet dans sa poche et s'en retourne avec son petit bonheur. C'est le témoignage que vous retrouvez dans l'article paru dans Dernière Heure.

M. PAUL: M. le ministre, est-ce que le règlement de la charte de la ville de Montréal ne permet pas la signification de ces brefs par poste recommandée?

M. PINARD: Possiblement. Je ne prends pas l'exemple donné par les policiers pour me raccrocher de façon fondamentale à cet argument. Je n'en discute pas le bien-fondé. Je dis tout simplement ce qui a été déclaré comme étant une difficulté d'application du règlement du taxi dans la ville de Montréal.

Je réponds à vos autres déclarations relativement à l'objection que vous avez de voir le

gouvernement du Québec, par l'entremise du ministère des Transports, prendre le contrôle de l'industrie du taxi plutôt que de laisser le contrôle aux municipalités, au plan de la réglementation, plutôt que de le laisser au ministère des Affaires municipales qui pourrait, lui, édicter des règlements qui, par la suite, seraient repris par les municipalités aux fins de l'application de ces règlements.

Tout cela, M. Raymond, découle d'une décision du gouvernement de se donner une véritable politique des transports. C'est ce qui a été décidé par l'adoption de la loi 23 qui, à mon avis, donne au Québec des pouvoirs en matière de transport des marchandises, des personnes par mer, par rail, par avion, de toutes les façons que nous pouvons imaginer. Cela permet au gouvernement du Québec de structurer un véritable ministère des Transports qui pourra être à l'heure du modernisme et qui pourra reprendre le terrain perdu, notamment sur d'autres provinces comme l'Ontario, en matière de transport des marchandises et des personnes, qui pourrait lui permettre de déboucher sur ce qu'on appelle maintenant le système intermodal de transport, au lieu de se confiner de façon traditionnelle à la route et à d'autres moyens maintenant dépassés. Je ne fais pas d'autres déclarations plus détaillées là-dessus. Mes positions sont connues et celles du gouvernement également.

La réglementation qui suit logiquement l'adoption de la loi 23 c'est le règlement no 4, le règlement no 2, le règlement no 1. Nous sommes rendus au sixième règlement, nous avons un autre règlement en voie de préparation qui va traiter du transport en commun, du transport des marchandises en vrac, du transport des personnes, etc. Cela aussi est un problème compliqué, je l'admets tout de suite, et ça prend de bonnes équipes multidisciplinaires pour pouvoir rédiger un règlement réaliste et efficace.

Je soutiens — et on pourra toujours essayer de me contredire là-dessus ou d'infirmer mes propos — que pour arriver à prendre le contrôle efficace de l'industrie du taxi de la grande région de Montréal et d'autres régions du Québec, il faut qu'il y ait un ministère responsable et ce ministère doit être le ministère des Transports. Vous avez connu comme moi la difficulté d'application des règlements édictés par des municipalités en matière de taxi. Des municipalités comme Sherbrooke, par exemple, ont vu le problème, ont fait une réforme en profondeur, réforme qui nous a été expliquée de façon bien claire et bien précise par M. Charpentier qui représente l'association unique des détenteurs de permis de la ville de Sherbrooke. Je me dis que si cela a été possible pour la ville de Sherbrooke, cela aurait pu l'être pour une foule d'autres municipalités. L'exemple donné par la ville de Sherbrooke nous permet de vous dire ce matin que le règlement no 6, du moins dans un de ses éléments majeurs, est

presque une copie, sans que nous l'ayons su, de ce que Sherbrooke a réalisé en matière de réglementation du taxi. Si bien que cela devient bien embêtant pour nous de défaire ce qui a été bien fait à Sherbrooke, mais je pense qu'il y a possibilité de garder le système actuellement en vigueur à Sherbrooke et de l'incorporer à l'intérieur de notre règlement no 6. Il y a tout simplement la difficulté de savoir si l'association que nous proposons dans l'hypothèse de travail, dans le tableau de gauche, peut permettre à l'association qui fonctionne à Sherbrooke actuellement de s'y incorporer et de ne pas perdre son statut. C'est un problème juridique qui m'apparaît facilement réglable.

A cause de la diversité de la réglementation en matière de taxi dans toutes les municipalités du Québec, il a fallu un jour faire le point.

Nous sommes rendus à ce moment crucial de la décision. Je veux que le règlement qui sera approuvé par le Conseil exécutif et finalement adopté par le gouvernement soit réaliste, efficace, qu'il n'embête pas tout le monde pour le plaisir de le faire, mais permette à ceux qui sont les plus intéressés dans l'industrie du taxi d'être des collaborateurs efficaces, des artisans de leur propre réforme. C'est l'objectif fondamental poursuivi par le gouvernement. C'est pour cela que je laisse la porte ouverte à des amendements, après avoir entendu tous ceux qui sont invités à venir témoigner devant cette commission.

Le problème ne s'est pas posé seulement à Montréal. Je choisis une autre ville, qui est la deuxième grande ville en importance au Québec, la ville de Québec. Le maire Lamontagne est d'accord sur la réforme fondamentale du taxi. Je ne dis pas qu'il est constamment et totalement d'accord sur toutes les dispositions du règlement no 6, sur toutes les questions de détail. Le maire Lamontagne a été certainement un personnage important de la vieille capitale qui a recommandé au gouvernement de faire cette réforme de taxi. Je ne le commets pas davantage. Il aura peut-être l'occasion aussi de nous dire son opinion. Je l'invite, tout comme j'ai invité M. Niding, à venir témoigner devant la commission, s'il le juge utile et nécessaire ou d'envoyer son représentant.

M. RATTE: Excusez-moi, M. le ministre. Vous avez parlé du maire Lamontagne. Cela me concerne.

LE PRESIDENT (M. Caron): Un instant. Le ministre...

M. PINARD: Cela concerne bien du monde. Cela concerne toute la ville de Québec. Laissez-moi terminer mon propos et, tantôt, si vous avez des questions à me poser, il me fera plaisir de vous répondre.

M. RATTE: C'est bien, M. le ministre.

M. PINARD: Le maire Lamontagne m'a personnellement écrit pour me dire — il a écrit également au premier ministre — qu'il appuyait les revendications des chauffeurs de taxi, des petits propriétaires de taxis et peut-être aussi les revendications des associations de services qui regroupent de plus gros propriétaires, détenteurs de permis. Je pense que le maire Lamontagne s'aperçoit que tout le monde ne peut pas réglementer l'industrie du taxi. Je ne sais pas s'il est prêt à aller aussi loin que ceux qui sont responsables de l'émission des permis de taxi dans la ville de Montréal et qui disent: Bravo! Enfin, le gouvernement a décidé d'agir. Voilà un problème dont nous n'aurons plus à nous occuper. Nous croyons que le gouvernement, maintenant, par le ministère des Transports est mieux équipé que nous pour s'en occuper.

J'espère que mes paroles ne dépassent pas ma pensée et que je dépasse pas, non plus la pensée de ceux de qui je parle ce matin. Je veux leur laisser toute liberté de venir préciser davantage leur opinion sur le sujet ou même de venir contredire mes propos, parce que j'estime que c'est essentiel pour la commission d'entendre tous les sons de cloche.

UNE VOIX: On a bien hâte à ce jour.

M. PINARD: A Saint-Jérôme comme ailleurs, je pense, sans connaître textuellement le règlement de taxi que vous avez actuellement en vigueur dans votre municipalité, qu'il n'y a pas d'impossibilité de le concilier avec le règlement proposé. En effet, c'est un règlement proposé, le règlement no 6; ce n'est pas un diktat du gouvernement cependant. C'est une formule de travail dont on se sert en ce moment pour mieux en arriver à corriger la solution avec vous.

C'est ce que j'avais à dire là-dessus. Je pense que vous avez bien fait de soulever le problème vous-même, même si vous le faites pour le compte d'autres. Vous avez soulevé le problème du taxi dans la région de Montréal et le problème de l'applicabilité du règlement du taxi de la ville de Montréal. Cela m'a permis de vous répondre sur ce sujet précis et aussi sur la trop grande diversité de la réglementation dans les autres territoires municipaux du Québec. Il faut donc en arriver à un règlement uniforme dans la mesure du possible.

Sur d'autres sujets que vous avez développés, je voudrais vous dire que la loi 23 ne laisse plus aucun doute quant à celui qui doit avoir la responsabilité de réglementer l'industrie du taxi. La loi 23 dit que le problème est maintenant de juridiction provinciale, il n'est plus de juridiction municipale.

Je résume ma pensée en disant que tous les problèmes, à mon avis et de l'avis d'autres aussi, venaient du fait qu'il y avait un mauvais découpage des territoires municipaux qui rendrait précisément cette réglementation municipale difficile à appliquer.

Il y avait aussi le fait que les municipalités n'ont pas toujours réussi à bien faire appliquer les règlements du taxi parce qu'ils étaient trop imprécis, qu'ils étaient trop "laxes", je ne sais pas si le terme est français...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Trop lâches.

M. PINARD: ... lâches, ou trop restrictifs, dans d'autres cas. A cause de l'ambiguïté de certains règlements, nous avons cherché à mieux équilibrer cette réglementation pour la rendre plus facilement applicable dans le territoire québécois, dans les grandes agglomérations urbaines comme dans les petites et les moyennes.

J'ai donné l'exemple des municipalités qui ont fait des réformes et qui ont réussi. Chapeau bas devant elles. L'exemple aurait peut-être pu être suivi par les autres municipalités qui fonctionnaient moins bien. Le gouvernement étant pris avec un problème qui a été jugé à caractère aigu, explosif, à cause de tous les événements violents que nous avons connus ces dernières années, je pense que personne ne peut faire le reproche au gouvernement d'avoir au moins essayé de présenter une solution de rechange et de proposer un règlement qui pourrait, après audition, après discussion, après rodage, être jugé acceptable par les parties intéressées.

Vous avez également soulevé tantôt le problème du double emploi. Je voudrais que vous sachiez que dans le règlement no 6, tel que déposé, le gouvernement n'interdit pas le double emploi aux chauffeurs mais l'interdit pour le moment aux propriétaires détenteurs de permis. J'ai dit déjà la semaine dernière, et je répète, ce matin, que toute cette question sera réétudiée à la lumière des témoignages qui ont été rendus devant la commission par les associations de services, par l'association qui regroupe les propriétaires artisans ou les propriétaires moyens, ceux qui ont cinq permis de taxi, et aussi par les représentants des associations de chauffeurs.

M. Raymond, je prends maintenant votre mémoire parce qu'il est fort intéressant. H mérite qu'on s'y arrête et je vous donne, au moins ce matin, mon opinion, même si elle peut être jugée, non pas partielle mais partielle, quitte à y revenir plus tard. Sur le problème de la perte de commerce et d'identification, voici ce que je peux répondre aux affirmations de votre mémoire. Nous avons pris bonne note des représentations relatives à la valeur marchande du permis qui, vous le savez, est fluctuante. La valeur marchande d'un permis de taxi à Montréal est probablement beaucoup plus élevée que la valeur marchande d'un permis à Saint-Pierre, par exemple, ou à Matane ou même dans d'autres villes comme Trois-Rivières, Drummondville, Joliette et Saint-Jérôme.

J'aimerais vous poser une question. Seriez-vous d'accord sur l'hypothèse de travail qui

apparaît à la gauche, derrière moi, et qui a été expliquée d'une façon assez détaillée lorsque M. Boisjoly s'est présenté avant vous devant la commission? Je pense que M. Boisjoly a bien saisi l'objectif que nous pourrions poursuivre et atteindre avec la création de cette association qui regrouperait les détenteurs de permis, individus et compagnies, qui pourrait avoir le caractère de représentativité voulu par la loi 23 et par le règlement devant la future commission des transports avec, de façon séparée — je le répète — la possibilité de mettre en fonctionnement des associations de services qui pourraient dispenser des services, comme c'est le cas actuellement par l'Association Diamond, par l'Association de services Lasalle et les autres.

Ces associations pourraient, dans la mesure du possible, mettre en branle un système de rentes en faveur du chauffeur qui se plaint de ne pas avoir de sécurité dans l'industrie du taxi, et c'est vrai. Elle pourrait donner des bénéfices d'assurance-vie, d'assurance générale, de responsabilité publique en cas d'accident, etc. Elle pourrait permettre l'achat en groupe d'essence, de pièces de rechange, de pneus et que sais-je encore. Cela pourrait aussi permettre l'établissement d'une centrale de contrôle qui n'aurait pas de caractère obligatoire dans cette hypothèse de travail, mais qui pourrait offrir un choix.

Je pose le même problème que j'ai posé à M. Boisjoly. Si vous voulez me répondre tout de suite, je vous laisse cette liberté. Si vous voulez en prendre note, vous pourrez me répondre à la suite des autres remarques que j'ai à vous faire.

M. RAYMOND: Je vais vous répondre immédiatement, M. Pinard, au nom de l'association. Il fut bien spécifié que les membres présents étaient totalement contre l'idée d'une centrale unique. Par le fait même, totalement contre une association que Saint-Jérôme détient. Elle est déjà en possession d'une association unique à Saint-Jérôme. Je ne vois pas pourquoi élaborer là-dessus, mais ce sont les recommandations qui ont été faites à l'assemblée. Ils étaient totalement contre les idées exprimées dans la pancarte de gauche.

M. PINARD: Me permettez-vous de préciser ma pensée là-dessus?

M. RAYMOND: Certainement.

M. PINARD: Dans votre mémoire, vous dites que cette association prévue dans le règlement no 6, ou même celle que nous prévoyons dans l'hypothèse de travail, aurait pour effet d'éliminer toutes raisons sociales de taxi qui font partie intégrante de toute communauté, en réduisant tout propriétaire actuel à ne devenir que des marionnettes numérotées, n'opérant que lorsque les ficelles téléphoniques seront tirées.

A mon humble avis, c'est faux, dans l'hypothèse de travail qui est posée derrière moi. Les

associations qui existent en ce moment vont continuer à subsister, vont conserver leurs raisons sociales. Il n'y aura pas de disparition automatique de la raison sociale, par exemple, de l'Association Diamond, de l'Association Lassalle, de l'Association des propriétaires de taxis de Saint-Jérôme. Cela va subsister.

Mais, au plan de la représentativité, vous allez être incorporés dans l'association qui apparaît dans le rectangle rouge et noir. Pour le reste, vous avez des choix. Si vous voulez rester associés à une association de services déjà existante, vous le déciderez. Si par hasard, la nouvelle association de services proposée dans l'hypothèse de travail offre des services à meilleur compte, de meilleure qualité, mieux administrés, il me paraît possible que vous décidiez un bon jour de faire un autre choix. Ce choix vous est offert. C'est à vous de dire si, oui ou non, il est acceptable dans le moment.

M. RAYMOND: Il m'est impossible, pour le moment, de répondre dans l'affirmative sans, au préalable, me représenter devant une assemblée de notre association pour discuter de ce fait.

M. PINARD: Au sujet du cautionnement, je pense que vous avez raison de soulever le déséquilibre qui peut exister entre le montant de cautionnement exigible en vertu du règlement no 6 par rapport à d'autres cautionnements, qui peuvent être de même nature ou de nature différente, actuellement exigibles par la Régie des transports du Québec entre autres. Ce que je peux vous dire là-dessus, à cause de l'expérience que vous avez du taxi, à cause de cette possible disparité trop grande entre les montants de cautionnements, c'est que je vais remettre ce problème à l'étude et que nous allons chercher à mieux équilibrer les montants des cautionnements exigibles par la Régie des transports dans le domaine du transport par autobus, par exemple, dans le domaine du transport par d'autres moyens, par camion. Nous allons essayer de faire en sorte que la Commission des transports qui sera formée et qui succédera à la Régie des transports actuelle fasse un meilleur équilibre de ces cautionnements.

Au sujet de l'association, votre mémoire en parle assez longuement aux pages 2 et 3, je prends bonne note des remarques qu'il contient. Je vous répète que l'hypothèse de travail qui apparaît derrière moi à ma gauche pourrait être acceptable comme solution de rechange quitte à vous et à vos membres à en faire une analyse plus approfondie. Nous allons vous en laisser le temps et j'espère que vous aurez d'autres choses à nous dire un peu plus tard là-dessus. Peut-être que vous aurez changé d'idée, peut-être pas, mais j'aimerais quand même connaître votre point de vue. Non pas votre point de vue personnel exclusivement, mais le point de vue de votre association.

Quant à la centrale et au problème de l'agglomération dont vous parlez à la page 3 et

surtout à la page 4, je retiens les remarques qui y sont faites. Je vous dis que l'association qui apparaît dans le cadre rectangulaire bordé de rouge et de noir pourrait peut-être être lancée par une autre personne que le fonctionnaire du ministère des Transports qui porterait provisoirement le titre de directeur gérant et qui pourrait servir à aider les associations à se regrouper et à se structurer. Comme je l'ai expliqué tantôt assez longuement à M. Boisjoly, si dans le milieu du taxi à l'heure actuelle il y a des personnes — et je n'en doute pas et je ne veux pas en douter — capables de prendre en charge ces responsabilités et de conduire à bonnes fins les objectifs poursuivis par le gouvernement, il en sera ainsi.

Encore une fois, je pense que l'hypothèse de travail peut répondre à ce problème. Je veux vous laisser le temps d'y songer et de nous dire ce que vous en pensez après avoir consulté vos membres.

A la page 5, vous mentionnez d'autres articles du règlement qui semblent vous embarrasser pour le moment. Je passe, j'en prends bonne note, sauf que je m'arrête au paragraphe 4 de la page 5 de votre mémoire, où vous posez le problème suivant. Pourquoi attaquer l'utilisation de pneus réchappés sur un véhicule-taxi? Si vous étudiez l'article 6.256 du règlement no 6, vous verrez que votre affirmation, je le regrette, s'avère fausse. L'article 6.256 dit ceci: "Nul propriétaire ou chauffeur ne peut mettre un véhicule-taxi en service dont un pneu est un pneu réchappé, ou non, dont la fabrication n'est pas conforme aux normes établies par le ministère fédéral des Transports." Ceci laisse place dans le règlement à la possibilité de mettre sur des voitures-taxis des pneus réchappés mais pour autant que toutes les conditions de sécurité et de qualité de rechappage soient respectées. Alors, c'est un détail, mais cela me permet de vous répondre de façon plus précise là-dessus.

M. RAYMOND: Je crois que c'est un détail qui fut mal interprété par les membres de l'association.

M. PINARD: A la fin de votre mémoire, vous avez soulevé le problème de la résidence des propriétaires, qui serait hors de l'agglomération. C'est l'article 6.147, alinéa A-4, qui traite de ce problème. Je prends bonne note des déclarations et des remarques que vous avez faites là-dessus. Je pense que, dans certains cas, il peut y avoir un problème d'application au chapitre de la résidence ou au chapitre du découpage territorial de l'agglomération. Nous allons donc remettre ce problème à l'étude, pour voir si vraiment il y a un problème grave à ce niveau et si vraiment c'est un problème insoluble. Je pense que c'est tout simplement un problème d'accommodement et d'adaptation du règlement à certaines conditions territoriales données et à certaines conditions de résidence qui peuvent se poser à l'égard de certains

propriétaires de permis, mais je ne pense pas que ce soit le cas du plus grand nombre. Cela me paraît être, ce matin du moins, un cas d'exception.

Vous avez soulevé le problème du double emploi, mais je pense que j'ai répondu à vos remarques là-dessus.

Encore une fois, je voudrais vous remercier pour la grande objectivité avec laquelle vous avez présenté votre mémoire et aussi pour les réponses précises que vous avez données aux questions qui vous ont été posées par les membres de la commission parlementaire. Je crois que votre représentation nous aidera à mieux cerner les problèmes dont vous avez discuté.

Quant au problème de la consultation préalable au dépôt du règlement no 6, je pense que M. Bossé est mieux placé que moi pour dire quel est le genre de consultation qui a été faite auprès de vous. Si ce n'est pas avec vous personnellement, auprès de certains des membres que vous représentez. Si M. Bossé ne l'a pas fait personnellement, il est possible qu'il l'ait fait par personne interposée, avec des membres de son équipe d'enquêteurs. Je lui laisse le soin et la responsabilité de dire de quelle façon cette consultation a été faite, parce que vous comprendrez que je n'ai pu faire ces consultations, n'étant pas titulaire du ministère des Transports à l'époque. Je ne veux pas me défilier, mais je veux quand même qu'on sache dans quelle situation je suis appelé à travailler. Je pense que M. Bossé peut vous donner une bonne réponse, dans les circonstances.

M. RAYMOND: Je vous remercie, M. Pinard, de tous vos bons éclaircissements.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'aurais une question à poser au ministre.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Le député de Chicoutimi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous avez parlé, tout à l'heure, de consultations avec M. Niding au sujet du règlement no 6.

M. PINARD: Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que ces consultations ont eu lieu récemment ou avant que le règlement ne soit publié, et non pas promulgué?

M. PINARD: En toute franchise, je dois vous dire qu'elles ont eu lieu avant, après que le premier ministre eut confié à M. Bossé la responsabilité de faire l'enquête dans l'industrie du taxi. Mais, à la décharge de M. Niding — je veux le dire tout de suite, de façon très franche devant la commission — il ne semblerait pas, d'après ce que M. Niding m'a dit la semaine dernière qu'il y ait eu consultation de nouveau avant le dépôt du règlement no 6.

C'est pour cette raison spécifique que je l'ai invité à venir lui-même nous dire ce qu'il en pensait devant la commission ou à se faire représenter par M. Lapointe qui, d'après ce qu'il m'a expliqué, est le chef du Bureau d'émission des permis de taxi, à Montréal.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous avez fait état, tout à l'heure, de l'opinion du maire Lamontagne de Québec. Est-ce que — je ne voudrais pas abuser la commission et vous prêter des propos que vous n'avez pas tenus — vous avez dit que le maire Lamontagne approuvait la loi 23 ou s'il approuvait le règlement no 6?

M. PINARD: Ce que j'ai dit — je ne voudrais pas être mal interprété — c'est que le maire Lamontagne, à ma connaissance personnelle — d'ailleurs, il a communiqué avec moi par écrit — a encouragé la réforme dans l'industrie du taxi. Il a encouragé les associations, quelles qu'elles soient, à se regrouper et à se donner des instruments de travail plus efficaces, plus humains, plus rentables, etc.

Je ne dis pas que le maire Lamontagne a applaudi à pleines mains quand il a appris le dépôt du règlement no 6. Je ne veux pas le commettre. Seulement, je l'invite, lui ou son représentant, à venir nous dire ce qu'il en pense, s'il le juge utile et nécessaire. Je pense que le maire Lamontagne, parce que je le connais personnellement, et que nous en avons discuté, souhaite une réforme dans l'industrie du taxi.

Je pense que, comme maire responsable de l'administration municipale à Québec, il a cherché, lui et son conseil de ville, à faire certaines réformes. Il s'aperçoit qu'il y a un besoin d'uniformité et d'un meilleur contrôle de cette industrie. Probablement — il viendra nous le dire s'il le veut — qu'il songe que c'est essentiel pour le ministère des Transports de prendre plus de responsabilités dans ce domaine et de peut-être aussi laisser moins de latitude aux municipalités qui n'ont pas toujours tout ce qu'il faut pour corriger les situations et contrôler cette industrie qui, à mon avis, non seulement mérite d'être contrôlée, mais doit l'être.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'ai posé cette question pour qu'il n'y ait pas d'équivoque. Il est bien évident que la plupart des maires, qui ont parlé publiquement, soit devant leurs conseils municipaux ou à l'occasion de rencontres avec des organismes de citoyens, ont déclaré qu'ils souhaitaient voir une réglementation générale du transport sous toutes ses formes.

Le maire Lamontagne a exprimé son avis au sujet de la loi 23, disant qu'elle était nécessaire. Mais je croyais important de vous prier de préciser, ce matin, s'il a été consulté au sujet du règlement no 6 depuis le moment où vous l'avez déposé ou avant qu'il ne soit déposé. J'aimerais savoir du ministre s'il y a eu consultation préalable ou s'il y a eu consultation depuis que ce règlement est connu.

J'aimerais avoir du ministre une réponse précise à ce sujet pour qu'il n'y ait pas d'équivoque dans l'esprit des gens qui s'intéressent aux problèmes dans la ville de Québec.

M. PINARD : En toute franchise, je dois dire que, personnellement, je n'ai pas consulté le maire Lamontagne sur le contenu du règlement no 6. Ce que je puis dire, et ça doit être retenu, comme étant très valable, c'est que nous avons eu constamment, au sein de l'équipe de travail du ministère des Transports et du Conseil exécutif de la province, la présence du directeur de la circulation de la ville de Québec.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. Laliberté.

M. PINARD: A mon avis, il avait un mandat du conseil municipal de la ville de Québec. Je n'ai pas assisté à toutes les réunions de travail mais j'imagine que M. Laliberté, étant un homme responsable, compétent, a pu donner son point de vue, parfois divergent, parfois convergent, avec les autres membres de l'équipe. Je n'engage pas plus loin sa responsabilité, pas plus que je ne veux engager celle du maire de Québec ou des membres du conseil municipal de Québec. Je pense que les choses doivent être précisées au moment où c'est nécessaire de le faire. Je ne peux pas accepter ces accusations lancées à la volée et parfois à la légère qu'il n'y a eu aucune consultation au préalable avant que le gouvernement ne décide d'ordonner cette enquête Bossé et ne décide de déposer le règlement no 6. Peut-être que cette consultation n'a pas été poussée assez loin, peut-être qu'elle n'a pas été suffisamment représentative. C'est-à-dire qu'on n'a pas peut-être réussi à rejoindre tous ceux qui se sentent affectés, un tant soit peu, par le contenu du règlement no 6. Je m'aperçois d'une chose, c'est que tout le monde a demandé une réforme mais, quand la réforme arrive, ça fait mal à quelqu'un. C'est normal que quelqu'un vienne le dire au gouvernement de la façon dont on le fait. C'est tout à fait normal.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le ministre, vous vous souviendrez que, lorsque nous avons terminé l'examen de la loi 23, qui a finalement été adoptée, nous vous avions prié — vous vous y êtes prêté de fort bonne grâce — de soumettre, dans les délais les plus brefs, la réglementation afférente à cette loi, partie par partie, parce que c'est très complexe. Nous vous avions demandé à ce moment-là de consulter les organismes et tous les citoyens intéressés, ce que vous avez fait.

Le but de ma question lorsque je vous ai interrogé au sujet de M. Niding et de M. Lamontagne était de vous faire préciser la nature des conversations que vous auriez pu avoir et la nature des consultations qui se sont tenues avant ou après le dépôt de ce texte du règlement no 6. Maintenant, en ce qui concerne les autres mécanismes de consultation qui ont

été appliqués, vous nous avez dit tout à l'heure que M. Bossé pourrait nous fournir des renseignements. Je serais extrêmement heureux de l'entendre.

M. BOSSE: M. le Président.

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

M. BOSSE : Avant de répondre directement à M. Raymond, je voudrais quand même faire certaines mises au point. Ce n'était pas une mince tâche de consulter tout le monde et de préparer ce règlement. Ce règlement n'a pas la prétention de faire le consensus de tous les intérêts mis en cause. Je pense bien que tous les membres de la commission qui ont eu l'occasion d'entendre les divers témoignages ici ont pu se rendre compte des difficultés que peuvent rencontrer celui ou ceux qui sont appelés à faire la consultation. D'une part, reprenons la consultation au niveau de la ville de Québec, afin de préciser, pour la satisfaction du très honorable député de Chicoutimi...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pour la satisfaction de tous les contribuables.

M. BOSSE: ... de tous les contribuables et de tous les intéressés...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Et non pas pour ma satisfaction à moi.

M. BOSSE: ... à la suite de la question posée...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Tous ceux qui sont intéressés au problème.

M. BOSSE: Je suis d'accord avec le député de Chicoutimi. Il y a eu rencontre lors de l'enquête à Montréal avec M. Niding et avec les officiers responsables qui ont été délégués par le conseil exécutif. D'autre part, il y a eu consultation et rencontre avec M. Saulnier qui, à ce moment-là, était président de la Communauté urbaine de Montréal et il y a eu rencontre avec toutes les villes, ou à peu près, de la communauté urbaine. Il y a eu aussi, en ce qui a trait à Québec proprement dit, à la ville de Québec, non seulement consultation, mais participation avec l'équipe de travail. J'ai personnellement participé au comité consultatif qui existe à Québec, comité qui nous a donné l'idée de créer ce comité de consultation à l'intérieur du règlement, comme il est stipulé dans l'une des recommandations du rapport que j'ai fait au premier ministre.

En ce qui a trait à la consultation du maire Lamontagne, évidemment c'était quasi impossible dans l'immédiat, avant de préparer le règlement en lui-même, de revoir encore tout le monde et tous et chacun. Cependant, nous avons

fait parvenir, au mois d'août, une lettre à chacun des maires des municipalités de la province de Québec — les municipalités de 25,000 et plus, parce que les autres parties sont des régions et, comme vous avez dû le constater dans le règlement, les régions sont traitées différemment — afin de connaître les représentations qu'ils désiraient faire. Et cela a été fait aussi pour les associations représentatives, ou qui s'étaient révélées existantes, ou qui nous avaient fait parvenir des mémoires ou qui nous avaient fait des remarques lors de nos rencontres ou de nos visites. En ce qui a trait à Saint-Jérôme en particulier, en 1970, lors de l'enquête, un des représentants qui travaillaient avec moi est allé consulter sur place le président de l'association que vous représentez. Ceci n'a peut-être pas été porté à votre connaissance. Il a aussi dialogué avec un certain nombre de propriétaires et de chauffeurs. C'était la méthode utilisée, la méthode d'échantillonnage, non scientifique évidemment, mais valable, à notre avis. Il s'agissait pour nous de recueillir le plus d'information possible auprès des gens. Donc, à Saint-Jérôme, il n'y a aucun doute, la consultation a été faite.

De plus, j'ajouterai qu'au mois de janvier 1971, toutes les villes de 25,000 de population et plus avaient reçu une lettre du premier ministre, leur demandant de collaborer sur trois points très particuliers, que je n'ai pas à énumérer ici, puisqu'ils ont déjà été énumérés: La question du gel des permis, etc..

Cela étant dit, je ne crois pas que vous ignoriez personnellement le fait qu'il existait un document concernant le taxi, qui s'appelait, et qui s'appelle encore le rapport Bossé, qui a quand même fait l'objet soit d'appuis, soit de critiques.

Si vous me le permettez, ce règlement a été distribué, et même si vous n'en aviez que quatre copies, il reste quand même que dans les circonstances — et les parlementaires le savent — c'est avec une très grande célérité que le document a été distribué afin qu'on en prenne connaissance. Evidemment, qu'il soit complexe, qu'on ait des difficultés à le comprendre, je le comprends.

M. PAUL: Est-ce que le député me permet une question?

M. BOSSE: Certainement.

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

M. PAUL: Est-ce que le député de Dorion peut nous dire pourquoi on a escamoté les délais prévus dans nos règlements quant aux séances des commissions parlementaires, qui prévoient qu'un délai de 30 jours doit être donné aux organismes ou aux corps intéressés avant de se faire entendre devant une commission parlementaire?

M. BOSSE: Le député de Maskinongé comprendra que, sur les questions de procédure, je laisse le soin...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce n'est pas une procédure.

M. PAUL: Ce n'est pas une question de procédure.

M. HARDY: Je suis d'accord avec le député de Maskinongé. Je n'aime pas tellement la procédure, mais sur ce point de procédure, je serais porté à dire qu'il y a quelque chose d'un peu...

M. PAUL: M. le Président, je vous prierais d'inscrire cela en gros au journal des Débats: le député de Terrebonne et moi sommes d'accord.

M. HARDY: Nous avons un règlement et, sans vouloir faire de procédurite, quant à moi, j'aime bien qu'on respecte ce règlement.

M. BOSSE: Je voudrais répondre au député de Maskinongé.

LE PRESIDENT (M. Séguin): On me permettra de considérer la question comme déjà réglée puisqu'il y a accord entre deux membres de la commission.

M. PAUL: Je retire mon accord, M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je reconnais que le député de Dorion devrait procéder maintenant puisque la réponse est donnée.

M. BOSSE: Je voudrais répondre indirectement au député de Maskinongé, en ce sens que, dans le contexte, nous avons de multiples pressions venant de divers groupes et d'individus afin de produire ce règlement. On disait: Le bill 23 est adopté maintenant. Le député de Chicoutimi en sait quelque chose. Il a lui-même été l'objet de ces pressions.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je n'ai pas été l'objet, j'ai été le sujet.

M. BOSSE: A l'origine.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est moi qui les ai faites. Il y a un juge nommé pour un tribunal d'appel et on voulait l'augmenter.

M. BOSSE: Le député de Chicoutimi était lui-même un de ceux qui pressaient le gouvernement.

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre! Nous devons suspendre nos travaux à midi et demi. Je demanderais la collaboration de tous pour les prochaines cinq minutes. D'autres

députés ont demandé la parole et je ne voudrais pas, pour cinq ou dix minutes, faire revenir M. Raymond encore cet après-midi, pour une période aussi brève. Je demande un peu de collaboration et qu'on procède avec célérité.

M. RAYMOND: M. le Président, vous me permettez de répondre à M. Bossé.

M. BOSSE: Avant de répondre, voulez-vous me permettre de terminer? Je serai très bref. En ce qui a trait à la consultation des municipalités, par exemple, à la question de remettre à l'autorité provinciale du ministère du Transport la réglementation du taxi je dois vous dire que ceci fait l'unanimité en ce qui a trait aux maires qui ont été rencontrés et qui sont nombreux.

Je veux rappeler ici que le soir de la distribution du règlement no 6, à Québec, à une assemblée publique, le maire Lamontagne était présent. Evidemment, cela ne signifie pas qu'il donne son accord entier, en toute honnêteté et en toute objectivité.

En ce qui a trait aux maires des diverses municipalités de Montréal, pour vous donner un exemple typique, lorsqu'il y a eu demande d'uniformisation des taux dans la communauté urbaine de Montréal, la Régie des transports a fait parvenir à chacune des municipalités un avis à l'effet qu'une telle demande avait été faite à la régie. On leur demandait de faire des représentations s'il y avait lieu.

Or, aucune des 29 municipalités n'a fait de représentation. Ce qui démontre jusqu'à un certain point que les maires des municipalités, peut-être pas unanimement, en tout cas un très fort pourcentage, sont heureux, et pour utiliser leur propre expression, ils sont contents de se débarrasser de ce "sacré problème".

Ceci étant dit, je vais répondre uniquement sur un petit point qui vous inquiétait, celui des permis additionnels en période d'été. Je voudrais vous référer au règlement qui prévoit des permis saisonniers, précisément afin de pallier ces lacunes et permettre en période particulière, des périodes de trois mois je crois, des permis spéciaux.

Je remercie le président et je m'excuse, M. Raymond, si j'ai été un peu long.

M. RAYMOND: Ce n'est rien du tout.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Le député d'Abitibi-Ouest avait demandé la parole.

M. RAYMOND: Est-ce que je pourrais répondre à M. Bossé?

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): C'est pour répondre? Oui.

M. RAYMOND: Il n'y a qu'un point que je voudrais rapporter à M. Bossé. Je ne devais certainement pas être dans l'ignorance de l'existence du règlement no 6. Avant la réception du 2 janvier à Saint-Jérôme...

M. BOSSE: J'ai dit du rapport Bossé, je n'ai pas dit du règlement no 6.

M. RAYMOND: Excusez-moi, M. Bossé. Personnellement...

M. HARDY: Le rapport Bossé, pas le règlement.

M. RAYMOND: Le rapport Bossé, personnellement, je n'ai jamais été au courant de son existence.

M. HARDY: Le rapport bleu?

M. RAYMOND: Je n'ai jamais eu connaissance du rapport Bossé.

M. HARDY: Mais, votre association?

M. RAYMOND: Ni l'association.

M. PINARD: A titre d'information, M. Raymond, vous admettez que c'était un document commandé par le premier ministre à son adjoint parlementaire, M. Bossé. Alors, il est normal que le document ait été remis, d'abord, au premier ministre et aux membres du Conseil exécutif de la province. Je ne me souviens pas s'il avait été décidé que ce document pouvait être déposé pour étude par le public en général, mais je pense que des copies en ont été faites et ont été envoyées effectivement.

M. RAYMOND: Certainement pas à l'association de Saint-Jérôme.

M. BOSSE: Non, mais des copies ont été envoyées à Saint-Jérôme.

M. RAYMOND: Si une copie a été envoyée à Saint-Jérôme, elle est encore quelque part, mais cachée parce que nous n'en avons jamais eu connaissance.

M. PAUL: Elle est au poste des objets perdus.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je vous en ferai parvenir une, M. Raymond.

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

M. AUDET: M. le Président, juste quelques questions. Je suppose que vous n'êtes pas contre le transfert de juridiction municipale en matière de taxi.

M. RAYMOND: Aucunement, M. le député.

M. AUDET: Je crois que votre association de Saint-Jérôme se comporte bien et est à votre avantage. Vous avez l'air satisfait, comme Sherbrooke et d'autres villes de la province l'ont

mentionné. Seriez-vous d'accord que cette association qu'on suggère ici soit l'association de Montréal et non pas de la province de Québec? Chaque ville aurait sa propre association de taxi assujettie à des lois du taxi.

M. RAYMOND: Ce serait un point beaucoup plus rentable.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Cela, c'est régional.

M. HARDY: C'est une question que je voulais poser au ministre pour le bénéfice de M. Raymond, parce que, tantôt, le ministre des Transports a suggéré à M. Raymond d'étudier cette hypothèse avec son association. Peut-être, pour faciliter l'étude de l'association de Saint-Jérôme et d'autres, serait-il intéressant que le ministre précise si cette association prévue dans le rectangle rouge devrait nécessairement s'appliquer à l'agglomération telle que décrite dans le règlement no 6 ou pourrait s'appliquer à un territoire plus réduit.

Je pense que cela pourrait changer pas mal l'optique de l'étude qu'il conduirait s'il y avait une variation dans le territoire. Si on disait, par exemple, à M. Raymond, que cette association du rectangle pourrait s'appliquer à un territoire comprenant Saint-Jérôme et la banlieue, cela pourrait changer complètement son optique par rapport à l'agglomération telle que décrite.

M. PINARD: Je vais m'en reporter à ce que dit l'article 29 de la Loi des transports, à

l'alinéa i): "La commission doit, dans le cadre des règlements — il y a une série de choses que je n'énumère pas — reconnaître un groupe qu'elle juge représentatif des détenteurs de permis de transport par véhicule-taxi dans toute agglomération urbaine déterminée par règlement du lieutenant-gouverneur en conseil".

M. Raymond, si ma mémoire est fidèle, a soulevé le problème de la régionalisation par rapport au problème suscité par l'association unique, qui regroupe les détenteurs de permis, individus et compagnies. Je prends sa remarque en très bonne note pour voir, dans le cas qui le préoccupe, quel serait le statut de la ville de Saint-Jérôme par rapport aux autres municipalités qui forment la banlieue ou qui forment ce qu'on pourrait appeler l'agglomération. Nous verrons ce qu'on peut faire avec ce cas réel, qui nous est posé par M. Raymond.

M. RAYMOND: Je vous remercie.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Avez-vous terminé? M. Raymond, je serai très bref: Merci. Vous avez congé. Nous suspendons nos travaux jusqu'à deux heures trente au lieu de trois heures moins quart, comme par le passé. A deux heures trente, nous entendrons Métropole Radio Taxi (1959) Ltée.

M. RAYMOND: Je vous remercie infiniment, M. le Président.

(Suspension de la séance à 12 h 42)

Reprise de la séance à 14 h 45

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

Nous entendrons les représentants de Métropole Radio Taxi (1959) Ltée et j'ai le nom de M. Lalancette. Est-ce cela?

M. LALANCETTE: C'est cela.

Métropole Radio Taxi (1959) Ltée

LE PRESIDENT (M. Séguin): Alors, si vous le voulez, M. Lalancette, identifiez votre occupation à l'intérieur de cette association et commencez immédiatement votre représentation.

M. LALANCETTE: Merci, M. le Président. Juste une petite mise au point.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Avant que vous commenciez, il y en a qui pourraient peut-être s'étonner que le ministre ne soit pas ici, c'est qu'il a été retardé à son bureau. Il sera ici très bientôt. Mais l'adjoint parlementaire est ici, M. Bossé aussi, de même que les membres de la commission. Alors, procédons.

M. LALANCETTE: Mon nom est Lionel Lalancette, vice-président des quatre compagnies qui paraissent au mémoire.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Pourriez-vous les nommer, s'il vous plaît?

M. LALANCETTE: Juste une mise au point au départ. J'ai été appelé au nom de Métropole Radio Taxi, mais je suis vice-président des quatre compagnies, et les quatre nous appartiennent. Ce n'est pas un front commun comme les députés l'on pensé. Il y a Beaubien Taxi, Saint-Michel Taxi, Métropole Radio Taxi (1959) Ltée et Téreaultville Taxi.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je dois comprendre que la représentation que vous faites est au nom de ces quatre organisations. C'est dire que, si nous avons quatre mémoires différents, nous devons tous les considérer aujourd'hui.

M. LALANCETTE: Vous n'en avez qu'un pour les quatre compagnies.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Très bien, continuez.

M. LALANCETTE: Nous sommes la troisième association de services en importance à Montréal. Légalement, nous offrons différents services à tous les détenteurs de permis exploitant un ou plusieurs taxis étant prêts à payer pour se les procurer. Présentement nous offrons nos services à 390 voitures. Notre entreprise,

dite entreprise privée dans tous les pays démocratiques, offre aux chauffeurs et propriétaires de taxis à Montréal les services suivants: appels téléphoniques, terrains de stationnement privés, stationnements publics, service de crédit à la clientèle, service de secrétariat au bureau du personnel, système de classeur sur toutes les commandes téléphoniques, service de publicité et personnel régulier et partiel de 25 personnes.

Ces services sont tous payés par l'association de services que nous possédons.

C'est après de nombreuses années de travail continu, soigné et laborieux que nous sommes parvenus à nous établir. C'est grâce aux propriétaires et chauffeurs de notre association de services qui ont su donner au public un service de taxis prompts, courtois et respectueux que nous y sommes parvenus et continuerons de le maintenir dans la présente position. Nous affirmons donc que nous sommes très bien administrés, que les chauffeurs et propriétaires de notre association de services jugent qu'il est à leur avantage de faire partie de notre association, que les services que nous leur donnons valent amplement ce qu'ils coûtent.

Depuis le 23 décembre dernier, les associations de services, chauffeurs et propriétaires, ont passé en revue le règlement no 6 sur le transport par véhicule-taxi. Malgré la haute considération que nous avons pour M. Bossé et même si nous sommes d'accord avec au moins une bonne partie de cette nouvelle réglementation, nous sommes dans l'obligation de demander au gouvernement de suspendre temporairement le règlement no 6. Nous croyons qu'il faut être volontairement aveugle pour croire et tenter de faire croire que tout est pourri dans le système actuel de l'industrie du taxi à Montréal, que les 47 associations de services de taxis existantes dans la région métropolitaine sont des requins ou des sangsues et qu'il faille absolument tout détraquer et jeter au rebut. Par conséquent, c'est imposer à tous les travailleurs de l'industrie du taxi de faire obligatoirement partie d'une nouvelle association de services unique qui sera mise sur pied par toute l'île de Montréal.

Même dans une certaine assemblée qui s'est tenue à Montréal, nous avons été accusés par les conseillers juridiques du gouvernement, de nous être enrichis sur le dos des détenteurs de permis. Récemment, à la télévision, sur les ondes de Radio-Canada, le président de l'Association métropolitaine des propriétaires de taxis avouait qu'il n'avait pas consulté ses membres et déclarait en substance qu'il était d'accord avec la création d'une association de services unique, que le gouvernement ferait ses élections avec les 6,000 chauffeurs de taxi plutôt qu'avec la caisse électorale des grosses associations.

Nous aimerions savoir comment et dans combien d'années l'association de services unique pourra fournir exactement au public, aux chauffeurs et aux propriétaires de taxis, les mêmes services que rendent les 47 associations

de service existantes. Présentement, le libre choix existe dans tous les domaines de la vie courante. Démocratiquement, nous dit-on, nous avons le libre choix dans le domaine de l'éducation et entre les quatre partis politiques. Quel que soit le domaine dans lequel un travailleur décide de travailler, il a le libre choix entre les 10, 20, 30, et même plus, industries du même genre.

Nous acceptons mal qu'uniquement pour les travailleurs de l'industrie du taxi, le libre choix soit carrément aboli pour faire place à l'obligation. S'agit-il d'une promotion, d'une dégradation pour les travailleurs de cette industrie?

Présentement, nous entendons surtout parler de deux grosses associations de services. Il ne faudrait quand même pas oublier qu'il existe 45 autres associations dans la région métropolitaine. Autant que nous le sachions, toutes sont très bien administrées. Si le gouvernement ou quiconque a des griefs ou de l'animosité contre deux associations de services, il ne faudrait pas les régler sur le dos des 45 autres associations qui existent à Montréal.

Les deux problèmes majeurs dans l'industrie du taxi étaient et sont toujours les problèmes des assurances et des concessions. Tout comme nous, M. Bossé se souviendra sûrement que lorsque le sujet d'une loi d'assurance automobile régie par le gouvernement du Québec a été discuté, c'est à l'unisson et même avec enthousiasme que les sujets traités furent acceptés.

Vous, M. Bossé, et nous, nous savons fort bien que les requins et les sangsues des petits chauffeurs et des petits propriétaires ne sont pas les associations de services, mais les assureurs, nuance très importante. Il ne faut pas oublier que nos assureurs savent ce que veut dire des prix exorbitants puisqu'ils nous les font payer, ces prix exorbitants. Nous, nous savons ce que veut dire être exploités, puisque nous sommes effectivement exploités dans ce domaine.

Quatre compagnies d'assurance émettent présentement des polices d'assurance pour les détenteurs de permis de taxi. Je me permets de vous les nommer. Il y a d'abord la Canadienne Universelle Ltée, qui accepte les membres, les détenteurs de permis à la condition qu'ils aient un dossier blanc. A la moindre petite malchance, ils nous envoient un avis disant: Nous regrettons, mais nous ne pouvons pas renouveler votre police. Viennent ensuite la Bélair Ltée et la Sterling Ltée, ex Lasalle Transportation Indemnity. Ces deux compagnies consentent des polices d'assurance aux détenteurs de permis de taxi, cependant, une obligation est imposée de faire partie de l'association de services. On pourrait dire qu'il y en a une là-dessus, la Sterling qui n'assure pas ceux qui vont ailleurs. La Bélair, parfois, si le gars veut payer va lui donner la chance de s'en aller ailleurs. Maintenant, la quatrième est la Wawanesa, compagnie qui se révèle le dernier refuge pour un propriétaire de taxis devant se soumettre

forcément aux règlements de la municipalité où il exerce son commerce. Il devra s'adresser à elle et accepter sans discuter les primes exorbitantes exigées.

Dans un autre domaine, concernant les concessions, notamment l'entrée des hôpitaux, des édifices publics, les hôtels, ces dernières devraient être abolies. Avant même la présentation du règlement no 6, le gouvernement avait déjà résolu les problèmes de l'aérogare de Dorval et ceux de la place Victoria. C'est donc dire que, même si nous demandons de suspendre temporairement les procédures relatives au règlement no 6, rien n'empêche le gouvernement de régler d'autres problèmes immédiatement.

Présentement, l'industrie du taxi à Montréal est un service privé offert au public. Selon les appels que nous recevons du public, celui-ci semble très bien savoir que le système de libre concurrence que nous avons présentement à Montréal est l'un des meilleurs au monde. Incidemment, plusieurs de nos clients et clientes nous prient de vous mentionner que, pour eux, le libre choix au droit de choisir eux-mêmes l'association de service qui les servira n'est pas un privilège, mais un droit acquis, qu'ils désirent conserver eux aussi. Nous n'avons pas nié et nous n'avons pas l'intention de nier qu'il existait et existe toujours des problèmes à l'intérieur de l'industrie du taxi à Montréal. Nous ne nions pas non plus qu'avec les années, certains problèmes sont devenus des plaies pour quelques-uns des travailleurs de cette industrie. Certains en ont même souffert physiquement, moralement et financièrement. Cependant, avant de se servir de 47 associations de services comme boucs émissaires, un examen de conscience s'impose, car nous croyons que ces problèmes ont plutôt été causés par la passivité et la surdité des gouvernements.

Personne n'ignore que, depuis de très nombreuses années, chauffeurs et propriétaires de taxis de Montréal formulent certains griefs. Ces griefs sont devenus des problèmes, les problèmes sont devenus des plaies et les plaies, un monstre. Le gouvernement confia à M. Bossé la responsabilité de faire une étude des problèmes qui confrontait l'industrie du taxi à Montréal. Il ne faudrait pas oublier non plus que cette étude était la cinquième étude et que les rapports des quatre autres études dormaient toujours sur les tablettes.

Avant et pendant que M. Bossé poursuivait son étude, les problèmes plus particulièrement évoqués par les chauffeurs et propriétaires de taxis étaient les problèmes des assurances, des concessions, du tarif et des chauffeurs à temps partiel, l'exploitation par la compagnie Murray Hill de voitures de louage, l'aérogare de Dorval, les postes en commun, les permis de taxi, etc.

Comme nous le mentionnions précédemment, depuis 1970, certains problèmes ont été résolus par le gouvernement. Nous vous en remercions. Cependant, le règlement no 6, tel

que rédigé, nous présente des solutions concrètes aux problèmes ci-haut mentionnés. Les conditions à la création d'une nouvelle association des services unique à être mise sur pied sur l'île de Montréal, conditions qui, pour nous, est inacceptable.

A la suite de l'étude du règlement no 6 par l'association de services, les propriétaires et les chauffeurs s'opposent à l'obligation de faire partie d'une association de services unique, à la réduction du nombre de permis, à la perte de la valeur du permis de taxi — ce qui a déjà été discuté — à l'enregistrement des chauffeurs de taxi. Ce sont les articles 6.33,.43,.45,.46,.53 et 64. Tous ces points ont déjà été discutés.

Nous terminons en remerciant M. Bossé et en l'assurant que, même si nous demandons de suspendre temporairement les procédures sur le transport par véhicule-taxi, nous sommes très conscients de l'énorme travail qu'il a accompli jusqu'à présent; nous sommes toujours prêts à dialoguer avec lui afin d'en arriver à une entente sur le règlement. M. Bossé a sûrement des propositions à faire; nous désirons suspendre les procédures temporairement et non pas indéfiniment. Nous vous remercions.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Merci, M. Lalancette. Est-ce qu'il y a des questions? Je pense que les membres ont bien compris votre intervention. En plus d'être enregistré au journal des Débats, nous avons une copie de votre mémoire. Vous avez apporté plusieurs faits que d'autres nous avaient déjà soumis. Les questions ont été posées à l'avance. A moins que vous n'ayez des questions à poser au ministre, nous pouvons vous remercier tout de suite de votre générosité.

M. LALANCETTE: J'aurais une remarque à faire au ministre. Je n'aime pas son tableau en arrière. J'imagine que, s'il se met à ma place, il ne l'aimera pas non plus.

M. HARDY: Cela dépend de l'endroit où l'on est placé.

M. LALANCETTE: Placez-vous ici et vous ne l'aimerez pas, vous non plus. Nous avons commencé avec une compagnie; nous en avons acheté trois autres et nous avons travaillé pour les gagner. Ne vous en faites pas, ce n'est pas tout payé. On a pris possession de Métropole Taxi le 1er novembre 1972. Actuellement, on travaille à le remonter. Si le gouvernement mettait en application son tableau: "association des détenteurs de permis", ce serait une mort lente pour les petites associations. C'est la manière dont je conçois ce tableau.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): La commission accepte vos commentaires et nous vous remercions.

M. LALANCETTE: Je ne sais pas si M. Pinard aurait des explications supplémentaires à nous fournir.

M. PINARD: Est-ce que vous étiez ici ce matin?

M. LALANCETTE: Oui, je suis ici depuis mardi passé.

M. PINARD: Est-ce que vous étiez ici ce matin?

M. LALANCETTE: Oui, je suis ici depuis mardi passé.

M. PINARD: Je sais que vous avez été un participant assidu des séances de la commission. Je ne ferai l'injure à personne de répéter toutes les explications que j'ai données sur le fonctionnement de l'hypothèse de travail qui paraît sur le tableau de gauche. Sauf que je vous demande de considérer, et de façon très libre, la liberté de choix qui vous est offerte. Après avoir bien réfléchi, peut-être pourriez-vous nous dire votre opinion à moins qu'elle ne soit à ce point formelle et irréductible qu'il n'y ait pas moyen d'en arriver à un consensus avec vous.

M. LALANCETTE: Un exemple, prenez l'achat en groupe dont nous parlons, qui est spécifié dans ça. Je ne sais pas si vous imaginez le problème que ça peut apporter. Disons que j'ai quatre ou cinq voitures, j'achète des pneus pour mes cinq voitures. Je vais les acheter en groupe avec l'association des détenteurs de permis et je mets les pneus dans le coffre. Vous imaginez-vous le garage qui me voit venir avec les pneus que je suis allé chercher, à bon marché? Ainsi de suite pour tout ce que vous pouvez acheter en groupe, même l'huile, le service que vous pouvez donner sur une voiture, n'importe quoi.

Ce n'est pas lui qui va faire le service. Quelqu'un peut acheter 100 voitures pour une compagnie de taxi. J'ai une voiture, je vais partir et faire les garages avant pour savoir combien ils vont me donner pour ma vieille voiture. Celui qui achète en groupe achète des voitures pour le taxi. Comment va-t-il faire pour s'en défaire? Celui qui n'a pas de voiture va peut-être en acheter une, ça va peut-être bon pour lui.

Par contre, si je veux changer ma vieille voiture et qu'il n'est pas capable de me donner autant que le garage, il va rester avec sa voiture.

M. PINARD: Vous allez avoir le choix, monsieur,...

M. LALANCETTE: Je comprends que je vais avoir le choix...

M. PINARD: ... de rester accrédité auprès de l'association de services telle qu'elle existe aujourd'hui, avant la mise en application du règlement no 6, ou de faire affaires avec la nouvelle association de services qui sera créée et qui pourra agir en concurrence avec l'autre.

M. LALANCETTE: Personnellement...

M. PINARD: Comme vous représentez les propriétaires des quatre associations, vous en êtes le propriétaire, vous avez une force écono-

mique encore plus puissante pour avoir des prix concurrentiels.

M. LALANCETTE: Cela n'existe pas dans le taxi et je ne pense même pas que ça puisse exister parce que vous n'êtes pas capables de réunir les gens. Nous l'avons fait une année, nous avons acheté des pneus. Disons que ça a bien marché, nous avons fait un bon achat. L'automne suivant, quand nous sommes venus pour recommencer, le même gars qui nous avait fait la vente de pneus nous a organisés avec ses pneus.

M. PINARD: Je ne veux pas mal vous interpréter, mais je vais vous poser une question bien simple. Vous semblez avoir peur de la concurrence. Pourquoi?

M. LALANCETTE: C'est-à-dire que je n'ai pas peur de la concurrence. Dans le rapport, on dit qu'on veut faire une association unique. Il y en a 47 actuellement sur l'île de Montréal. Pourquoi le gouvernement veut-il en faire une autre? Alors qu'il y en a déjà 47 qu'on veut faire disparaître, on songe à en former une autre.

M. PINARD: Je pense avoir répondu longuement et de façon répétée à cette question-là. Alors, si vous le permettez, s'il n'y a pas moyen de faire mieux, restons sur nos positions et on verra.

M. LALANCETTE: Ce que je vous suggérerais, ce serait de vous occuper du système des assurances. Il serait important pour le gouvernement de prendre en main le système des assurances du transport. Cela nous permettrait de faire une concurrence égale. Là, la concurrence n'est pas égale et elle ne sera pas égale, non plus, avec la nouvelle association qu'on doit former. Il y a des associations qui peuvent donner le service que vous allez donner avec l'association, la coopérative. Mais nous, personnellement, nous avons commencé avec 150 voitures. Nous sommes allés voir une compagnie d'assurance. On nous a dit: Cela vous prendrait 250 voitures. Nous en achetons une autre, nous retournons la voir et on nous dit: Cela vous en prendrait 300. Là nous en avons 400 et elle nous dit: Cela en prendrait 600. Cela veut dire que ce n'est pas n'importe qui qui peut avoir des assurances.

Je suggérerais que le gouvernement prenne le plus tôt les assurances en main pour tout ce qui concerne le transport, ainsi que dans le domaine des concessions. S'il l'a fait pour quelques concessions, je ne vois pas pourquoi le gouvernement ne l'étendrait pas. Il n'a même pas besoin de ce règlement-là pour mettre cela en application. C'est une chose qui aurait dû être faite depuis longtemps.

M. PINARD: C'est un problème qui est à

l'étude au ministère des Institutions financières, compagnies et coopératives, au ministère des Transports et au ministère de la Justice.

LE PRESIDENT (M. Séguin): D'ailleurs, je pense qu'au cours des derniers jours nous avons parlé à plusieurs reprises de cette question d'assurance. M. Lalancette et votre collègue, nous vous remercions.

M. LALANCETTE: Disons que j'avais une autre mise au point à faire à M. Bossé.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Allez-y!

M. LALANCETTE: Je voudrais savoir, lorsqu'il a préparé ce règlement-là, s'il a parcouru toutes les régions de la province. D'après ce que je peux voir, je pense qu'il y a un côté du Lac Saint-Jean qui a été ignoré.

M. BOSSE: Lequel des deux?

M. LALANCETTE: Roberval, Saint-Félicien, Saint-Prime, Saint-Jérôme, Saint-Bruno. J'y suis justement allé en fin de semaine. Je leur demandais ce qu'ils pensaient de cela. Ils ont dit: Nous n'en avons pas de cela. Nous en entendons parler à la télévision et ainsi de suite. Mais par contre, j'ai appris que les règlements avaient été adressés au bureau des permis mais que personne n'en avait entendu parler, même pas à Dolbeau-Mistassini.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Un instant, s'il vous plaît. Je vais essayer de faire la part des choses. Si j'ai bien entendu, M. Lalancette, vous avez parlé au nom de Beaubien Taxi, Saint-Michel Taxi, Métropole Taxi et Tétreaultville. Je vous ai demandé si c'étaient les quatre organisations que vous représentiez. Vous m'avez dit oui. Pour la région du Lac-Saint-Jean, les gens qui seraient plus ou moins contents, pourront faire des représentations devant la commission. Nous les invitons à le faire, d'ailleurs. Mais je ne vous demanderais pas d'être porte-parole, en plus, du Lac-Saint-Jean.

M. LALANCETTE: Non, je ne le serai pas non plus. Mais par contre, ils ne le savent pas. J'ai passé par là en fin de semaine. C'est là que je suis allé voir dans le livre. J'ai dit: Mon Dieu, Saint-Félicien et Roberval, vous n'êtes pas documentés là-dedans, vous autres. Vous êtes corrects.

M. BOSSE: Pour votre réponse, ils sont en région. Les régions n'en ont pas reçu. Il y a en agglomération et en région.

M. LALANCETTE: Il n'y a pas d'agglomération de Roberval et de Saint-Félicien dans cela.

M. BOSSE: C'est rural et dans ce cas, c'est en région.

M. LALANCETTE: Roberval, c'est une ville. Demandez cela au député de Chicoutimi. Il vous dira ce que sont Roberval, Saint-Félicien, Saint-Prime et ainsi de suite. Il doit connaître ce coin. Ils ne sont pas en agglomération.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Sainte-Edwidge, Saint-François-de-Sales, Lac-Bouchette, Saint-André, Chambord, Desbiens, etc.

M. LALANCETTE: Saint-Jérôme. Est-ce qu'ils sont en agglomération là-dedans?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous allons voir cela, M. Lalancette.

M. BOSSE: S'ils n'en ont pas eu, ils n'ont qu'à communiquer avec le ministère des Transports. On leur en fera parvenir.

M. LALANCETTE: Ce qui arrive, c'est que les règlements sont au bureau des permis et les gars ne le savent pas. Il n'y a aucun poste de radio ou de télévision qui leur a dit: Vous pouvez vous procurer le règlement no 6 en allant à votre bureau des permis.

M. BOSSE: J'ai répété à maintes reprises qu'aux bureaux de Québec et de Montréal du ministère des Transports, on peut se procurer des copies du règlement. Cela demeure vrai. Vous connaissez mon sens de la démocratie, M. Lalancette.

Union des propriétaires de taxis de Granby

LE PRESIDENT (M. Séguin): C'est très bien. Nous vous remercions à nouveau.

L'Union des propriétaires de taxis de Granby. J'ai ici un mémoire ou une demande de comparution devant la commission faite par M. Daniel Bédard. M. Bédard est-il ici?

M. BEDARD: Oui, c'est moi-même.

LE PRESIDENT (M. Séguin): C'est vous-même. Voulez-vous, M. Bédard, préciser votre responsabilité à l'intérieur de l'organisation et aussi nous présenter, peut-être, vos collègues.

M. BEDARD: Mon nom est Daniel Bédard, et je suis le conseiller juridique de l'Union des propriétaires de taxi de Granby Inc. J'ai eu mandat aujourd'hui de vous présenter les plaintes de l'Union des propriétaires de taxi de Granby Inc. quant au règlement no 6 concernant l'industrie du taxi.

D'abord, permettez-nous de vous remercier de l'occasion qui nous est offerte de, vous expliquer quel genre de problèmes le règlement no 6 pourrait apporter dans une ville comme celle de Granby si le règlement no 6 était appliqué tel que rédigé.

En fait, l'argumentation que nous vous amenons ne concerne que la ville de Granby. Je

suis d'ailleurs accompagné ici cet après-midi du président de l'Union, M. Wilfrid Chagnon, et du secrétaire, M. Adrien Cloutier. S'il y a des questions à poser à la fin de notre exposé, ces deux personnes se feront un plaisir de vous répondre.

Disons d'abord que la ville de Granby compte 35,000 habitants et que 50 véhicules-taxis y circulent. En grande majorité, ce sont des propriétaires artisans parmi lesquels se trouvent quelques chauffeurs. Le taxi en soi, dans notre ville de Granby, est réparti en trois groupes que je vous mentionne: Le taxi 50-50, le taxi 3,000 et le taxi 3,331.

Parmi ces groupes, le taxi 3,000 est incorporé suivant la première partie de la Loi des compagnies. Cependant les 50 propriétaires et chauffeurs de taxi de Granby sont aussi tous réunis dans une autre compagnie qui est celle que nous représentons, soit l'Union des propriétaires de taxi de Granby Inc. et qui sont incorporés suivant la troisième partie de la Loi des compagnies.

C'est cette Union qui, en collaboration avec les autorités municipales, a vu à réglementer le domaine du taxi dans la ville de Granby, tant dans l'intérêt de ses membres que celui du public.

Nos objections, en fait, toucheront aussi bien des technicités — que, je crois, vous connaissez déjà — que les grands principes du règlement no 6. Nous commençons par la définition du mot agglomération de Granby, tel que compris dans le règlement no 6.

En fait, la définition nous renvoie à l'annexe A, et l'agglomération de Granby ne comprend que la municipalité de Granby. Nous croyons qu'il y aurait là une modification à apporter. À ce point de vue, on devrait y ajouter les territoires que nous mentionnons, c'est-à-dire Saint-Paul-d'Abbotsford, Saint-Cécile-de-Milton, Roxton Pond, Adamsville et Bromont. D'ailleurs, ces territoires ne sont que dans un rayon de six à huit milles de la ville de Granby et sont déjà desservis par les taxis de Granby.

De plus, certains propriétaires de taxis résident déjà dans ces territoires et cela leur crée des problèmes quant à l'obtention du permis de propriétaire, si l'on s'en tient au texte tel que rédigé dans le règlement no 6. En effet, à l'article 6.147, il est mentionné que, pour obtenir un permis de propriétaire de taxi, la personne doit avoir sa place d'affaires depuis au moins douze mois dans l'agglomération où elle entend faire du taxi. Et à l'article 6.148, on entend par place d'affaires d'une personne physique le lieu de sa principale résidence. Je crois qu'il y a une correction à apporter, si on considère que celui qui possède un taxi exploite en soi un petit commerce.

Si on admettait qu'il détiennne au moins une place d'affaires dans le lieu de son principal commerce depuis au moins douze mois, la situation serait alors corrigée. Au nom des membres de l'Union des propriétaires de taxis

de Granby, on a une question à poser. On a entendu dire, depuis que nous sommes ici, mardi dernier, que le mot agglomération n'engloberait que des villes groupant 100,000 habitants ou plus ou 50,000 ou plus. Dans le règlement no 6, on semblerait inclure dans le mot agglomération les villes de plus de 25,000 habitants. Cependant, je ferais remarquer qu'on donne la définition d'agglomération à Cowansville, qui n'est qu'à 15 milles de la ville de Granby et qui ne compte qu'une population de 15,000 à 17,000 habitants. C'est une question qui est posée au ministre et à M. Bossé, à savoir s'il y aura des modifications quant au mot agglomération.

M. BOSSE: Quant à ce que vous avez entendu concernant les chiffres de 50,000 ou 100,000, ce sont des tentatives pour trouver des solutions et faire des consensus. Comme on l'a dit dans la déclaration ministérielle antérieure, nous sommes à la recherche de solutions et nous ne croyons pas posséder toute la vérité, c'est pourquoi vous êtes là. Vos remarques sont très pertinentes. Des chiffres ont été avancés, c'est possible que le règlement soit modifié dans ce sens. C'est pourquoi on est prêt à écouter. Je ne veux pas être trop long parce que je sais que le président voudrait qu'on abrège autant que possible. On est prêt à accepter et à recevoir vos recommandations dans ce sens et faire les modifications qu'il y a lieu de faire.

M. BEDARD: Disons que notre deuxième point touche le permis, c'est-à-dire le transfert du permis. On s'oppose catégoriquement, si l'on veut, au sort réservé au transfert des permis suivant le règlement no 6. Nous soumettons, contrairement à l'article 6.59, que le détenteur d'un permis de propriétaire de taxi a un droit acquis, surtout s'il en a payé un prix jusqu'à \$3,500 pour son obtention. Nous soumettons à la commission que le permis devrait demeurer transférable. La commission, advenant l'application du règlement no 6, devrait évaluer, dès les premiers instants, la valeur marchande d'un permis.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): M. Bédard, afin de courir au-devant des coups, je suis certain qu'un ou des membres de la commission demanderont quel est le coût, la valeur marchande, présentement, d'un permis dans la ville de Granby ou dans le secteur que vous représentez. Minimum ou maximum.

M. BEDARD: C'est \$4,000.

M. PAUL: M. le Président, avec votre consentement, parce que je n'aurais pas d'autres questions à poser à Me Bédard sur ce qu'il a déjà dit, sur ce droit au permis, je suis sûr que mon confrère conviendra que ce permis est évalué dans le cas d'une succession et il y a des droits de succession qui sont payables. Si un

propriétaire de taxi de Montréal décède, dans sa succession on tiendra compte du coût de son permis, qui est de \$4,000, \$5,000 ou \$6,000, et, dans certains cas, des droits de succession seront exigés par le ministère du Revenu.

M. BEDARD: En fait, je crois que ce que les membres veulent représenter ici, c'est que ceux qui ont obtenu un permis en le négociant conservent la liberté et le droit de le négocier encore à l'avenir, même malgré l'application du règlement no 6.

Ensuite, je touche généralement certaines conditions rattachées à la détention d'un permis de propriétaire. Nous ne parlerons que de certaines conditions ou obligations, parce que, dans le texte du règlement no 6, on emploie, dans plusieurs articles, le mot "oblige". Premièrement, on veut parler de la prohibition de louer son véhicule-taxi. Nous nous opposons à cela, surtout si le véhicule doit être en disponibilité pendant plus de 60 heures. Nous pensons que la commission pourrait en arriver à rédiger un contrat de location qui rendrait autant service aux propriétaires qu'aux chauffeurs. Il n'est pas logique que le propriétaire perde son revenu en étant obligé d'observer la Loi du salaire minimum quant au chauffeur, tandis qu'il pourrait retirer un certain bénéfice si la location lui était permise, surtout dans une ville comme la nôtre où, en majorité, ce sont des propriétaires artisans qui conduisent seuls leur véhicule pendant un nombre d'heures considérable.

L'obligation de faire partie d'une association de taxi de l'agglomération, nous n'en voulons tout simplement pas; je l'expliquerai un peu plus loin.

Il y a aussi l'abolition des concessions. Nous avons tenu compte, dans le mémoire qui vous est présenté, des objections et des recommandations faites par les trois postes de taxis dans Granby. Il y en a qui croient qu'abolir les concessions qu'il y a déjà dans la ville leur créerait une certaine injustice, surtout quand ils sont liés par bail et qu'ils paient cher pour ces concessions. D'autres, cependant, sont d'avis contraire.

Enfin, une quatrième remarque sur l'obligation de mettre le véhicule-taxi en disponibilité pendant au moins 60 heures. Granby est une ville d'une certaine importance, mais ce n'est quand même pas une grosse ville et certains propriétaires de taxis, m'ont-ils dit, retirent un revenu suffisant en n'étant pas dans l'obligation de mettre leur véhicule-taxi en disponibilité pendant au moins 60 heures. Ils demandent sur ce point la liberté de travailler le nombre d'heures qui leur convient pour autant que le service public n'en sera pas atteint.

Il y a aussi le problème de vacances maximales d'un mois que fixe le règlement no 6. Encore là, nous demandons la liberté sur ce point. Dans le domaine de l'industrie ou dans n'importe quel domaine, après tant d'années de

services, il y en a qui ont droit à cinq ou six semaines de vacances. Pourquoi les propriétaires de taxis qui peuvent se le permettre n'auraient-ils pas le même droit?

Un point sur lequel on m'a demandé d'insister, c'est le droit de transporter plus de quatre passagers, soit six exactement dans le cas d'adultes et huit pour le cas des enfants allant jusqu'à sept ans, parce que déjà les propriétaires, du moins dans notre ville, sont assurés pour ce nombre de passagers. Dans une ville comme Granby, beaucoup de propriétaires transportent le matin, le midi et le soir, plusieurs employés travaillant dans diverses industries et des enfants fréquentant les maternelles ou faisant les premières années de l'école primaire.

Enfin, il y a des recommandations plutôt techniques quant au dôme que nous ne trouvons ni commode, ni pratique, ni esthétique. Il y a le fait aussi de tenir fermé son appareil de communication, de faire fonctionner les clignotants arrière et avant lorsqu'arrêtés. Nous croyons qu'il devrait avoir une plus grande liberté dans ces domaines.

La majorité des membres ne considère pas pratique non plus de tenir une feuille de route d'autant plus qu'il y a dans les postes de taxi une feuille pour tous les appels.

Le troisième point qui nous chicote un peu l'esprit, c'est le cas des cautionnements, soit celui de \$500 pour la demande et l'obtention d'un permis de propriétaire. Une question se pose, à savoir si ce versement de \$500 s'applique à toute nouvelle personne qui voudra obtenir un permis de propriétaire ou s'il s'applique aussi aux propriétaires actuels de véhicules taxis lorsqu'ils en feront la demande.

Nous croyons le pouvoir de l'administrateur de la commission beaucoup trop discrétionnaire, surtout quant au domaine de la confiscation, car il peut confisquer les \$500 s'il croit la requête futile. Le texte du règlement no 6 ne nous explique pas ce qu'on devrait entendre par futile. Aussi, quand le détenteur d'un permis a été condamné pour une infraction au présent règlement, nous pensons ici au fait que le présent règlement renvoie au code de la route, aux dispositions du code de la route en général qui doivent être observées. Advenant qu'un détenteur de permis soit arrêté par excès de vitesse, etc., il pourrait voir son permis confisqué et en même temps son dépôt de \$500. Nous prévoyons qu'il pourrait peut-être y avoir un droit fixe qui serait exigé lors de la demande d'un permis de propriétaire de taxi, droit fixe qui serait retenu par la commission, comme dans le cas de la Société des alcools où, quand on fait une demande de permis, on doit déposer un montant de \$50. D'autant plus que les propriétaires ne trouvent pas ces \$500 utiles parce que, disent-ils, du moment que le public est bien protégé, ils ne voient pas l'utilité du cautionnement qui a pour principal but de voir à ce que le détenteur d'un permis de chauffeur ou de propriétaire de taxi observe les disposi-

tions du règlement. En obligeant les propriétaires d'être assurés pour une somme de \$100,000 et plus, nous croyons que le public est bien servi et bien protégé.

Enfin, nous dirons un mot sur les associations de taxis, d'agglomération et les centrales de contrôle. Nous nous opposons à cette association et centrale de contrôle à cause du coût réellement trop onéreux que cela peut entraîner dans une ville comme Granby.

L'établissement des centrales de contrôle avec l'emploi d'un directeur gérant du personnel, en fin de compte du vérificateur et des secrétaires, entraînerait pour les propriétaires de taxis une dépense fort inutile et qu'eux-mêmes, admettent-ils, ne pourraient supporter. Nous requérons dans le texte du règlement no 6 beaucoup plus de souplesse. Il est vrai qu'une loi ordonne et défend, mais il devrait y avoir quand même plus de souplesse.

Nous vous remercions de votre attention.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Bédard, naturellement, avant de demander s'il y a des questions, je voudrais faire une observation. Cette observation s'adresse aussi à tous ceux qui sont ici présents dans la salle ou devant la commission. Je vais essayer de restreindre des répétitions de réponses ou de questions pour la bonne procédure, si vous voulez, pour qu'on puisse avancer dans nos travaux. Je ferai donc une suggestion, sans avoir consulté M. Massicotte au préalable. Toutes les questions, tous les mémoires, toutes les réponses, toutes les observations qui ont été faits ici, par qui que ce soit, du moment qu'on est venu devant un microphone, soit là-bas ou ici, toutes ces observations, ces commentaires, ces réponses, etc., seront bel et bien inscrits au journal des Débats.

Je suggérerais, sans vouloir imputer une dépense exorbitante aux intéressés — c'est très minime — qu'on écrive, ces jours-ci, au journal des Débats, aux soins de M. Benoit Massicotte qui en est le responsable, Assemblée nationale, Édifice A, Québec. De cette façon, lors de vos assemblées, vous aurez textuellement ce qui s'est dit à la commission et par qui, en réponse à quoi. Cela s'applique pour toutes les séances. Lorsque vous demanderez une copie de ce journal, il faudra préciser que vous voulez les copies depuis le début des séances jusqu'au moment où nous terminerons nos délibérations. De cette façon, vous aurez un compte rendu complet, avec les questions et réponses, les observations dans le langage parlé. Il n'y a pas de réédition, il n'y a pas de corrections, autrement dit, autres que très sommaires. Les idées, les principes, ce qui a été énoncé, avec les mots qu'on a employés, se trouvent dans ledit journal.

On me faisait observer, ce matin, qu'on devenait une commission quasi ou parasexuelle, puisque le langage employé depuis quelques jours aurait pu être éliminé du journal. Vous allez rencontrer ces mêmes termes. Je pense que

c'est un document de travail pour vos propres groupements. Au lieu de se répéter constamment et de redire les mêmes choses, ce serait un avantage d'en prendre connaissance. Acceptez ou non cette suggestion, c'est à votre guise. Pour ce qui concerne les membres de la commission, nous l'avons déjà et nous l'aurons jusqu'à la fin, ce journal contenant ces informations.

Y a-t-il des questions à poser à M. Bédard?

M. BOSSE: Juste deux petites remarques, si vous me le permettez, M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Dorion et, ensuite, le député de Sainte-Marie.

M. BOSSE: Ce sera très bref. Sur l'ensemble des questions que vous posez, vous trouverez sûrement des réponses dans le journal des Débats, à partir des remarques faites par le ministre antérieurement. Il y a au moins une inexactitude que je voudrais relever à la page 3-b-5 en ce qui a trait aux vacances. Notez ici qu'il ne s'agit pas de vacances de l'employé, du chauffeur ou du propriétaire; il s'agit de la voiture elle-même qui doit être disponible.

D'autre part, comme je le faisais remarquer à mon confrère du comté de Maskinongé, nous nous croyons un peu à l'étude de la carte électorale, en ce sens que, ce matin, nous avons Saint-Jérôme qui voulait qu'on enlevât certaines parties de l'agglomération, alors que, dans votre cas, on désire en ajouter. C'était les deux seules remarques que je voulais faire. Quant à moi, je tiens à vous féliciter de vous être prévalu de votre droit pour faire vos représentations.

M. BEDARD: S'il fallait s'en tenir à l'opinion générale des membres, ils apprécieraient mieux être considérés comme une région que comme une agglomération pour éviter les centrales de contrôle et l'association de taxis.

M. BOSSE: C'est noté au journal des Débats.

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

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Une explication supplémentaire. Vous parlez de trois groupes de taxis. Il n'y a que les 3,000 qui sont incorporés en vertu de la première partie de la Loi des compagnies. En tout, cela comprend 50 permis; est-ce qu'ils sont détenus par des chauffeurs artisans ou s'il y a des petites flottes?

M. CHAGNON: Il y a 50 propriétaires.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce sont tous des chauffeurs artisans.

M. CHAGNON: Naturellement, il y en a qui

vont se faire remplacer et qui vont travailler. Il y a 50 permis, 50 propriétaires dans la ville de Granby à l'heure actuelle.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Cela veut dire qu'il n'y a pas de flotte.

M. CHAGNON: Non, aucune flotte.

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

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

M. PAUL: Est-ce que le conseil exécutif de l'Union des propriétaires de taxis de Granby Inc., peut nous dire si le mémoire qui nous a été présenté cet après-midi est la suite d'une consultation de tous les membres de l'association ou si c'est l'initiative du conseil exécutif seulement? La semaine dernière, nous avons entendu un groupe qui avait été dans l'impossibilité, à ce qu'on nous a dit, de consulter ses membres.

M. CHAGNON: A l'heure actuelle, j'ai la signature de 31 propriétaires.

M. PAUL: Sur 50?

M. CHAGNON: Sur 50. Si vous aimez les avoir, je les ai ici.

M. PAUL: Nous vous croyons, cher monsieur.

M. BEDARD: Je parle présentement au nom de M. Gérard Daignault. C'est un propriétaire de taxis de Granby. Il est venu ici la semaine dernière, il a présenté lui-même son mémoire. Il aimerait être entendu. M. Daignault travaille chez Taxi Trois mille à Granby. Il a une opinion bien personnelle sur le règlement no 6. Il n'est pas d'accord sur toutes les recommandations que nous faisons. Mais, comme je l'ai souligné au début, nos recommandations et objections tiennent compte des trois postes de taxi. Lui, son opinion personnelle, qu'il la fasse valoir. D'ailleurs, tous les membres de son poste de stationnement ne sont pas d'accord avec lui. Il y en a quelques-uns, pas les autres.

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

M. BERTHIAUME: C'est simplement pour l'information des membres de la commission. La semaine dernière, au début d'une séance, j'avais demandé de déposer un document qui présentait les idées de M. Daignault. M. Daignault m'avait dit qu'il ne pouvait pas revenir, c'est pour ça que j'avais fait cette démarche pour lui. Je n'ai pas d'objection à l'entendre mais je pense que ses idées sont enregistrées au journal des Débats par le fait même.

LE PRESIDENT (M. Séguin): C'est ça, nous avons demandé que le mémoire soit inscrit au journal des Débats.

M. BEDARD: Pour répondre à votre question de tantôt, il est exact qu'il n'y a pas eu convocation d'une assemblée générale. C'est l'exécutif qui a pris la responsabilité de présenter ce mémoire, cependant après avoir obtenu la signature de plusieurs membres et les avoir consultés. Les seules signatures qui peuvent manquer sont celles du poste que représente M. Daignault. Ils ont d'ailleurs écrit, à l'intention de MM. Bossé et Pinard, une lettre personnelle sur les objections qu'ils avaient à faire au règlement no 6 et sur ce qu'ils approuvaient.

M. PAUL: M. le Président, je ne sais pas si ça satisfierait la majorité des membres de la commission mais, vu que M. Daignault s'est rendu ici et qu'il s'intéresse au problème du taxi à Granby, je me demande si nous ne pourrions pas l'entendre comme complément aux mémoires que nous avons entendus cet après-midi. Ainsi nous aurions ensemble, et du même coup, une vue globale du problème du taxi à Granby.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je reçois la recommandation pour le moment. D'autres députés veulent poser des questions à M. Bédard. Le député de Gaspé-Nord. Je répondrai d'ici très peu de temps au député de Maskinongé.

M. GAGNON: Avant de poser ma question au monsieur qui est à la barre, j'aimerais avoir une information du ministre. Lorsqu'on a inséré, dans le règlement no 6, que tous les chauffeurs devraient donner une garantie de \$100, quel était le but visé?

M. PINARD: C'était pour en arriver à un meilleur contrôle dans le cas de l'employeur, pour la protection du chauffeur lui-même et pour celle du public. C'était peut-être aussi pour faire en sorte qu'il se fasse, je ne dirai pas une ségrégation dans le sens discriminatoire du mot, mais un engagement un peu plus sélectif de sorte qu'on ne retrouve plus, dans l'industrie du taxi, ce que plusieurs ont appelé des êtres indésirables.

M. GAGNON: Je ne crois pas que ce soient les \$100 qui pourront empêcher un indésirable de faire partie de l'organisation de taxi parce qu'il serait sans doute capable de les déposer. Ce seraient plutôt des normes à établir au niveau de l'individu. Je ne sais pas si les organisations possèdent des assurances pour leurs chauffeurs. Je sais que, dans le monde du taxi, il est assez rare qu'on voie un chauffeur de taxi qui moleste quelqu'un, qui tente de le voler. A ma connaissance, je n'ai jamais vu ça. Cela prouve que, dans ce groupe-là, il y a du monde aussi bon qu'ailleurs. Cela peut évidem-

ment se présenter comme ça se présente ailleurs.

Est-ce que vous avez une certaine assurance prise sur le chauffeur pour protéger le public au cas où il surviendrait des cas d'exception, soit vol sur l'individu, brutalité envers le client du taxi? Cela serait inséré dans une police d'assurance.

M. CHAGNON: Non. Actuellement, à Granby, l'association, avec les autorités municipales, avant de l'accepter comme chauffeur ou propriétaire, fait une enquête.

S'il a fait quelque chose dans le passé, il est refusé. Nous faisons cela en coopération avec les autorités municipales de Granby.

M. PAUL: Quand vous dites: S'il a quelque chose dans son passé. Est-ce que vous voulez parler d'actes criminels?

M. CHAGNON: Exactement. Si le gars a réellement commis des actes douteux, naturellement on ne signera pas... L'hôtel de ville n'émettra pas un permis sans qu'il ne soit signé par le président de l'Union des propriétaires de taxis de Granby. Dans ce cas-là, on fait une enquête. Si on ne déclare rien, on ne lui refuse pas son permis, mais si on découvre quelque chose, on ne signe pas sa formule et il n'est pas capable d'avoir de permis. L'hôtel de ville ne lui en donne pas.

M. PAUL: Quand vous dites: Déclarer quelque chose, vous voulez dire condamnation.

M. CHAGNON: Exactement.

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

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ... s'il a tué sa belle-mère.

M. CHAGNON: S'il a un dossier, cela lui est refusé.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il ne faut pas qu'il ait de casier judiciaire.

M. CHAGNON: Exactement.

M. BEDARD: D'un autre côté, il y a un règlement municipal à Granby qui limite le nombre de permis à 50, je crois. Alors, nous avons un seuil de rentabilité, si l'on se fie au rapport Bossé, c'est-à-dire un chauffeur ou propriétaire par 700 personnes à peu près. Les gars se protègent assez bien et la majorité croient que le taxi fonctionne bien à Granby.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Dans le contexte de mes commentaires de tout à l'heure, à moins qu'il n'y ait d'autres questions des membres, nous vous remercions de votre pré-

sentation et de votre présence devant la commission.

M. BEDARD: Merci.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Un instant, s'il vous plaît. Le ministre des Transports.

M. PINARD: Je ne vous en ferai pas grief, mais dans la dernière page de votre mémoire, vous affirmez que le pouvoir discrétionnaire qu'a l'administrateur de la commission peut défranchiser un chauffeur ou un propriétaire de taxi. Voulez-vous relire attentivement le règlement no 6, c'est-à-dire la loi 23 et vous allez vous apercevoir que le pouvoir sera entre les mains de la Commission des transports et non pas entre les mains de l'administrateur dans le cas de la confiscation du montant entier? Je pense que c'est une distinction très importante. Il y aura aussi, ce que j'ai appelé, le droit de grief ou droit d'appel au tribunal d'appel des transports de toute décision qui pourrait être vexatoire, discriminatoire ou injuste à l'endroit d'un propriétaire ou d'un chauffeur.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Merci, M. le ministre. Merci, M. Bédard, messieurs.

M. Daigneault, pourriez-vous venir en avant, s'il vous plaît? Nous avons déjà copie de votre lettre ou de votre mémoire personnel, tel que — assoyez-vous donc, s'il vous plaît — vous nous l'avez présentée la semaine dernière. Est-ce que ce que vous avez à dire est en dehors de ce que vous avez déjà dit dans votre mémoire?

M. Gérard Daigneault

M. DAIGNEAULT: Disons qu'on pourrait en ajouter un peu.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je ne voudrais pas que vous repreniez ce qui a déjà été dit dans le mémoire. S'il y avait des faits nouveaux, cela vous prend combien de temps à peu près? C'est parce que je veux suivre l'ordre du jour déjà établi. Dix minutes?

M. DAIGNEAULT: Dix minutes.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Il est 3 h 42. Allez-y.

M. DAIGNEAULT: On vous a beaucoup parlé des concessions. Cela avantage un groupe de taxis dans Granby mais personne ne vous a mentionné les menaces qui se faisaient à ces endroits-la quand on recevait des appels pour aller chercher nos clients. On s'est fait courir...

LE PRESIDENT (M. Séguin): A l'ordre, s'il vous plaît! Pourriez-vous vous rapprocher de votre micro ou rapprocher le micro? Voulez-vous reprendre ce que vous avez dit?

Je vous enlève 45 secondes.

M. DAIGNEAULT: Personne ne vous a fait mention des menaces qui se font à ces endroits quand nous recevons des appels. Nous avons des chauffeurs qui ont été courus par des gens brandissant des blocs de glace, d'autres ont été menacés de recevoir des coups de poing, d'autres ont été coincés entre deux automobiles et ont perdu une demi-heure d'ouvrage. Personne ne vous a parlé de cela. Le propriétaire de l'autre station est ici. Il pourrait peut-être vous en parler. Pour ces raisons, nous vous demandons l'abolition des concessions immédiatement, parce que je sais qu'un jour on en viendra aux coups. J'ai amené avec moi cinq personnes de la compagnie de Taxi Trois Mille. Si vous voulez avoir des affirmations, ils pourront vous en faire.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Nous voulons bien vous croire. Continuez, ajoutez autre chose.

M. DAIGNEAULT: Le point de vue de la rentabilité dans le taxi, à Granby, est une chose à discuter. Pour quelques-uns qui ont d'autres revenus que le taxi, le taxi est rentable. C'est un hobby. Mais celui qui est pris pour faire du taxi pour gagner sa vie, pour faire vivre une famille, travaille de quinze à dix-huit heures par jour pour se faire, à l'année, un salaire de \$60 net. J'ai les chiffres à l'appui. Je les ai donnés à monsieur. Si c'est cela la rentabilité! Moi, je sais bien que, depuis cinq ans, je travaille sept jours par semaine. Les jours de semaine, c'est quinze heures et, les fins de semaine, dix-huit et vingt heures. Je tiens tout en ordre. J'ai mes déclarations d'impôt, tout est fait. Je peux le prouver en tout temps. Il reste quelque chose que le ministre peut faire pour nous aider. Nous avons entendu dire, aux nouvelles de la radio et de la télévision, que la commission voulait se désintéresser des villes de moins de 100,000 âmes. Si la loi est appliquée pour 5,000 à 6,000 taxis qui font partie des grandes villes, la même loi doit être juste pour les petites villes comme Granby et pour nous qui avons besoin de gagner notre pain.

M. PINARD: M. le Président, avec votre permission, j'aimerais répondre tout de suite à monsieur que le régime de menace, d'intimidation, de chantage ou même de violence ne sera pas toléré par la commission parlementaire. Je pense parler au nom de tous les membres, indépendamment de toute appartenance politique. Si vous pensez avoir besoin de protection pour défendre vos droits, pour vous exprimer librement devant cette commission, ne vous gênez pas. Le service de protection vous sera assuré. Cela vous est garanti.

Pour faire suite à vos autres remarques à l'effet que la commission parlementaire des transports, le ministre des Transports lui-même ou le gouvernement s'apprêteraient à ne pas faire appliquer le règlement du taxi dans toute

la province, il y en a qui voudraient que ce soit limité à la région métropolitaine de Montréal, parce que, disent-ils, le plus grave problème dans le taxi, c'est là qu'il réside.

Personnellement, je n'ai pas la preuve qu'ailleurs, dans la province, il n'y a pas ce même système d'exploitation, cette même situation débridée, incontrôlable qui existe à Montréal, mais en plus petit, évidemment. Tant et aussi longtemps que je n'aurai pas cette conviction personnelle et que les membres de cette commission parlementaire, si je peux parler pour eux, jusqu'à un certain point, n'auront pas cette conviction — je sais qu'ils veulent faire leur devoir jusqu'au bout — ne vous attendez pas à ce que le ministre des Transports recommande immédiatement que le règlement proposé ne s'applique qu'à la région métropolitaine de Montréal. Il faudra que des démonstrations, bien appuyées par des faits, par des preuves, soient faites devant cette commission des transports pour permettre au gouvernement de décider s'il doit procéder à l'application du règlement tout d'un bloc, c'est-à-dire dans l'ensemble du territoire québécois, ou s'il doit y aller par étapes, en prenant comme première étape l'endroit ou les endroits où, d'après la preuve qui nous est faite, il y a urgence d'agir pour remettre du contrôle là où il en faut.

C'était là le sens des propos qui ont pu être tenus par certaines personnes, y compris par moi-même.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Sainte-Marie. Ensuite, le député de Saint-Laurent.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. Daigneault, vous voulez dire que, parmi les 50 détenteurs de permis, à Granby, il y en a plusieurs qui ont d'autres revenus. Quelle est la moyenne de ceux qui font exclusivement du taxi parmi cela?

M. DAIGNEAULT: Disons que, parmi les 50 propriétaires de taxis, actuellement, il y en a trois ou quatre qui travaillent dans les manufactures ou qui font des choses semblables. D'autres, ce sont leurs enfants qui travaillent. Pour plusieurs, c'est leur femme qui travaille. Donc, s'ils prennent le revenu de la femme pour l'ajouter au revenu du taxi, ils arrivent avec un maudit beau revenu à la fin de l'année.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous voulez dire qu'il n'y en a pas tellement, parmi les 50, qui font exclusivement du taxi?

M. DAIGNEAULT: Les 50 font du taxi, mais ils ont les revenus de leur femme ou d'autres revenus de propriétés qui leur rapportent. Le petit qui est tout seul pour gagner sa vie, qui a une famille à faire vivre, ça ne cadre pas du tout avec l'autre.

Le gars peut se permettre de prendre des

vacances, n'importe quoi. Mais je sais bien que moi, dans cinq ans, je n'ai pas été capable de prendre une journée de vacances sauf pour venir ici. Cela m'a donné l'occasion d'avoir des vacances.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Merci.

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

M. PEARSON: M. Daigneault, lors des propos de M. Bédard, tantôt, lorsque vous vous êtes levé en arrière, sans vous connaître, vous m'avez donné l'impression que vous étiez considéré un peu comme un rigolo, un être original ou à part. Vous avez mentionné lors de vos propos qu'il y en avait quatre ou cinq qui étaient prêts à appuyer vos dires. Est-ce que ces gens sont ici?

M. DAIGNEAULT: Oui, ils sont avec moi ici. J'ai le président de la compagnie, un des directeurs et deux chauffeurs.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Pourraient-ils s'identifier en se levant, non pas à la table ici, mais dans la salle? Il y en a un, deux, trois et quatre.

Partagez-vous l'opinion de M. Daigneault? Oui. Merci.

M. DAIGNEAULT: Nous sommes restés bien surpris que la direction ait pris la décision de venir représenter le taxi de Granby quand, en fait, elle ne représente que deux compagnies de taxi. A la troisième compagnie, Taxi Trois Mille, pour qui je travaille, nous n'avons eu aucune consultation, aucune assemblée pour dire que nous allions demander telle ou telle affaire au gouvernement. Les autres l'ont décidé de leur propre chef en omettant de consulter la compagnie de taxi Trois Mille. Je prétends qu'ils ne représentent rien.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous êtes combien dans l'association, M. Daigneault?

M. DAIGNEAULT: Nous sommes 50 dans l'association. Chez Taxi Trois Mille, nous sommes 20.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous êtes 20 sur 50.

M. PAUL: Et vous êtes membres de l'Union des propriétaires de taxis de Granby Inc.?

M. DAIGNEAULT: Oui.

M. PEARSON: Juste une autre question. M. Bédard ou son collègue ont mentionné qu'ils avaient 31 signatures. Il avait mentionné auparavant que c'était l'exécutif qui s'était réuni et qui avait étudié le règlement no 6. Probable-

ment qu'il était arrivé à certaines conclusions. Avez-vous l'impression que ces 31 personnes qui ont reçu soit le règlement no 6, soit les conclusions auxquelles était arrivé l'exécutif comprenaient ce qu'elles signaient?

M. DAIGNEAULT: Probablement qu'elles comprenaient ce qu'elles signaient, parce que ce qu'on demandait, c'était ce qui protège les deux compagnies de taxi opposées à la compagnie de taxi Trois Mille. Parce que 7 à une autre station et 23 à l'autre, ça représente 30 taxis, donc il en reste 20 à part eux.

Quant aux concessions, nous, la compagnie de taxi Trois Mille, nous avons le terminus, le Woolco au centre Commercial. Les hôtels et restaurants, nous n'avons pas le droit d'y aller. Nous pouvons y aller sur appel, mais nous n'avons pas de station de taxi là. Quand nous y arrivons par le fait qu'ils ont des voitures stationnées à ces endroits, les autres sont partis avec notre voyage, nous avons fait 3 ou 4 milles dans la circulation du vendredi soir ou le samedi et nous arrivons là pour rien.

Si nous avons la malchance de vouloir prendre là un autre client, nous recevons des menaces ou nous nous faisons coincer entre deux voitures. Je ne trouve pas logique que ça existe. Je veux gagner ma vie et je veux qu'ils gagnent leur vie.

M. PEARSON: Donc, si je vous comprends bien, ça veut dire — c'est une hypothèse — que si la commission venait éventuellement à accepter les recommandations signées par les 31, ça ne réglerait pas le problème du taxi à Granby, et surtout pas le vôtre.

M. DAIGNEAULT: Je pense que ça l'aggraverait.

M. PEARSON: D'accord, merci.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Est-ce qu'il y a d'autres questions? Merci, M. Daigneault.

On me dit que l'association West Island Transportation Ltd. n'est pas ici. Par contre, il y a un procureur représentant un certain nombre de chauffeurs du même secteur et appartenant à cette structure. Puisque M. Rochette n'est pas ici pour représenter l'association West Island, je demanderais à M. Amaron de se faire le porte-parole des chauffeurs qu'il représente.

M. Amaron, à ce que je sache vous n'avez pas de mémoire à présenter, ce sont des commentaires que vous voulez faire.

West Island Transportation

M. AMARON : Nous avons déjà déposé deux mémoires, M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): West Island Transportation Ltd.

M. AMARON: Un de West Island Transportation Ltd. et un des propriétaires, des chauffeurs.

LE PRESIDENT (M. Giasson): C'est de celui-là dont vous allez parler.

M. AMARON: C'était notre intention de venir ici avec M. Rochette, qui est le principal actionnaire de la compagnie West Island Transportation. Malheureusement, il m'a téléphoné hier soir; il est au lit avec 102 degrés de fièvre et il m'a demandé de présenter son mémoire à sa place.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Nous vous écoutons.

M. AMARON: Mon nom est Roy Amaron, avocat, mon bureau est à Dorval. Je n'ai pas l'intention de lire le mémoire, vous en avez tous des exemplaires. Premièrement, je ne représente pas une association de propriétaires ou de chauffeurs, mais des dizaines de propriétaires des villes, des banlieues de l'ouest de Montréal. La banlieue de l'ouest comprend la ville de Dorval, la ville de Pointe-Claire, Dollard-des-Ormeaux, Pierrefonds, Sainte-Genève, en tout un total d'à peu près onze ou douze municipalités. Cela peut inclure la ville de Lachine, mais la ville de Lachine a une situation peut-être un peu différente parce qu'il y a là un système de transport en commun que nous n'avons pas dans les autres municipalités de la banlieue de l'ouest. Nous n'avons pas le système de transport de la CUM dans les villes de Dorval, Pointe-Claire et les autres villes.

Une réunion a eu lieu pour me donner mon mandat, dans cette affaire. Il y avait peut-être 80 personnes, chauffeurs et propriétaires, et une soixantaine de personnes m'ont donné le mandat spécifique — j'ai toutes les signatures ici — de les représenter. Le mémoire qui vous a été présenté mardi passé, 16 janvier, n'est pas une représentation d'avocat. C'est celle des employeurs. Vous verrez qu'il y a trois points essentiels, de principe, dans ce document.

Premièrement, la crainte que les propriétaires perdent leur mode de vie, leur gagne-pain s'ils ont plus d'un permis ou s'ils ont un nombre de permis excédentaire, qu'ils vont perdre leur commerce. Le premier principe, c'est qu'ils veulent que les permis soient transférables et que ce soit revendable, comme tout autre commerce.

Le deuxième principe, c'est la crainte qu'ils perdent leur autodétermination, leur choix d'association, leur façon de faire leur commerce. Ils veulent avoir le droit qu'ils ont dans le moment de choisir librement l'association dont ils feront partie.

Troisièmement, ils veulent garder la valeur de leur commerce et le moyen de le vendre. Les demandes qu'ils ont faites sont énumérées, et ce sont les mêmes dont nous avons entendu parler

ces derniers jours. Je ne veux pas vous faire perdre votre temps en les mentionnant toutes.

Quant au mémoire de la West Island Transportation, je veux corriger une inexactitude qui apparaît dans le premier paragraphe où on dit qu'elle détient 15 permis. En fait, West Island Transportation ne détient pas de permis. M. Rochette, comme actionnaire d'une grosse compagnie, détient, au nom de cette compagnie, c'est indiqué ici — 15, je croyais que c'était 14 permis — de la ville de Pointe-Claire.

Ces permis sont enregistrés au nom de cette compagnie, mais sont exploités par des propriétaires artisans qui sont des propriétaires de leur voiture mais qui travaillent selon le permis qui est enregistré dans la compagnie. C'est une situation qui existe particulièrement parce qu'il n'y a pas de transférabilité de permis dans la ville de Pointe-Claire.

Je n'ai pas l'intention de relire le rapport de M. Rochette, il est là pour votre considération. Je veux seulement attirer votre attention sur le fait que dans les banlieues de l'ouest de Montréal, la situation n'est pas tout à fait la même que dans la ville de Montréal elle-même. Apparemment, il y a toujours des problèmes dans l'industrie du taxi, là n'est pas la question. Mais les problèmes dans les banlieues, particulièrement dans les banlieues de l'ouest ne sont pas les mêmes que ceux de la grande ville. J'ai mentionné tout à l'heure qu'il n'y avait pas de transport en commun dans les banlieues de l'ouest. Cela pose un problème aux citoyens et au public. La solution ce sont les taxis privés. C'est la soumission des exploitants, même des chauffeurs, même de l'association, que le règlement no 6 ne donnera pas au public le service nécessaire pour remplacer le transport public. Il y a les problèmes d'un permis métropolitain, je sou mets respectueusement que le règlement no 6 ne répond pas aux problèmes du permis métropolitain particulièrement quant aux banlieues, parce que le service va entrer dans la grande ville et il n'y aura plus de service dans les banlieues. Aussi dans les banlieues, il y a de petites associations où il y a des détenteurs de deux ou trois permis avec un système de communication et des clients locaux et le règlement no 6, tel que rédigé va détruire ce commerce. Evidemment il y aura seulement un permis, il n'y aura pas de contrôle et le chauffeur devrait être membre d'une association de 6,000 personnes très loin de lui. Evidemment dans le temps que nous avons préparé ce mémoire-ci, nous n'avons pas eu l'occasion de voir le système sur le mur, devant moi, et peut-être ce système suggéré peut changer leur idées. Mais tel que rédigé, le règlement no 6 sera la mort de ces personnes.

Sans aller plus loin, s'il y a des questions, quant aux problèmes spécifiques des banlieues de l'ouest, je suis prêt à essayer de répondre. S'il y a des questions techniques, je n'ai pas M. Rochette avec moi, mais le propriétaire des autres associations à Dorval est ici et s'il y a des

questions techniques et auxquelles je ne peux pas répondre, je suis prêt à lui demander de vous répondre.

LE PRESIDENT (Caron): La parole est au ministre des Transports.

M. PINARD: Me Amaron, vous dites que c'est la compagnie West Island Transportation Limited dont M. Rochette est le principal actionnaire qui détient les 15 permis de taxis en question.

M. AMARON: Non, M. le ministre.

M. PINARD: Ou si c'est M. Rochette personnellement qui détient...

M. AMARON: Non, c'est la compagnie Fairview Taxis Limited qui est une compagnie dans laquelle M. Rochette... je pense que West Island Transportation a à peu près le même nombre d'actions. C'est moitié-moitié à peu près. Mais c'est la compagnie Fairview Taxis qui n'a pas d'autre but que de détenir ces 14 permis.

Dans le moment, il y a une tentative de vendre des actions de la compagnie aux détenteurs de permis qui travaillent pour elle, de les rendre propriétaires de la compagnie qui détient leur permis. Le ministre Choquette l'a suggéré, si je me le rappelle bien, il y a quelques semaines et cette situation est en marche depuis trois ou quatre mois. Il y a des pourparlers pour essayer de trouver un moyen de vendre des actions aux détenteurs de permis pour les rendre propriétaires de leurs propres affaires.

M. PINARD: Est-ce que je comprends bien la situation si je dis que West Island Transportation Ltd est la compagnie de portefeuille ou la "holding company"?

M. AMARON: Pas tout à fait, M. le ministre. La compagnie West Island Transportation a 100 actions sur environ 400; je ne me rappelle pas exactement le nombre.

M. PINARD: Qui détient la majorité de ces actions?

M. AMARON: Je pense que c'est M. Rochette et son beau-frère. La compagnie West Island Transportation ne donne pas les mêmes services que les autres associations dont vous avez entendu parler jusqu'à maintenant. Elle donne des services de dispatching, de contrôle, elle vend de l'essence, je pense, et donne des services de crédit au public. Il n'est pas question d'assurance ou de réparations. Si je me le rappelle bien, il y avait un garage, à un moment donné, mais il a fait faillite. Ce n'était pas un des services qu'elle rendait.

Le but de West Island Transportation est de donner le service de crédit et le service de contrôle, de dispatching.

M. PINARD: Est-ce que cette compagnie est propriétaire de voitures?

M. AMARON: Non, M. le ministre.

M. PINARD: L'autre compagnie, Fairview Taxi Ltd, est détentrice des quinze permis en question.

M. AMARON: Quinze ou quatorze, je ne m'en souviens pas exactement.

M. PINARD: Quinze ou quatorze permis. Elle n'est pas propriétaire de voitures.

M. AMARON: Elle est le propriétaire enregistré des voitures, mais pas le propriétaire réel. Voyez-vous, pour être détenteur de permis, il faut avoir une voiture. La compagnie est le propriétaire enregistré des voitures, mais les personnes qui utilisent le permis ont acheté les voitures évidemment. Ce sont elles qui sont les propriétaires réels, si vous voulez. C'est une question de fiducie.

Dans le moment, il y a, comme je l'ai dit, des pourparlers en marche pour en faire des actionnaires de la compagnie. M. Rochette se retirera de la compagnie et vendra les actions qu'il possède. Si les associations des compagnies de répartition continuent d'exister, évidemment, il fera son commerce de cette manière. La compagnie qui fait du taxi est le propriétaire enregistré des voitures.

M. PINARD: Combien y a-t-il de chauffeurs qui utilisent des voitures à même des permis détenus par Fairview?

M. AMARON: Je ne peux pas répondre à cette question, parce que je ne suis pas au courant des activités. Je comprends que presque tous les permis sont exploités par des artisans. Ils ont des chauffeurs, évidemment, qui conduisent leur voiture de temps en temps. Apparemment, les chauffeurs ne sont pas des membres. Les artisans sont des membres.

M. PINARD: Sans permis de taxi.

M. AMARON: Sans permis de taxi.

M. PINARD: Ils sont chauffeurs, mais ils fournissent leur propre voiture pour avoir le privilège d'utiliser le permis détenu par Fairview Taxi Ltd.

M. AMARON: Evidemment, je ne peux pas dire exactement la façon dont chaque personne travaille mais, si je comprends bien l'affaire, la plupart des chauffeurs parce qu'ils ne sont pas des détenteurs, mais qu'ils utilisent les permis de Fairview taxi travaillent pour eux-mêmes. Ils sont des chauffeurs, ils sont, selon une convention de fiducie, les propriétaires de leur voiture, mais la voiture est enregistrée au nom de la compagnie.

M. PINARD: Connaissez-vous les taux de location de la voiture et les autres conditions financières ou économiques de protection, d'assurances, de régime de rentes, s'il en existe, qui sont offerts à ces chauffeurs, propriétaires de leur voiture, alors qu'ils ne détiennent pas de permis de taxi?

M. AMARON: Si je comprends bien, ils paient leur propre assurance. Je ne sais pas s'il y a un moyen financier pour l'usage du permis. Je crois qu'il y a des paiements de \$5 ou \$10 par semaine, je ne sais pas exactement, faits par les exploitants des permis. Pour la plupart, je pense qu'il n'y a pas de lien financier entre Fairview Taxi et les personnes qui exploitent les permis de Fairview Taxi. Le lien financier qui existe est entre ces propriétaires et l'association, West Island Transportation, qui donne les services.

M. PINARD: Qui est responsable de l'opération de fiducie, qui permet de mettre en marche le système que vous venez d'expliquer en faveur de chauffeurs, propriétaires de leur propre voiture, qui n'ont pas de permis mais qui travaillent grâce aux permis détenus par Fairview Taxi Limited? Cette fiducie fonctionne comment et qui en a le contrôle?

M. AMARON: Si la personne en question ne veut pas continuer l'exploitation d'un taxi et reprend sa voiture, Fairview Taxi en trouvera une autre pour exploiter le permis. Si quelqu'un veut quitter la compagnie ou aller avec une autre compagnie, s'il a un permis, il peut reprendre sa voiture.

M. PINARD: Est-ce qu'il existe d'autres compagnies de taxis dans la municipalité en question où fonctionnent les compagnies de M. Rochette, West Island Transportation Limited et Fairview Taxi Limited? Est-ce que le chauffeur, propriétaire de sa propre voiture, a le choix d'aller ailleurs?

M. AMARON: Si je comprends bien votre question, il n'y a pas d'autre compagnie qui détient des permis. Tous les autres permis de la ville de Pointe-Claire sont au nom de personnes physiques. Il y a d'autres associations.

M. PINARD: Ceci signifie que si le chauffeur, propriétaire de sa voiture, ne remplit pas les conditions ou ne plait plus à ceux qui dirigent les deux compagnies en question, West Island Transportation Limited et Fairview Taxi Limited, à ce moment-là il s'en retourne avec sa voiture mais ne fait plus de taxi.

M. AMARON: A moins qu'il puisse avoir un permis de la ville de Pointe-Claire. Le problème c'est...

M. PINARD: Mais il n'en existe pas d'autres, comme vous l'avez dit.

M. AMARON: Non, il n'en existe pas d'autres.

M. PINARD: A moins que la ville décide d'augmenter le nombre de permis de taxi.

M. AMARON: Ou de laisser transférer des permis.

M. PINARD: Ou de laisser transférer des permis mais il faudrait, pour qu'il y ait des transferts, que les deux compagnies en question décident d'en laisser aller.

M. AMARON: Apparemment, la West Island Transportation n'a rien à dire quant aux permis.

M. PINARD: Non, je parle de Fairview, qui détient les permis.

M. AMARON: Fairview Taxi a ses 14 permis.

M. PINARD: Mais, si elle n'en laisse pas un ou plusieurs des 14, personne ne pourra en avoir.

M. AMARON: De ces 14, non.

M. PINARD: Si la ville n'en émet pas de nouveaux, il n'y aura pas d'autres entreprises concurrentes dans le taxi.

M. AMARON: C'est cela.

M. PINARD: Le gars qui ne fait plus l'affaire va s'en retourner avec sa voiture et ne fera plus de taxi. Il faudra qu'il gagne sa vie autrement.

M. AMARON: Il doit trouver un autre détenteur de permis de Pointe-Claire qui veut vendre son permis.

M. PINARD: Oui, mais il n'en existe pas d'autres.

M. AMARON: Sans le transférer. Nous parlons ici de la vente de permis mais, à part la ville de Dorval, il n'y a pas beaucoup de villes au Québec qui ont la transférabilité de permis.

M. PINARD: Oui.

M. AMARON: Ce n'est pas la vente du permis, c'est la vente du commerce et le changement du nom.

M. PINARD: Dois-je comprendre, Me Amaron, que vous avez représenté M. Rochette qui, normalement, aurait dû présenter lui-même son mémoire personnellement?

M. AMARON: C'est exact.

M. PINARD: Si je comprends bien aussi,

vous avez un autre mémoire à présenter au nom de 60 propriétaires et chauffeurs...

M. AMARON: C'est cela.

M. PINARD: ... qui, je le comprends, travaillent à l'intérieur des deux organisations dont on vient de parler.

M. AMARON: Pas tout à fait, votre Seigneurie, pardon M. le ministre.

M. PINARD: M. le Président.

M. AMARON: Je plaide devant la cour trop souvent. Les propriétaires et les chauffeurs que je représente sont membres de l'association West Island, ils sont membres de l'association City and District de Dorval. Il y en a trois ou quatre qui sont membres de Steven's Taxi à Beaconsfield, mais je pense qu'il y en a un ou deux qui sont détenteurs de permis de Dollard-des-Ormeaux ou Pierrefonds. Ils ne sont pas tous membres de West Island Transportation.

J'ai ici des signatures de plusieurs personnes qui n'ont pas d'affiliation avec West Island Transportation. Il y a des gens dans la salle qui sont membres de cette compagnie et d'autres qui ne le sont pas et ils ont signé les mandats que j'ai.

M. PINARD: Je n'ai pas d'autre question.

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

M. PAUL: Me Amaron, est-ce que vous pourriez nous dire quelle est la valeur commerciale des permis de taxi, par exemple — à tout seigneur tout honneur — dans la ville de Pointe-Claire?

M. AMARON: Je ne peux pas vous le dire personnellement. Je peux vous dire que le prix est peut-être entre \$4,000 et \$9,000. On me disait qu'à Dorval, avant que le ministère des Transports ait pris l'administration des taxis à l'aéroport, la valeur d'un permis de taxi était de \$8,000 à \$9,000. On me dit que, depuis ce temps-là, c'est moins.

M. PAUL: Me Amaron, j'ai une information d'une personne qui s'y connaît très bien dans les affaires municipales de Pointe-Claire. Elle m'assure que le coût du permis est de \$25 à Pointe-Claire. Disons que c'est le montant que l'on doit déboursier à l'hôtel de ville pour avoir son permis.

M. AMARON: A Dorval, nous chargeons la même chose.

M. PAUL: Mais sur le marché libre, hors de la connaissance des autorités municipales de ces villes-là, vous prétendez que la valeur commer-

ciale de ces permis pourrait être entre \$4,000 et \$9,000.

M. AMARON: C'est ça qu'on m'a dit. Je peux demander à M. Jacques Lareau qui, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, est propriétaire d'une des associations à Dorval. Peut-être qu'il pourra vous informer plus précisément.

M. PAUL: Comment se fait la transférabilité des permis dans le territoire des banlieues de l'ouest de Montréal, par exemple?

M. AMARON: A Dorval, les permis sont transférables.

M. PAUL: Est-ce que ces permis sont également transférables dans Pointe-Claire?

M. AMARON: Je ne pense pas qu'il y ait transférabilité des permis à Pointe-Claire ni dans les autres banlieues.

M. PAUL: Ni dans les autres banlieues. Il y aurait un cas d'exception pour la ville de Dorval.

M. CARON: M. le Président, sur la même question, comment se fait-il que le permis vaut de \$4,000 à \$9,000 s'il n'est pas transférable?

M. AMARON: Ils ne sont pas transférables dans la ville de Montréal non plus.

M. CARON: Ils sont transférables à Montréal.

M. AMARON: Ils sont transférables?

M. CARON: Oui, ils sont transférables à Montréal.

M. PAUL: C'est une valeur morte.

M. AMARON: C'est une des raisons pour lesquelles je me demande...

M. PAUL: C'est quasiment un bien de main-morte. Si ce n'est pas transférable et que le détenteur d'un permis doit déboursier la somme de \$4,000, à l'exception faite de la ville de Dorval où il y a transférabilité, comment expliquer que le coût d'un permis soit si élevé dans les banlieues de l'ouest de Montréal?

M. AMARON: Apparemment, il y a des moyens.

M. PAUL: J'aimerais savoir où va l'argent. Si ce n'est pas transférable, où va cet argent? Cela nous intéresse, nous allons peut-être aller faire un tour dans ce coin-là. Je comprends que vous n'êtes peut-être pas personnellement informé de ces opérations. Il y a peut-être quelqu'un qui

vous accompagne qui serait en mesure de nous éclairer parce que nous nous interrogeons.

M. AMARON: Apparemment, il y a des détenteurs de permis et des exploitants de permis. Evidemment, comme je l'ai dit tout à l'heure, la compagnie Fairview Taxi a trouvé un moyen légal de transférer des permis.

M. PAUL: Est-ce que c'est "transférer" ou "faire exploiter"?

M. AMARON: Bien, faire exploiter. Il n'y a évidemment pas de transfert légal parce que la compagnie détient toujours les permis. Mais il y a transférabilité parce que les personnes peuvent utiliser ces permis en changeant de voiture ou en changeant les personnes qui exploitent.

M. PAUL: C'est l'exploitation du permis qui est transférée à l'intérieur de la compagnie, excepté que le nom du propriétaire reste toujours le même.

M. AMARON: C'est ça. Autrement dit, c'est le commerce qui est transférable. C'est le point précis que les détenteurs de permis considèrent comme bien précieux parce que c'est un commerce.

Dans l'industrie du taxi, c'est peut-être une des dernières industries à Québec ou ailleurs, où on peut trouver de vrais commerçants, de petits commerçants.

M. PAUL: C'est l'activité du commerce qui est transférable.

M. AMARON: C'est le commerce.

M. PAUL: C'est l'utilisation du permis qui est transféré. Quoique le permis, lui, ne soit jamais transférable.

M. AMARON: Sauf à Dorval.

M. PAUL: A l'exception de Dorval. Alors, je pense qu'on comprend un peu le fonctionnement qui se produit. Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): On me permettra peut-être à ce moment-ci — je n'ai pas le droit d'après mes fonctions, étant nécessairement obligé de garder une totale neutralité que j'ai l'intention de garder pour la commission — de poser des questions.

Vous avez dit qu'exception faite pour la ville de Dorval, dans les autres municipalités de l'ouest, les permis n'étaient pas transférables. Est-ce ce que vous avez dit?

M. AMARON: C'est ce que j'ai dit.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Est-ce que, dans les municipalités de l'ouest, il y a un nombre fixe de permis dans chacune des muni-

cipalités, c'est-à-dire est-ce qu'il y a un règlement municipal qui dit qu'il y a tant de permis disponibles, pas un de plus, pas un de moins?

M. AMARON: C'est la situation. Il y en a 65 à Dorval et une quarantaine à Pointe-Claire.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Est-ce que vous êtes au courant des faits en ce qui concerne l'échelle des différents amendements à la législation de ces municipalités où au cours des années on aurait augmenté de 30 à 40 ou de 40 à 45, selon le cas? Etes-vous au courant des différentes raisons des amendements qui auraient été apportés et quelle était la cause ou la raison des augmentations du nombre des permis dans ces municipalités?

M. AMARON: Je ne sais pas la raison pour laquelle le gouvernement a décidé d'élever le nombre, mais je comprends que c'était parce qu'il y avait un besoin grandissant d'autres permis dans ces municipalités parce qu'elles agrandissaient.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Alors, je suppose que votre réponse présume que les amendements ont été apportés au fur et à mesure que les populations et que la demande se faisaient sentir à l'intérieur d'une conservation bien rigide sur le nombre de permis basé sur le chiffre de population desservie. C'est dire que si on prend le chiffre de 700 ou 800, c'est là-dessus que l'on base généralement le nombre de permis donnés.

M. AMARON: Je suppose bien, oui.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous avez, je pense, référé au fait qu'un ou plusieurs propriétaires détenteurs de permis ne seraient pas conducteurs eux-mêmes de véhicules.

M. AMARON: Il y en a plusieurs.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Dans ces cas-là, soit les véhicules utilisés selon ces permis détenus par une personne, est-ce que ces personnes doivent acheter leur propre voiture?

M. AMARON: Je ne peux pas répondre pour une personne, mais je suppose...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Parmi les gens que vous représentez, est-ce que vous en avez?

M. AMARON: Je ne sais pas. Je suppose que la situation diffère pour chaque cas.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je suis toujours dans le contexte de la non-transférabilité du fait que les permis sont gelés selon la population et que, lorsqu'un détenteur de permis ne conduit plus sa voiture, que ce permis revient à la municipalité...

M. AMARON: C'est censé, si je comprends bien les règlements des villes.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Est-ce le cas?

M. AMARON: D'habitude, je ne pense pas.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous ne croyez pas. Est-ce que vous avez des exemples où le cas n'a pas été appliqué, soit que le permis ne soit pas revenu lorsque le chauffeur a cessé d'utiliser la voiture?

M. AMARON: Je ne peux pas vous donner de cas particuliers, mais si je comprends bien ce qui se passe de temps en temps...

UNE VOIX: ... M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Un instant.

M. AMARON: ... si quelqu'un a un permis qu'il ne veut plus utiliser, il cherche quelqu'un qui veuille s'en servir et il lui donne le droit de le faire en son nom.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Continuez. Je pense qu'on a compris. J'ai voulu faire préciser. Tout d'abord, je voulais avoir l'assurance que ce n'était pas à l'intérieur des différentes administrations qu'il pouvait y avoir un problème.

M. AMARON: Ah non!

LE PRESIDENT (M. Séguin): C'est plutôt à l'extérieur de l'administration, ou, comme on l'a décrit hier soir très éloquemment, le fait que certaines personnes pouvaient avoir un permis et faisaient conduire une voiture, que l'exploitant achetait, dont il payait l'immatriculation, l'assurance, les dus à l'association, sous le titre de permis anonyme, autrement dit, avec une contre-lettre. Est-ce ce que vous voulez dire?

M. AMARON: Contre-lettre, ou entente, je peux vous donner un exemple. J'ai pris une action pour le détenteur enregistré d'un permis, à un moment donné, pour des dommages à son automobile. J'ai trouvé que ce n'était pas lui, l'exploitant mais une autre personne. J'ai dû reconstituer mon action parce que le demandeur n'était pas la personne que je pensais. Evidemment, c'est peut-être une des situations dont vous parlez. Comme vous le savez, je suis impliqué dans l'administration d'une ville. Je pense que je peux vous assurer que ce n'est pas de l'administration des villes que vient le problème. C'est de la non-transférabilité des permis et c'est du besoin, peut-être compréhensible, d'un commerçant d'avoir le droit ou la possibilité de vendre son commerce. Si le règlement no 6, tel que rédigé, est mis en vigueur, vous aurez de tels problèmes, comme vous en avez dans les banlieues où, dans le moment, il n'y a pas de transférabilité de

permis. Je me demande si le règlement no 6 va changer ce moyen d'agir, parce que vous aurez la même situation que vous avez maintenant dans ces villes.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Il a semblé, tout à l'heure, d'après le commentaire fait de l'arrière de la pièce qu'une des personnes que vous représentez avait quelque chose à ajouter. Voulez-vous vous avancer?

M. AMARON: Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, M. Jacques Lareau est le propriétaire de l'association City and District Taxi, à Dorval. Je suis sûr qu'il peut répondre aux questions que vous voudrez lui poser.

LE PRESIDENT (M. Séguin): City and District, est-ce en concurrence avec l'autre groupe?

M. AMARON: C'est le concurrent de West Island Transportation.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le concurrent de West Island Transportation. J'ai demandé une personne, un de vos collègues. Je vois avancer beaucoup de gens. Je n'en passerai pas sept ou huit. Il y a M. Letarte, M. Lareau.

UNE VOIX: Il ne faudrait pas se méprendre. Je ne fais pas partie du même groupe puisque je ne suis pas détenteur. C'est un groupe de taxi de Pointe-Claire. Le groupe qui veut se faire représenter est détenteur d'un permis de Pointe-Claire.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Il ne s'agit pas, je pense bien, de défendre la cause ni de Pointe-Claire, ni de Dorval, ni d'une autre ville. On essaie de voir clair en ce qui concerne l'ouest.

UNE VOIX: C'est pour cela. Ce n'est pas à moi de parler. Ce serait plutôt à M. Lattaro.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Lattaro.

M. Pierre Lattaro

M. LATTARO: Je remarque que tantôt, M. Amaron a mentionné que...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Pourriez-vous vous identifier, s'il vous plaît? Qui êtes-vous? Qui représentez-vous?

M. LATTARO: Je m'excuse. Je ne suis pas habitué à ces assemblées. Mon nom est Pierre Lattaro. Je suis exploitant de taxi, je suis propriétaire de mon véhicule, dans les limites de la cité de Pointe-Claire. Mais le permis ne m'appartient pas. Pour avoir le privilège de me servir de ce permis, cela me coûte \$20 par semaine. Je loue le permis. Cela ne m'est pas donné gratuitement, je le loue.

M. PAUL: Est-ce que vous payez le coût d'entretien du véhicule?

M. LATTARO: Oui. J'ai tous les reçus. J'ai acheté le véhicule moi-même, c'est moi qui le paie à la compagnie de finance. C'est moi qui paie les primes d'assurance. Afin d'avoir le privilège de me servir du permis, je suis obligé d'enregistrer ma propre voiture au nom de Fairview Taxi Ltd.

Je représente ici quelques-uns de mes copains qui sont avec moi. Nous sommes tous des propriétaires individuels de voitures-taxis. Nous achetons notre propre voiture, ensuite nous louons le permis de la compagnie Fairview Taxi Ltd. Nous nous trouvons à être dans l'association West Island.

M. PAUL: Combien la compagnie Fairview détient-elle de permis?

M. LATTARO: Je crois qu'elle a seize permis actuellement.

M. PAUL: Est-ce que ces permis sont tous de la même ville.

M. LATTARO: Tous de la ville de Pointe-Claire. C'est un peu étrange. Je ne sais pas encore de quelle manière M. Rochette a obtenu seize permis d'un coup, comme ça. Il ne les exploite même pas. Au moment où il avait décidé d'arrêter de les exploiter, ces permis auraient dû être retournés à l'hôtel de ville et être sur une liste d'attente.

Parce que là, tout en étant à notre propre compte, étant propriétaires de notre voiture, il faut subir des intimidations quand même parce que le permis n'est jamais à nous.

M. GAGNON: Il ne les exploite pas depuis combien d'années?

M. LATTARO: Personnellement, ça fait un an et demi que je loue le permis \$20 par semaine.

M. GAGNON: Cela ne vous donne aucun avantage.

M. LATTARO: Aucun avantage. En plus de ça, il faut que je paie les assurances et les frais d'association qui sont de \$20 par semaine aussi. C'est à peu près les plus chers en Amérique du Nord. Ensuite, il faut que je paie mes assurances, ma radio et mon compteur. Et je subis des intimidations, parce que je n'ai jamais mon permis. Je ne peux pas exploiter ma voiture, mon taxi dans la compagnie où il me plairait de le faire.

M. GAGNON: Et vous réussissez à vivre quand même?

M. LATTARO: Là je suis pris dans West Island. Si je voulais aller travailler demain chez

les compétiteurs de West Island, je ne pourrais pas y aller, parce que je me ferais enlever mon permis. Ce n'est pas à moi le permis, mais je paie \$20 par semaine pour ce privilège.

Ensuite, quand ces transactions se sont faites, on m'a proposé de louer un appareil radio mobile au prix de \$5 par semaine. Je pourrais en louer un au même tarif dans n'importe quelle compagnie, comme Canadian Marconi, etc. A un moment donné l'appareil était défectueux et j'ai été obligé de le faire réparer. Du fait que je payais une location, j'ai demandé à celui qui me le louait de payer la réparation. Il a refusé de le faire.

J'ai dit: Si c'est comme ça, ta radio, je ne suis plus intéressé à la louer, donne-moi un reçu comme quoi je te la remets. J'ai eu un reçu. Cela fait exactement onze mois que je me suis procuré une autre radio par mes propres moyens mais je suis obligé de payer ces \$5. Quand je lui ai dit que c'était ridicule de me faire payer \$5 pour une radio que je n'exploitais pas, il m'a dit: Si tu n'es pas satisfait, donne-moi ton permis. S'il y a quelque chose qui ne va pas bien et qu'on voudrait discuter, parce que dans le fond nous sommes des propriétaires de taxi, nous n'avons pas le droit de parole. Si le répartiteur ne travaille pas comme il devrait, nous n'avons pas le droit de parler en aucun temps.

J'ai un cas ici. Un type qui avait un permis de Fairview Taxi, mais qui ne payait absolument rien, a eu une chicane avec une cliente de Steinberg et elle a porté plainte au bureau West Island disant que le chauffeur avait été effronté. Ce chauffeur qui est ici aujourd'hui ne payait pas; il avait seulement sa voiture et il avait le privilège de se servir du permis de Fairview Taxi. Le président de Fairview Taxi lui a enlevé son permis. Il lui a dit: Nous avons eu une plainte contre toi, nous n'avons plus besoin de toi.

Il se trouvait sans travail. Il avait une voiture avec une radio et un compteur, mais qu'est-ce qu'il pouvait faire sans permis? M. Rochette, qui est le président de Fairview Taxi, l'a rappelé au travail et lui a dit que s'il voulait payer la compensation de \$10 par semaine, il lui remettrait son permis.

Je trouve étrange que je paie \$1,000 par année pour un permis, quand il paie même pas \$25 à la municipalité.

C'est moi qui paie \$25 à la municipalité de Pointe-Claire.

M. PAUL: Le coût du permis est de \$25 par année?

M. LATTARO: C'est \$25 par année à la ville de Pointe-Claire. Je vais le payer. Quand j'arrive pour payer mon permis, je demande un reçu. On me dit que mon reçu, c'est ma plaque et que le reçu va être envoyé à Fairview Taxi Ltée. Je dis: C'est moi qui vous donne \$25; je veux avoir un reçu pour mes impôts. Ils ont dit: Ton reçu, c'est ta plaque. Si c'est comme ça, si c'est à

prendre ou à laisser, je n'ai pas le choix. Je suis sûr, M. Séguin, que vous n'êtes pas au courant de ces procédés.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je suis très au courant. Mais, encore une fois, comme président d'une commission, je n'ai pas le droit de prendre part aux débats. Il y aurait beaucoup de questions pertinentes et locales que je devrais normalement poser, mais je ne suis pas, dans les circonstances, autorisé à le faire. Vous comprendrez. Vous me dites que ça fait un an et demi. Vous faites des commentaires dans ce sens. Il faudrait aller à la source du problème et savoir pourquoi et comment on a fait des insinuations en ce qui concerne une organisation. Comment se fait-il qu'ils ont 16 permis, 15 permis ou 18 permis? Je vous pose une question pour la commission, qui n'a pas rapport à ça. Il y a eu, l'an dernier, à Pointe-Claire, une enquête sur le taxi, établie selon l'article 68 de la Loi des cités et villes, faisant venir des témoins sous serment. Avez-vous comparu devant cette commission?

M. LATTARO: Je n'ai jamais été convoqué.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Tous les chauffeurs de Fairview ont été convoqués.

M. LATTARO: Je n'ai jamais été convoqué.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Il y a un an et demi que vous êtes là?

M. LATTARO: Oui, monsieur. Il y a un an et demi que je paie pour le permis et je n'ai jamais été convoqué. J'aurais aimé l'être.

M. PAUL: Est-ce qu'à votre connaissance vos confrères ont été convoqués?

M. LATTARO: En aucun temps, nous n'avons été convoqués.

M. GAGNON: Est-ce que vous avez entendu parler de cette enquête qui se faisait dans Pointe-Claire?

M. LATTARO: Je n'ai jamais entendu parler d'enquête à Pointe-Claire. Je savais qu'il se préparait quelque chose comme le bill 23, qu'il y avait l'enquête de M. Bossé, mais il y a jamais eu d'enquête à Pointe-Claire pour les gars comme nous qui se font exploiter. Il n'y en a jamais eu et personne n'a été convoqué. Je peux vous dire qu'il y a six mois je suis allé me plaindre au Bureau des véhicules automobiles, à M. Milot, des circonstances intenable où nous étions. Je n'ai jamais eu le courage de venir ici parce que je suis persuadé que, demain matin, je vais me faire enlever mon permis ou son permis. Comme il l'a déjà fait à d'autres, il va arriver et il va prendre le permis de l'auto et je n'aurai absolument rien à dire.

Personnellement, je serai toujours capable de me trouver quelque chose. Tout ce que je demande aujourd'hui, c'est que justice soit faite. Si, depuis un an et demi, j'utilise ce permis, c'est parce qu'avant ça, quelqu'un l'a eu et s'en servait. A ce moment, pourquoi M. Rochette ne les a-t-il pas retournés à l'hôtel de ville? J'ai travaillé pour M. Rochette; ça fait six ans que je travaille pour lui. J'ai travaillé comme dispatcher dans son bureau. J'ai conduit ses voitures et j'ai été témoin qu'à quelques occasions il y avait des permis qui traînaient dans son tiroir parce qu'il n'y avait pas de gars, comme nous, prêts à payer le montant exigé pendant 3, 4, 5 mois. Personne ne disait un mot. Ce n'est pas logique.

M. PAUL: Si, par hasard, vous étiez victime, demain, de représailles de la part du propriétaire apparent de votre véhicule automobile, est-ce que vous pourriez en informer tous les membres de la commission parlementaire?

M. LATTARO: Demain, j'ai une alternative. D'abord, ça ne fera pas son affaire. Cela a pris tout notre courage. Ces gars ne sont pas jeunes; ils ne se trouvent pas des emplois facilement. Ils ont 45, 50 et 60 ans. Moi, je suis capable de voler de mes propres ailes, de faire autre chose. Je vais vous dire une chose. Avec le rapport Bossé et les enquêtes que vous faites actuellement, demain, j'ai un ultimatum que je retarde depuis des mois. Il veut nous vendre ce permis. Il voudrait qu'on lui signe un contrat comme quoi on lui doit \$5,000 sur une période de 5 ans, à \$20 par semaine, parce qu'il sait que c'est dangereux qu'il les perde. Depuis un mois, il est prêt à nous faire signer ça.

M. PINARD: Quelle est la forme de contrat qu'il veut vous faire signer? Est-ce un contrat ou un billet promissoire?

M. LATTARO: C'est un peu les deux. Il va transférer des parts de Fairview Taxi à nos noms moyennant \$5,000 chacun. Selon moi, à Pointe-Claire, il n'y a rien qui justifie qu'un permis puisse valoir \$5,000. Si, au moment où il me le vendra \$5,000, il m'enlève \$1,500 ou \$1,700 que j'ai déjà payés, peut-être que ça pourrait m'intéresser.

Mais s'ils me demandaient un solde de \$3,500 ou de \$3,300 c'est encore trop cher, ce n'est pas la valeur marchande d'un permis de taxi à Pointe-Claire.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): La valeur d'un permis à Pointe-Claire, c'est \$25.

M. LATTARO: Si c'est \$25...

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Ce n'est pas transférable, mais les manigances se font de l'extérieur.

M. LATTARO: Voyez-vous, l'attrape dans

ça? Il ne peut pas transférer le permis en ma faveur; ces permis ne sont pas enregistrés au nom d'une personne, ils sont enregistrés au nom d'une compagnie. Je vais devenir directeur de Fairview Taxi et, en le devenant, je vais avoir 1/16 des parts; ça va être légal et je vais détenir mon permis. On va céder toutes les actions de Fairview Taxi Limitée aux 16 propriétaires.

M. PINARD: Il y a une question que je veux vous poser là. En acceptant le système qu'ils vous proposent, vous devenez actionnaire de la compagnie Fairview Taxi Limited. A ce moment-là est-ce que vous allez être propriétaire du permis, le détenteur du permis, ou si vous avez seulement le droit à l'utilisation encore une fois...

M. PAUL: Il aura des droits dans 1/16.

M. PINARD: Il aurait encore droit à l'utilisation du permis pour faire fonctionner sa voiture-taxi, mais il n'aura jamais le titre de propriétaire du permis de taxi; il aura seulement une partie de propriété de ce permis.

M. LATTARO: Oui, c'est ça.

M. PAUL: M. le Président, l'automobile ne viendra pas au nom de M. Lattaro.

M. LATTARO: Elle ne viendra pas à mon nom personnel, elle va demeurer à Fairview Taxi.

M. PAUL: Le transfert va être fait au nom de Fairview Taxi.

M. LATTARO: Il est déjà au nom de Fairview Taxi. Maintenant, ce qui arrive dans ces cas-là aussi c'est qu'au point de vue des assurances je crois que c'est illégal d'assurer quelque chose dont on n'est pas propriétaire.

LE PRÉSIDENT (M. Séguin): Si on me permet une intervention très simple. Vous me faites part de certaines choses. Nous vous entendons aujourd'hui, je pense que la commission se doit aussi d'entendre la personne qui est impliquée, soit M. Rochette. M. Rochette va se rétablir de sa grippe et nous allons l'entendre.

M. LATTARO: Comme je vous dis, cela ne me fait rien. J'ai tous les chèques encaissés à la banque comme quoi je lui ai donné \$20 par semaine pour la rentabilité du permis. J'ai les chèques revenus de la banque comme quoi c'est mon véhicule que je paye à la compagnie de finance GMAC. J'ai toutes les preuves dont vous avez besoin et ces gens sont prêts à témoigner dans le même sens.

M. PAUL: M. le Président, en votre qualité de président de la commission parlementaire des Transports, est-ce qu'il vous serait possible d'envoyer dès ce soir un télégramme au prési-

dent de Fairview Taxi Limited lui demandant de maintenir en devoir et en service tous ceux qui travaillent actuellement pour la compagnie?

LE PRESIDENT (M. Séguin): Absolument, je n'ai aucune hésitation à le faire.

M. PAUL: A ce moment-là, je pense bien qu'on va vous mettre à l'abri de toute représaille possible.

M. LATTARO: Mais est-ce que ce sera toujours au même prix de \$20 par semaine ou \$30 par semaine?

M. PAUL: Ne nous en demandez pas trop pour le moment.

M. LATTARO: Je vais vous dire ce qui nous protège nous. Demain il peut arriver et dire: Mon permis c'est \$30 par semaine. On est complètement à sa merci, il faut que vous admettiez ça.

M. PAUL: On pourrait peut-être geler les conditions existantes aujourd'hui le 24 janvier 1973 jusqu'à ce que, comme M. le président nous le mentionne, on ait l'occasion d'en connaître davantage par suite de la venue ici de M. Rochette.

M. LATTARO: Si vous voulez en connaître davantage, nous avons tous nos reçus avec nous autres. Nous n'avons pas l'intention de revenir, si vous voulez vérifier des preuves immédiatement, je les ai avec moi.

M. GAGNON: Pour les membres de la commission...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Un instant, la parole est au ministre et ensuite le député de Gaspé-Nord.

M. PINARD: M. Lattaro, j'aimerais attirer votre attention sur les dispositions de l'article 6.342 du règlement no 6 qui, à mon avis, pourraient vous donner une protection. J'espère qu'elle serait totale, mais regardons ce que ça pourrait donner si le règlement no 6 était en vigueur: Prenez la page 6-143, premier article en haut de cette page, l'article 6.342.

Dans le cas où une personne détenait, au 9 juillet 1972, dans une ou plusieurs municipalités, un nombre de permis valides de propriétaires de véhicules-taxis qui est supérieur au nombre de véhicules-taxis dont elle était alors propriétaire au Québec ou qui étaient alors immatriculés à son nom, les articles 6.341 à 6.363 ne s'appliquent pas à cette personne eu égard au nombre de permis qui excédait alors celui des véhicules-taxis qui lui appartenaient ou qui étaient ainsi immatriculés à son nom.

Voici ce que cela signifie.

M. LATTARO: Est-ce que cela est déjà en vigueur?

M. PINARD: Non, malheureusement, le règlement n'est pas en vigueur. Il est discuté. Voici ce que cela pourrait donner comme résultat. En tenant pour acquis que Fairview Taxi Ltd., propriété de M. Rochette, détient quinze permis mais n'a pas de voiture, le règlement que je viens de vous lire signifierait que, si le règlement no 6 était en vigueur, demain, M. Rochette ou Fairview Taxi Ltd. perdrait droit à ses permis... sans compensation...

M. PAUL: J'attire l'attention du ministre sur un point. Nous n'avons pas la définition du mot "personne" dans le règlement. C'est un point majeur.

Il s'agirait peut-être de distinguer entre une personne physique et une personne morale.

M. PINARD: Plus loin, la distinction est faite. Il s'agit des deux personnes. Une personne physique et une personne morale.

Cela signifierait ce que je viens de dire. Dans le cas où le même M. Rochette ou la même compagnie Fairview Taxi Ltd. aurait quinze permis, cinq voitures, ce règlement, s'il était appliqué demain, signifierait que M. Rochette ou Fairview Taxi Ltd., n'ayant que cinq voitures mais quinze permis, perdrait dix permis sans compensation.

Vous voyez donc qu'il n'y a pas seulement du mauvais dans le règlement no 6.

Ce règlement no 6 n'est malheureusement pas en vigueur parce qu'on le discute en commission parlementaire pour savoir s'il doit être accepté comme tel ou avec des amendements. Je me demande, avec les autres membres de la commission parlementaire, avec, notamment, mon collègue, le député de Maskinongé, et même avec le président de la commission qui, lui-même a eu le courage de poser le problème et de dire quel degré de protection ils peuvent vous accorder en cas de représailles de la part de Fairview Taxi Ltd... Je ne suis pas sûr que la Régie des transports actuelle au Québec ait suffisamment de pouvoir pour corriger cette situation.

Je voudrais vérifier auprès du ministre des Affaires municipales si lui, n'aurait pas des pouvoirs d'agir immédiatement pour vous protéger. Par contre, les représailles, c'est l'affaire de la police.

M. LATTARO: Je n'ai pas peur des représailles.

M. PINARD: Contre la violence, c'est encore l'affaire de la police. Au plan des conséquences économiques, la perte de votre travail, la perte de l'utilisation du permis pour lequel vous payez cher et pour lequel on vous demande \$5,000 comme prix de rachat sur une base de

cinq ans, sous prétexte qu'on vous remettra des actions qui n'auront pour effet que de vous donner un quinzième de titre de propriété dans le permis que vous utilisez.

A mon point de vue, c'est clair.

Je ne sais pas si le président me permettrait une suggestion à la suite de celle faite par mon collègue de Maskinongé. Parce que je voudrais que vous teniez pour acquis que nous sommes ici en commission parlementaire pour prendre nos responsabilités et il ne s'agit pas de savoir qui, de tel parti... Nous sommes ici pour faire notre travail en toute conscience. Je pense que M. Séguin pourrait faire adopter par son conseil municipal une résolution qui aurait pour effet d'empêcher des représailles au plan économique ou au plan de celles que vous avez évoquées tantôt, mais, en attendant, je pense que la commission parlementaire, comme telle, serait habilitée, par la voix de son président ou par la voix d'un ou de tous ses membres — et je pense que ce serait ma responsabilité, comme ministre des Transport — de demander au ministre responsable de la commission des valeurs mobilières de prendre le fait et la cause de la situation que vous venez de nous expliquer et de voir si la fiducie dont on a parlé tantôt a caractère légal, d'abord, et si la proposition qui vous est faite, par Fairview Taxi Ltd., d'acheter des actions selon les conditions de prix déterminées que vous venez d'expliquer est une forme légale pour vous permettre d'avoir un titre de propriété partielle ou totale dans un permis d'exploitation de taxi.

M. LATTARO: Si je comprends bien, la compagnie trouve une manière légale pour contourner la loi que vous voulez appliquer. Elle ne m'a jamais offert — il y a un an ou un an et demi — de me vendre ce permis. Si elle m'avait dit: Je te propose la vente de ce permis et je vais t'enlever les sommes que tu as déjà versées, ce serait bien, mais ce n'est pas le cas.

M. PINARD: Voulez-vous me permettre de continuer mon explication? Vous allez comprendre à quoi je veux en arriver. M. Rochette, comme président de Fairview Taxi Limited ou comme individu, avant de vendre des actions à qui que ce soit, doit en avoir la permission de la Commission des valeurs mobilières. Je ne sais pas s'il a fait cette demande. Etant pris avec le problème que vous soulevez — je dis "pris" — ayant devant nous le problème que vous soulevez, je pense que c'est ma responsabilité, comme ministre des Transports, comme ce serait la responsabilité de n'importe quel autre membre de cette commission, de faire état de la situation au ministre responsable du ministère des Institutions financières, Compagnies et Coopératives, responsable aussi de la Commission des valeurs mobilières, de faire rapport à cette dernière et de s'arranger pour que la situation soit gelée jusqu'à ce qu'on ait pu trouver une solution efficace et réaliste à votre problème.

M. LATTARO: Est-ce que je peux vous poser une question avant de terminer?

M. PINARD: Certainement.

M. LATTARO: Après le télégramme ou l'avis que M. Rochette va recevoir, je n'aurai pas de représailles durant un certain temps, bon. Est-ce que je suis forcé de travailler dans sa compagnie jusqu'à la fin des débats, jusqu'à ce qu'il y ait une entente ou si j'ai la liberté de travailler dans l'entreprise qui me plaît?

M. PINARD: J'ai posé la question...

M. LATTARO: J'ai été répartiteur d'appels et je sais que s'il décide de me faire une mauvaise vie, ce sera comme si je ne travaillais pas.

M. PINARD: Si vous avez été attentif, tantôt j'ai posé une question à Me Amaron. Il a bien admis que M. Rochette, président de Fairview Taxi Limited, était détenteur de 15 permis. S'il y a un gel des permis, comme l'a expliqué tantôt le président de la commission, il n'y aura probablement pas d'autres permis qui seront émis. Vous n'avez plus le choix. Si vous voulez faire du taxi en vous retirant de l'association de M. Rochette, il va falloir que vous alliez en faire ailleurs où vous pourrez vous procurer ce permis. Comprenez-vous? La situation étant ce qu'elle est, je n'y peux rien pour le moment. Si on en arrive à un consensus qui permette au gouvernement d'appliquer le règlement no 6 proposé, du moins à ce chapitre qui me paraît vital pour sauver au moins ce qui doit être sauvé, je pense à votre propre situation à vous et à celle de vos confrères, si on nous donne les moyens d'agir, nous allons agir. C'est ce que je veux dire.

M. LATTARO: Avant de terminer, M. Pinard, je ne voudrais pas que nous soyons les victimes du répartiteur à compter de demain. Il y a un répartiteur d'appels et nous avons tous un numéro. J'ai le numéro 29 et je ne veux pas qu'à partir de demain le numéro 29 ne fasse pas partie de la même fréquence.

M. PINARD: A ce moment-là, cela voudrait dire qu'il...

M. LATTARO: Vous savez qu'à Pointe-Claire, je ne peux pas me réchapper sur la rue Sainte-Catherine, il n'y a pas de rue Sainte-Catherine à Pointe-Claire.

M. PINARD: ... ne vous passerait plus d'appels. C'est ce que vous voulez dire?

M. LATTARO: Cela pourrait arriver. A ce moment-là, on peut régler nos problèmes nous-mêmes mais je voudrais éviter cela.

M. PINARD: Je pense...

UNE VOIX: Que le gouvernement donne ordre à l'hôtel de ville de mettre les permis à leur nom.

M. PINARD: Oui, c'est une proposition qui peut être faite mais la loi ne le permet pas en ce moment. Je ne peux pas consentir à poser moi-même un geste illégal. Cependant, je pense qu'ayant informé tous les membres de la commission et tous ceux qui assistent aux travaux de cette commission comme nous l'avons fait cet après-midi, M. Rochette va sentir la nécessité de se comporter de la façon qu'il le faut.

S'il ne le fait pas, — moi, je vous assure que vous avez tous les droits légaux de prendre un bref d'empêchement contre M. Rochette personnellement ou contre sa compagnie, Fairview Taxi Limited, ou contre l'autre compagnie, West Island Transportation Limited. A ce moment-là, si vous êtes représenté par un bon avocat, la cour, à mon avis, va vous donner raison. Elle va émettre un bref qui va empêcher M. Rochette ou sa compagnie de poser tout geste illégal, irrégulier ou de discrimination à votre endroit et envers vos confrères que vous représentez aujourd'hui.

M. LATTARO: Je vous remercie.

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

M. BELAND: Est-ce que vous pensez que le M. Rochette en question peut pousser l'arrogance jusqu'à essayer de vous imposer, demain matin, \$35 le permis?

M. LATTARO: Il en serait capable, s'il l'a fait à \$20.

M. PAUL: Tout à l'heure, il semble que la commission a accepté cela. M. le ministre a dit qu'il verrait à faire les démarches nécessaires pour qu'un télégramme soit envoyé à M. Rochette afin que les conditions d'engagement, demain, soient les mêmes qu'aujourd'hui. Cela le paralyse, le gèle dans son arrogance, comme vous le dites.

M. BELAND: J'aurais une deuxième question.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Il faut procéder en toute justice. Je pense que la commission accepte le témoignage qui est donné en toute liberté. C'est un témoignage. Je pense aussi qu'il faudrait entendre le témoignage de celui qui est mis en cause; ce serait tout à fait normal. A la suite de ça, s'il y avait certaines choses à faire, il n'y a personne ici qui ne veut se départir de ses responsabilités, y compris le président. C'est clair sans l'être; il faut entendre les deux côtés.

M. BELAND: La deuxième question que j'aurais à poser serait celle-ci: Etant donné les coûts supplémentaires qui sont occasionnés aux chauffeurs, est-ce que vous prétendez que c'est à cause de ça que les tarifs sont supérieurs à ce qu'ils sont ailleurs?

M. LATTARO: A Pointe-Claire?

M. BELAND: Oui.

M. LATTARO: Non, je crois que c'est parce qu'à Pointe-Claire on n'a pas le droit de retour. Nous faisons beaucoup plus de "dead mileage", comme on dit. Supposons que je prends un passager de Pointe-Claire et que je vais le conduire au Reine Elisabeth, je suis obligé de revenir complètement à lège jusqu'à Pointe-Claire parce que je n'ai pas le droit de prendre un autre passager avant d'être complètement revenu.

Je crois que c'est à cause de ça que, dans différentes municipalités de banlieue, les tarifs sont un peu plus élevés qu'à Montréal. Même un gars de Montréal, qui va partir de Montréal pour conduire un client à Pointe-Claire, aussitôt qu'il va être sorti des limites de Dorval et rendu au rond-point Décarie, sera dans Montréal. Il va faire un voyage de 16 milles, par exemple, du Reine Elisabeth au centre d'achats Fairview et du Fairview au rond-point Décarie, il va faire huit milles et il peut déjà travailler. Comprenez-vous? Tandis qu'un chauffeur de Pointe-Claire qui va faire le même trajet à rebours, qui va partir du centre d'achats Fairview pour se rendre au centre de la ville, avant de revenir aux limites de Pointe-Claire, va être obligé de refaire 15 milles.

M. BELAND: Sur un autre point, est-ce que les chauffeurs de taxi que vous êtes, dans ce secteur, êtes allés porter plainte directement au conseil municipal de Pointe-Claire?

M. LATTARO: Personnellement, l'an dernier, au moment où j'ai renouvelé le permis, j'ai demandé si c'était légal que j'exploite ce permis-là, même si j'étais propriétaire du véhicule et que le permis n'était pas à mon nom. Ils ont dit: Nous ne sommes pas au courant de ça. C'est le gérant de la municipalité qui m'a donné le permis et qui m'a refusé le reçu. Il a dit: Quant à nous, ce véhicule appartient à Fairview Taxi, il est enregistré au nom de Fairview Taxi. D n'y avait rien à trancher.

M. BELAND: En somme, il n'y a pas eu de représentation?

M. LATTARO: Je ne serais pas allé me plaindre à l'hôtel de ville de Pointe-Claire parce que, le lendemain, j'aurais été sans travail.

M. BELAND: Vous étiez dans une situation

qui ne vous permettait pas de faire quelques pas d'avant pour essayer de régler votre problème.

M. LATTARO: Je dois vous dire qu'aujourd'hui je le suis encore plus.

M. BELAND: C'est vrai. D'accord.

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

M. PINARD: M. Lattaro, est-ce que la compagnie Fairview Taxi Limited prête de l'argent à ceux qui, parmi les chauffeurs, n'ont pas les moyens d'acheter leur propre voiture, comme vous l'avez expliqué tantôt?

M. LATTARO: Non.

M. PINARD: Personnellement, vous n'avez pas emprunté de la compagnie Fairview?

M. LATTARO: Non.

M. PINARD: Est-ce qu'on vous offre des prêts, toutefois?

M. LATTARO: Non.

M. PINARD: Bon. Voulez-vous aussi nous dire en détail ce qu'il vous en coûte en une semaine ou sur une base mensuelle pour utiliser votre voiture-taxi à l'aide du permis détenu par Fairview Taxi Ltd?

M. LATTARO: Actuellement, cela me coûte \$100 par semaine.

M. PINARD: Voulez-vous détailler ce montant?

M. LATTARO: Il y a \$35 pour la voiture, \$10 pour la radio — \$5 pour celle que j'ai et \$5 pour celle que je n'ai pas, ou bien je remettais le permis ou je payais les \$10 — il y a \$13 pour les assurances, \$20 pour le permis et \$20 pour l'association. Quand je vous dis \$100, je donne seulement \$65 à West Island parce que la voiture, c'est moi qui la paie directement à GMAC à raison de \$140 par mois, ce qui fait \$35 par semaine.

M. PINARD: C'est la compagnie de finance General Motors Acceptance Corporation.

M. LATTARO: C'est cela. Cela, je le paie directement. C'est \$100, monsieur; \$65 pour les frais, \$40 de permis et d'association, \$12 pour le radio compteur, \$13 pour les assurances, cela fait \$65, plus \$35 pour l'auto, cela fait exactement \$100 par semaine.

M. PINARD: C'est \$35 pour les frais de finance.

M. LATTARO: Ensuite, les pneus, changement d'huile, le moteur, la transmission, c'est moi qui paie cela.

M. PINARD: Voulez-vous me dire aussi M. Lattaro si la compagnie Fairview Taxi Ltd ou l'autre compagnie, West Island Transportation Ltd., ou M. Rochette personnellement, à l'aide d'un autre organisme, vous offre d'autres services qui peuvent exister comme ceux que nous avons derrière nous? Alors, il n'y a pas d'association de services comme telle?

M. LATTARO: Le seul service que nous ayons c'est l'essence.

M. PINARD: Oui, mais vous la payez vous-même.

M. LATTARO: Oui. Je ne l'achète même pas là, elle est plus cher.

M. PINARD: Vous vous approvisionnez aux pompes de la compagnie Fairview Ltd? C'est cela que vous voulez dire? Ou achetez-vous votre essence?

M. LATTARO: Ailleurs.

M. PINARD: Elle n'en fournit pas?

M. LATTARO: Elle nous recommande de l'acheter là mais nous sommes complètement libres.

M. PINARD: Mais à quel prix la vend-on?

M. LATTARO: A \$0.43 et je fais le plein chez son compétiteur à \$0.41.

M. PINARD: Alors, vous avez un meilleur prix ailleurs.

M. LATTARO: J'ai un meilleur prix chez son compétiteur.

M. PINARD: Alors, c'est le seul service que la compagnie vous offre moyennant le prix que cela coûte?

M. LATTARO: C'est cela.

M. PINARD: Pourriez-vous me dire, M. Lattaro, si vous êtes en faveur d'un permis métropolitain?

M. LATTARO: Personnellement, je crois que si le permis devient métropolitain cela va avantager des gars comme nous parce que les gars de la banlieue connaissent la ville de Montréal, nous sommes obligés de la connaître parce qu'on amène beaucoup de gens de ces banlieues à Montréal. Alors, quand on laissera un passager au centre-ville, on pourra se permet-

tre de continuer à travailler, mais je ne vois pas un taxi qui a un permis de la ville de Montréal amener quelqu'un à Pointe-Claire et se stationner à un poste, comme le centre d'achats Fairview, alors qu'il ne connaît pas les municipalités de banlieue.

M. PINARD: En tenant pour acquis que le permis métropolitain serait souhaitable et nécessaire, si vous avez une course à faire au centre-ville de Montréal, allez-vous être encouragé à retourner à Pointe-Claire?

M. LATTARO: Certainement.

M. PINARD: Comment expliquez-vous cela? Quelle est votre motivation ou votre intérêt économique de le faire?

M. LATTARO: La circulation. A pointe-Claire, il n'y a pas de circulation, nous ne sommes jamais dans la circulation, même à l'heure d'affluence. Il y a la transcanadienne qui dessert bien et nous ne sommes jamais...

M. PINARD: Je ne veux pas vous prendre par surprise, je vais vous dire tout de suite pourquoi je vous pose cette question. Certains mettent en doute la qualité de service au public qui pourrait être donné si le permis métropolitain était en vigueur et s'il y avait une centrale de contrôle unique.

M. LATTARO: Je vais vous donner une opinion personnelle. Supposons que le règlement no 6 n'adopterait pas la centrale unique, je peux vous dire que la journée où le permis sera métropolitain, personnellement, je serai probablement dans Lasalle ou cela me coûtera environ \$75 de moins par mois pour travailler. Parce que quand je serai dans le Lasalle cela me coûtera \$75 par mois et cela couvrira les frais d'association et mes assurances tandis qu'actuellement je paie \$85 par mois seulement d'association et, en plus, il faut que je vois à mes assurances.

M. PINARD: M. Lattaro, pensez-vous qu'un permis métropolitain pourrait être mis en vigueur de façon efficace, sans qu'il y ait, pour en avoir un contrôle, une centrale de contrôle?

M. LATTARO: Il pourrait être en vigueur immédiatement, sans qu'il y ait une centrale de contrôle.

M. PINARD: Comment pouvez-vous expliquer le fonctionnement du système de permis métropolitains sans centrale de contrôle?

M. LATTARO: Si je prends un passager à Pointe-Claire, que je l'amène à Montréal et que quelqu'un me hèle sur la rue, probablement que, s'il s'en allait dans la direction est, je ne serais pas intéressé. Je voudrais revenir vers

Pointe-Claire. Mais s'il allait dans la direction ouest, je le prendrais, je serais content de l'amener et j'essaierais éventuellement de revenir à Pointe-Claire.

M. PINARD: Je prends votre déclaration telle qu'elle est. Il y a un permis métropolitain en vigueur, il n'y a pas de centrale de contrôle. Quel sera votre encouragement ou votre obligation de retourner donner satisfaction à la clientèle de Pointe-Claire, alors que vous serez déjà rendu au centre-ville et qu'il y aura d'autres concurrents qui auront le même droit que vous de se promener sur le territoire de l'île de Montréal et d'aller chercher leur clientèle, eux aussi?

M. LATTARO: Comme je vous l'ai dit auparavant, j'aime travailler à Pointe-Claire. J'essaierai toujours, même si je suis dans le centre de la ville, si j'ai un passager à prendre, qui me hèle sur la rue, de me diriger vers l'ouest pour retourner à Pointe-Claire, où je travaille en permanence depuis des années.

Je ne vois pas le chauffeur de Montréal venir s'installer à Pointe-Claire pour prendre des voyages qui vont l'amener à Pierrefonds ou à Roxboro, alors qu'il ne connaît pas ces endroits. Nous autres, les chauffeurs de banlieue, que nous soyons à Montréal-Nord, à LaSalle, à Saint-Pierre ou à Anjou, quand on va au Reine-Elizabeth, tout le monde sait où c'est tandis que les gens ne connaissent pas tous les banlieues, c'est impossible.

M. PINARD: Pensez-vous qu'il est possible qu'avec la centrale de contrôle le répartiteur redistribue quand même les appels dans un secteur?

M. LATTARO: Je n'ai pas compris votre question, je m'excuse.

M. PINARD: Pensez-vous qu'il est possible qu'avec une centrale de contrôle le répartiteur, le dispatcher, répartisse les appels compte tenu des secteurs où il faudra donner un bon service à la clientèle, au public, compte tenu du rapport, c'est-à-dire du nombre de voitures nécessaires, compte tenu de la population qu'il faut servir? Est-ce que cela vous paraît possible?

M. LATTARO: Personnellement, je pense que la centrale unique, cela n'est pas possible. Il y a eu bien des raisons d'invoquées. Par exemple, le no 411 de Bell Canada peut servir 3 millions de personnes — c'est vrai — avec 35 téléphonistes. Mais quelqu'un qui prend des appels pour les donner ensuite, c'est une autre affaire, complètement. Être capable de les répartir, c'est une autre affaire.

Nous autres, nous sommes une petite compagnie. Nous avons environ 80 voitures. Le répartiteur est assis. Il y a dix lignes de

téléphone qui sonnent. Il ne prend pas d'appels parce qu'il ne peut pas les donner. Il y en a 50 devant lui. C'est pas parce qu'il est trop occupé. Lui, il a le temps de prendre les appels. Mais il ne sert à rien de prendre des appels s'il n'est pas capable de les répartir.

M. PINARD: Je veux préciser moi-même la possibilité de mettre en vigueur un permis métropolitain avec une centrale de contrôle unique mais je pense que je ne suis pas allé assez loin pour vous expliquer que le système peut fonctionner. C'est parce que je ne vous ai pas dit que techniquement c'était possible de mettre en fonction une sous-centrale, dans un territoire donné, pour que vous ayez vos appels à vous autres, dans un secteur qui vous est réservé.

M. LATTARO: Là, c'est différent.

M. PINARD: Je pense que c'est là que nous ne nous sommes pas compris, pendant toute la durée des séances de la commission parlementaire. C'est peut-être moi qui suis en faute, là.

Nous pourrions peut-être acheminer les appels vers l'ouest.

M. LATTARO: Assurément. Si vous partez, par exemple, du rond-point Décarie, ce qui couvre, disons, Saint-Laurent et Lachine, jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue, je crois que c'est réalisable.

M. PINARD: Acheminer les appels vers l'est, vers le sud, vers le nord. Voyez-vous, il y aurait, comment dirait-on, des stations de relais.

M. LATTARO: Je comprends.

M. PINARD: Il y aurait une centrale de contrôle unique et le répartiteur aurait un système qui, à ce qu'on m'a dit, est techniquement possible. Je vais exiger qu'on m'en fasse la démonstration, cependant, et il faudra savoir quel prix cela coûte.

M. LATTARO: Tout ce que je vous dis, c'est parce que je l'ai fait, ce travail. Recevoir les appels, c'est très facile. N'importe qui peut le faire. Techniquement parlant, vous n'avez qu'à engager plus de personnel et à avoir plus de lignes téléphoniques. C'est possible et tout le monde le sait. Les répartir, c'est différent.

Au moment où vos voitures sont toutes occupées, le répartiteur qui a reçu 100 ou 200 appels, qui en a depuis 20 minutes ou une demi-heure, il ne peut plus envoyer de voitures.

M. PINARD: Je pense qu'avec la centrale unique, l'affectateur, le répartiteur, le dispatcher ou le régulateur, comme on voudra, sera en mesure d'envoyer, selon le besoin, plus de voitures à l'endroit où il y aura le plus d'appels.

M. LATTARO: Oui. Mais je suis persuadé

que d'après les études qui ont été faites, nous sommes en concurrence, à Pointe-Claire, il y en a d'autres qui sont en concurrence à Montréal. Quand notre compagnie est toute occupée, que nous ne fournissons pas, l'autre compagnie c'est la même chose, c'est la chaîne. Si la compagnie Diamond est débordée de travail parce qu'il y a beaucoup d'appels à Montréal, c'est la même chose pour toutes les autres compagnies.

M. BOSSE: Par exemple, disons qu'avec la centrale unique, il serait logique qu'à l'occasion des courses, lorsqu'elles ont lieu à Richelieu, d'acheminer un plus grand nombre de voitures à la fin des courses, si besoin est, vers cet endroit, c'est-à-dire à l'extrême est.

D'autre part, pour retenir les courses, si elles ont lieu à Blue Bonnets c'est vers l'ouest. C'est à partir de la centrale unique que les sous-stations, qui techniquement semblent réalisables, verraient à faire la répartition.

M. LATTARO: Je comprends votre point de vue. Mais il ne faudrait pas confondre. Les soirs où il y a des courses au Richelieu ou une partie de hockey au Forum, nous, les chauffeurs de taxi, le savons. Ceux qui sont intéressés s'en vont au Forum, au Richelieu ou à Blue Bonnets quand les courses se terminent.

M. BOSSE: A Dorval, par exemple, il y a des avions qui doivent atterrir d'urgence, et souvent on manque de voitures.

M. LATTARO: Je suis d'accord. Croyez-vous que ce serait juste que vous me preniez à Pointe-Claire pour m'envoyer à ville Saint-Laurent, parce que Canadair vient de fermer, faire un voyage de \$0.70?

M. BOSSE: Vous sortez justement l'argument qui fait que le contrôle central permet à celui qui est le plus près du point d'appel d'être immédiatement sur les lieux. Ce qui veut dire que c'est une économie, en ce sens que celui qui donne le service est constamment à proximité du client qu'il doit cueillir. En raison évidemment de la centrale unique qui va...

M. LATTARO: Si je vous comprends bien, supposons qu'il arrive trois Boeing 547 à Dorval, qu'il y a 1,200 passagers. Le répartiteur prendrait les voitures les plus proches pour les acheminer vers l'aérogare.

M. BOSSE: C'est ça.

M. LATTARO: Je suis d'accord avec vous, ce serait parfait. Mais pourvu qu'il les prenne autour de l'aéroport. Si je suis à Blue Bonnets et que les courses finissent dans quinze minutes, ça ne m'intéresse pas de partir, de faire onze milles pour m'en aller à l'aéroport.

M. BOSSE: C'est le premier exemple qui

vaut et qui est l'exemple classique de l'avantage de la centrale unique.

M. LATTARO: Actuellement quand il y a quatre Boeing qui atterrissent à l'aéroport et qu'il y a 1,200 passagers, nous, les chauffeurs de taxi, le savons et nous sommes là. Je peux vous le dire.

M. BOSSE: Mais on a connu aussi des moments où il n'y en avait pas suffisamment.

M. LATTARO: Dans ces moments-là, vous ne les trouverez pas plus avec votre centrale.

M. BOSSE: Oui, évidemment, avec le système central, puisque là il y a...

M. LATTARO: A moins que vous alliez les chercher à l'autre bout du monde.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Napierville-Laprairie. Un instant, le député de Dorion n'a pas fini, apparemment.

M. BOSSE: C'était juste des explications. Deux petites questions à poser. Si, demain, il arrivait le phénomène suivant, que vous disiez: Je laisse le taxi, j'ai trouvé un autre emploi ailleurs et ça ne m'intéresse plus de faire du taxi. Vous nous avez dit que la voiture était votre propriété. Elle est à votre nom?

M. LATTARO: Non, elle est enregistrée au nom de Fairview Taxi.

M. BOSSE: Est-ce que vous avez une lettre ou quelque chose attestant que cette voiture est au nom de Fairview ou de M. Rochette, mais qu'elle vous appartient?

M. LATTARO: Non.

M. BOSSE: Est-ce que ça voudrait dire que M. Rochette ou Fairview pourrait dire: La voiture ne t'appartient pas, à moins que tu me le prouves.

M. LATTARO: Cela veut dire ça. Je ne crois pas qu'ils le feraient, par exemple, parce qu'ils connaissent le danger.

M. BOSSE: Légalement, officiellement, c'est ça, il n'y a pas de controverse. Deuxième question. Si, demain, les cinq ou six personnes qui sont avec vous...

M. LATTARO: Il y en a cinq autres qui ne sont pas venus parce qu'ils avaient peur.

M. BOSSE: Les cinq qui n'ont pas peur et les cinq qui ont peur, cela fait dix. Si, demain, ces gars ne recevaient plus d'appels ou à peu près pas...

M. LATTARO: Il y a deux moyens de régler ça. Le régler nous-mêmes ou vous en parler.

M. BOSSE: En nous en parlant, vous savez à qui vous adresser.

M. LATTARO: Non, vous me direz ça.

M. BOSSE: Comment vous le régleriez vous-même, je ne vous le demanderai pas. Ce n'est peut-être pas la meilleure méthode, cependant.

M. LATTARO: Non, je ne suis pas intéressé.

M. BOSSE: Ce n'est pas l'objectif recherché. S'il n'y avait pas d'appels, si demain vous étiez pris avec le problème... On a vu d'autres cas de gens qui sont venus témoigner devant la commission. M. Lippé, qui est venu témoigner, a été congédié. Il veut revenir devant la commission. Il y en a d'autres qui ont été menacés, qui ont fait des révélations personnelles. Il y en a qui ont eu des pneus brisés. Ce sont peut-être des accidents ou des coïncidences. On voudrait prévenir ces choses. Dans ce cas, je pense, avec mes confrères de la commission, que le président serait peut-être le plus apte à vous recevoir si vous constatiez une diminution importante des appels. Il faudrait communiquer avec le président de la commission.

M. LATTARO: I hope not.

M. PAUL: M. Perreault.

M. PERREAULT: M. Lattaro, vous avez été répartiteur déjà?

M. LATTARO: Oui, monsieur.

M. PERREAULT: Combien de voitures au maximum pouvez-vous accommoder par fréquence?

M. LATTARO: J'étais dans une petite compagnie. On avait deux fréquences: une qui transmettait et l'autre qui recevait. On n'en avait pas pour l'est ou l'ouest, tout ça. Le territoire sur lequel on travaille était grand comme rien.

M. PERREAULT: Pour répartir les appels de façon équitable, comme vous l'avez dit tout à l'heure, vous pouvez les recevoir mais il faut les répartir par radio. Si vous avez un homme...

M. LATTARO: Je peux répartir 1,000 appels en 5 minutes pour autant que j'aie les voitures pour le faire. Si j'appelle des voitures pour des adresses, qu'il n'y a pas de voitures libres ou que personne ne se rapporte, je suis obligé de garder ces appels en suspens. Donner les appels, c'est facile, pour autant que vous ayez des autos à qui les donner.

M. PERREAULT: Mais vous pouvez n'en donner qu'un à la fois?

M. LATTARO: On a été affilié, à un certain moment, avec une compagnie de banlieue et il y avait à peu près 150 voitures en tout et partout. Franchement, c'était difficile avec seulement une fréquence. A ce moment, on couvrait à peu près 2,500 appels par jour. Disons qu'il y en avait 2,000 entre 8 heures et 5 heures.

M. PERREAULT: Vous voulez dire que déjà, avec 150 voitures, c'était difficile avec une fréquence?

M. LATTARO: Certainement.

M. PERREAULT: Pour répartir les appels?

M. LATTARO: Certainement.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le député de Sainte-Marie et le député d'Abitibi-Ouest.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous nous avez expliqué tout à l'heure que tout ce que ça vous coûtait par semaine, c'était \$100. Pour le travail d'une semaine, vous pouvez ajouter \$30 ou \$35 d'essence. Il faut que vous fassiez \$135 avant de commencer à vous faire du salaire?

M. LATTARO: C'est ça.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous êtes obligés de faire combien d'heures par semaine, environ, pour faire un salaire raisonnable?

M. LATTARO: Personnellement, je travaille à peu près 70 heures par semaine...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Pour vous faire un salaire moyen.

M. LATTARO: Je ne travaille pas 7 jours par semaine à 10 heures par jour. Je travaille 5 jours à 14 heures, et je les travaille, mes 14 heures.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est 5 jours à 14 heures.

M. LATTARO: C'est ça. Je pars à 4 h 30 le matin et je rentre vers 7 h 30 ou 8 heures. Je travaille. Je n'arrête pas, je ne vais pas manger au restaurant. Je travaille seulement 5 jours et je suis chez nous en fin de semaine.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Une moyenne de 70 heures par semaine. Cela commence à faire.

M. LATTARO: Je ne me plains pas de mon sort. Je suis bien heureux, je ne veux pas en faire moins, je ne veux pas en faire plus.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Seulement,

vous pourriez faire le même nombre d'heures et faire plus de profit si ça vous coûtait moins cher d'assurance, de radio, tout ce que vous avez.

M. LATTARO: Ah! c'est bien logique.

LE PRESIDENT: Le député d'Abitibi-Ouest.

M. AUDET: Croyez-vous, M. Lattaro, qu'une centrale unique pourrait être très pratique si elle avait comme fonction d'avertir les postes seulement ou de demander de l'aide des multiples postes pour les inviter à envoyer des voitures là où il y a des besoins?

M. LATTARO: Je ne comprends pas comment vous pourriez la faire travailler, votre centrale unique, juste pour diriger des voitures vers des postes.

M. AUDET: Admettons que la fonction d'une centrale unique ne serait pas de répartir les taxis, mais seulement d'avertir les postes qu'il y a certains besoins à tel ou tel endroit, quitte au poste à diriger les autos.

M. LATTARO: Vous voulez dire une centrale unique qui prendrait tous les appels?

M. AUDET: Non, qui serait au courant des grands besoins de la ville.

M. LATTARO: Je ne suis pas dans l'industrie du taxi à Montréal. On n'a pas les mêmes problèmes. Où je suis, on travaille à 99 p.c. sur appel. On travaille seulement sur des appels. On n'a pas de "pick-up".

M. AUDET: Je veux dire que les appels continueraient à venir de vos postes multiples, mais que la centrale agirait seulement en cas de besoin. Elle pourrait avertir vos postes qu'il y a un besoin d'autos à Dorval, par exemple.

M. LATTARO: Oui, oui.

M. AUDET: Votre poste continuerait à répartir, comme il le fait habituellement.

M. LATTARO: Comme je vous le dis, quand il y a des avions, des trains, les gars qui sont dans le taxi le savent. Je sais à quelle heure les trains arrivent, à quelle heure les avions arrivent. Je sais quand Murray Hill ne fournit pas à l'aéroport et quand les gars de Montréal ne fournissent pas. Je sais quand je peux y aller. Personnellement, je ne vais jamais à l'aéroport.

M. AUDET: Le député de Dorion, tout à l'heure, parlait d'une centrale unique pour faire en sorte qu'il n'y ait pas de besoins.

M. LATTARO: Ce serait doubler le travail pour rien. Je ne pense pas que ce serait justifié de créer une centrale juste pour annoncer aux

compagnies qui sont dans l'est de la ville qu'à Richelieu, à onze heures, les courses se terminent, et que ça prend 100 taxis.

M. BOSSE: M. le Président, si vous me le permettez, concernant l'aéroport de Dorval, dans le règlement, si vous l'avez bien lu, vous avez constaté qu'il n'y avait qu'un seul affectateur, ce que vous appelez un répartiteur, ou un dispatcher qui verrait à faire l'affectation des taxis et aussi de Murray Hill, des limousines, cependant. Je ne voudrais pas que vous preniez mon allusion à Blue Bonnets, à Richelieu ou à l'aéroport de Dorval comme étant autre chose qu'un exemple. C'est évident que, les fins de semaine, par exemple les vendredis soir, il se peut qu'aux environs de certains centres d'achats situés en banlieue il y ait un besoin excédentaire de taxis. C'est tout simplement ce que je voulais dire, pour essayer de démontrer les avantages qui nous sont parus réalistes. A Sherbrooke, ce système existe; il est mis en application et il a permis aux détenteurs de permis de réévaluer leurs permis qui valent, dans cette ville, \$12,000. C'est significatif par rapport à \$4,000 ou \$5,000 à Montréal.

M. LATTARO: Je ne peux pas discuter du problème du taxi à Sherbrooke, parce que ce n'est pas le même que chez nous.

M. BOSSE: Mais le système, cependant.

M. LATTARO: Nous, nous pouvons nous comparer avantageusement à Montréal. On est dans le grand Montréal, mais on est tout de même en banlieue et on ne peut pas établir des normes de comparaison avec les gars de Montréal. Un gars de West Island, qui travaille à Pointe-Claire et qui détient un permis de Pointe-Claire, ne peut pas travailler une journée sans radio.

M. BOSSE: Ce qui est vrai à un niveau moindre — Sherbrooke est quand même une ville de 85,000 âmes — il se peut que ce soit vrai aussi au niveau supérieur. Si deux et deux font quatre, c'est aussi clair que quatre et quatre font huit. C'est le même principe, en définitive, que j'essaie de démontrer.

M. LATTARO: Je ne doute pas de l'efficacité qu'il y a à Sherbrooke, mais je ne peux pas me prononcer, parce que je ne connais pas leur système.

M. BOSSE: Cela a été fait.

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

M. AUDET: Vous accepteriez que le permis soit métropolitain, mais vous aimeriez que la répartition continue comme elle se fait actuellement.

M. LATTARO: C'est ça.

LE PRESIDENT (M. Séguin): M. Lattaro, nous vous remercions. Je dois faire des excuses à Me Amaron parce qu'on a permis un débat à l'intérieur de sa représentation. M. Lattaro, je vous remercie et je reviens à M. Amaron, s'il veut poursuivre ses commentaires.

M. AMARON: Je veux ajouter seulement une remarque M. le Président. Le problème dont nous avons discuté, celui des permis et le problème de contrôle sont, si vous vous référez à ce que nous avons soumis pour les chauffeurs et les opérateurs de taxi dont M. Lattaro est un des mandataires, les deux premières recommandations numérotées et partent exactement sur ce point. Premièrement, les permis devraient être transférables, etc. Deuxièmement, il ne devrait y avoir aucune limite au nombre d'associations ou de centrales téléphoniques. Nous avons passé peut-être trois quarts d'heure seulement sur ces deux points. Evidemment, les opérateurs et les conducteurs des banlieues de l'ouest ont souligné ces deux points. Je soumets respectueusement que le règlement no 6 doit être changé pour donner ces deux choses, parce que cela ne marchera pas s'il n'y a pas la transférabilité des permis ou la transférabilité des commerces dont nous parlons, et plusieurs centrales pour donner un meilleur service au public.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je vous remercie ainsi que vos collègues pour leurs commentaires et leur comparation devant la commission. Quant à M. Rochette, nous l'entendrons un autre jour.

M. AMARON: Je pense que je pourrais vous donner ma parole qu'il n'y aura pas de répercussions, des menaces ou de pareilles choses...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je pense qu'en toute justice, M. Amaron...

M. AMARON: Je dirai que c'est la meilleure chose à faire.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Nous lui demanderons de se présenter lorsque la commission siégera à nouveau, à une date ultérieure et non fixée à l'heure actuelle. Je pense qu'il serait mieux, dans l'occurrence, étant donné que vous représentez des chauffeurs qui ont fait part de leurs problèmes, qui ont fait des observations tout à fait honnêtes et probablement très justes, que maintenant la contrepartie soit entendue dans ces conditions. Il serait essentiel que M. Rochette, qui a fait l'objet de critiques, compare devant la commission pour que les membres puissent à leur tour non seulement l'entendre mais le contre-interroger. Nous vous remercions.

M. AMARON: Je lui dirai quand même de ne pas mettre M. Lattaro à la porte.

M. LATTARO: Non.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Le télégramme mentionné tout à l'heure partira ce soir, en plus d'un télégramme confirmé par téléphone au cas où le service de télégraphe ou de télégramme n'arriverait pas à temps. Il arrive quelquefois que des livraisons se font plus tard, sans vouloir critiquer les systèmes de communication naturellement. Par téléphone, je suis certain de le rejoindre.

UNE VOIX: Par la nouvelle centrale...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Voici, pour vous donner un aperçu très brièvement, nous allons, à partir de maintenant, entendre des individus. Le premier sera M. Antonio Viola. Sans vouloir restreindre les débats avec le consentement des autres membres de la commission, et pour ne pas siéger ce soir, parce que nous avons un joli bagage de témoignages dans le moment, nous allons ajourner nos travaux à six heures trente minutes, ou avant, si c'est possible, pour ne pas les reprendre ce soir.

Lorsque nous les ajournerons, nous les ajournerons sine die, ce qui veut dire en langage vulgaire, sans jour fixe; autrement dit, nous ne fixerons à ce moment-ci ni la journée de la prochaine séance, ni l'heure. Ce sera au ministre, à ses officiers et aux membres de la commission, une fois qu'on aura eu l'occasion de revoir les témoignages, de reprendre à ce moment-là d'autres auditions.

C'est bien compris, je l'annoncerai encore à six heures et trente, la commission ajournera ses travaux sine die ou sans date fixe pour l'avenir. Ce ne sera pas la semaine prochaine.

M. Viola. Oui, un instant, s'il vous plait.

UNE VOIX: M. le Président, cela veut-il dire qu'étant donné que je suis le dernier sur la liste, je vais être remis sine die, moi aussi?

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous êtes représenté par qui?

M. BERNARD: Par moi-même.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Par M. Ronald Bernard?

M. BERNARD: Oui.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Non. Vous êtes parmi les individus que nous allons entendre avant l'ajournement.

M. BERNARD: Je suis le dernier et c'est depuis mardi passé que je le suis. Vous jouez au fou avec moi.

Je dois être aussi important que Dickey, Blondin et compagnie. J'ai des intérêts dans le taxi.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Peut-être que vos paroles ont dépassé votre pensée. On n'a pas voulu abuser de qui que ce soit, nous avons été très larges dans nos discussions, nous avons entendu tous les commentaires. Je pense que nous avons agi assez correctement. Je sais que tout le monde ne peut pas être premier, nécessairement, il faut qu'il y en ait qui attendent.

D'après la liste que j'ai, il y a quatre individus à entendre, ce qui représenterait de 15 à 18 minutes chacun. Puisque vous avez déjà parlé à la commission, je vous demanderais, M. Viola, d'être aussi bref que possible. Dès le premier jour, vous vous êtes présenté.

M. Antonio Viola

M. VIOLA: Mon nom est Antonio Viola, propriétaire de cinq voitures à Montréal. Je remercie la commission parlementaire de me permettre d'expliquer nos problèmes de taxi. Je m'excuse de ne pas avoir présenté de mémoire, c'est parce que le règlement no 6 nous a été remis une semaine avant et je n'ai pas eu le temps de l'étudier. J'ai pris seulement quelques notes et je vais vous faire part de ces notes.

Je demanderais au président, au ministre, de suspendre le règlement no 6; je vous laisse le soin du délai de la suspension. Ici, je voudrais souligner un point. Les problèmes existent dans toute la ville de Montréal et même en banlieue, un peu partout. Je demanderais au président et au ministre de prendre ces trois choses en considération: La première chose que vous devriez faire serait d'abolir les concessions parce que cela cause un problème terrible au propriétaire, au chauffeur et à tous. Je vais vous expliquer. Supposons que quelqu'un loue un terrain, une place publique, ce sont les entreprises qui paient. L'association doit payer un montant d'argent et ça coûte \$100 par mois. L'autre compagnie offre \$125, et l'autre compagnie à \$125, elles ne permettent pas de le payer et qu'est-ce qui arrive? Elles augmentent les voitures de \$5 par mois.

Le propriétaire fait la même chose et augmente ses voitures de \$0.50 par jour. Vous voyez les problèmes que cela cause dans le taxi à l'heure actuelle. Si vous abolissiez les concessions, ce serait déjà un gros avantage pas seulement pour Montréal mais je crois aussi pour la banlieue.

Deuxièmement, les assurances. On a un problème d'assurances qui n'est pas croyable. Je ne veux pas revenir encore sur les mêmes choses. J'ai pris quelques notes et vous savez qu'on n'a pas grand choix, comme tout le monde, d'aller vers d'autres associations. Moi, je me considère chanceux encore parce que je suis

dans le bon dossier, je fais toujours attention. Ailleurs, ils ont un très gros problème d'assurances. Si le gouvernement réglait le problème des assurances, cela réglerait du coup les ennuis de tous. A ce moment-là, les gens pourraient s'assurer et aller dans n'importe quelle association; ils seraient libres. Si ça ne fait pas à un endroit, ils pourraient aller à un autre.

Le troisième point. Tantôt, j'ai entendu parler d'un permis métropolitain. Je serais d'accord sur cela parce que ça donnerait la chance à tout le monde d'aller n'importe où. Nous aurions le droit de faire monter des gens n'importe où et je crois qu'il n'y aurait pas de problème.

Autre chose dont je voudrais vous parler: tantôt vous avez parlé du permis métropolitain et des valeurs marchandes. Si le gouvernement accordait une valeur marchande aux permis, un prix fixe serait souhaitable. Je crois même que le chauffeur pourrait devenir propriétaire.

Comme nous l'avons vu tantôt, le gars paye \$20 par semaine et le permis ne lui appartient pas. Il faudrait avoir un prix fixe.

Qu'est-ce que je veux dire par un prix fixe? Comme à Vancouver. J'ai été par là et je me suis informé un peu. Le permis là-bas vaut \$23,000, mais, par contre, s'il va à la banque, celle-ci va lui prêter jusqu'à \$23,000. Le gars n'a pas de problème. La banque va lui prêter, parce que le permis a de la valeur. Si le gars ne paye pas, elle va lui prendre son permis. C'est normal.

Je crois que, si c'était comme ça à Montréal et en banlieue, ce serait la meilleure solution pour le chauffeur, parce qu'il peut aller emprunter n'importe où. C'est la seule solution que je verrais pour que le chauffeur puisse devenir propriétaire. Cela coûte de l'argent quand même. Aujourd'hui, il paye, mais il n'aura jamais son permis. Alors, il paye pour quelque chose. S'il paye deux ou trois ans, il se ramasse un montant d'argent de \$5,000, \$6,000, \$4,000. C'est la solution.

Dans le moment, je suggérerais, comme je le disais tantôt, ces trois choses-là. Une autre chose bien importante, et ça se produit aujourd'hui à Montréal — je suis dans Montréal même — il y a toujours une bataille entre le chauffeur et le propriétaire. Il y en a qui louent les voitures trop cher; il y en a qui ne louent pas assez cher. Je crois que le gouvernement pourrait prendre note que, par l'année de la voiture, ils paieraient un taux en conséquence. Par exemple, 1970, ça vaut \$14 par jour; 1971, \$15; 1972, \$16; 1973, \$17. Il y en a à l'heure actuelle à \$18 et \$19.

Quand ce problème sera réglé, on aura le temps d'étudier le règlement no 6. Nous verrons ce qu'il faudra faire. Cette activité-là, il faudrait que ça se mette en marche le plus vite possible, pour tout le monde, et il faudrait aussi prendre une décision, le gouvernement avec les propriétaires et les chauffeurs... Parce que là, on ne sait pas où on s'en va. Il y en a qui travaillent à

commission; il y en a qui travaillent à location.

Il faudrait mettre une base de salaire. Il faudrait que les chauffeurs payent la régie des rentes, l'assurance-maladie, l'assurance-chômage, tout. S'il loue la voiture, il demande combien ça coûte. Si c'est \$2 par jour, il paye \$2 de plus que le prix normal. Je crois qu'il y a plusieurs propriétaires et chauffeurs qui ne payent pas pour ces choses.

Je ne suis pas d'accord parce qu'il arrive à tous d'aller à l'hôpital et ils ont les mêmes soins que ceux que nous avons.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je ne veux pas vous interrompre parce que vous présentez bien votre point de vue. Mais je vous ferai remarquer, avec beaucoup d'humilité et de diligence, que ce que vous nous rapportez, nous l'avons entendu plusieurs fois. Vous en avez encore parlé sommairement la semaine dernière. S'il y avait des parties ou une suggestion nouvelle à proposer, quelque chose de nouveau, en ce qui concerne le règlement no 6, nous voudrions vous entendre. Je pense bien qu'en relisant le journal des Débats, nous ne pourrions même pas nous rendre à votre témoignage parce qu'il y aurait eu force répétitions.

Je veux vous entendre, mais je vous demanderais... Voyez-vous, la question des rentes, la question des assurances, la question de l'achat par le chauffeur, cela a été répété et répété à maintes reprises.

M. VIOLA: C'est répété dans l'article qui traite de la compagnie qui veut commencer.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Vous exploitez déjà un service...

M. VIOLA: Mais pas beaucoup à l'heure actuelle. A l'heure actuelle, ce n'est pas rétabli.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Non, mais la commission est bien avisée de ces problèmes et de ces suggestions. Vous employez un peu le terme du poète de remettre cent fois sur le métier. Peut-être qu'on vous entendrait. Mais je puis vous assurer qu'une fois sur le métier... La commission entend très bien. Si vous avez des nouvelles suggestions à faire, commencez donc avec ça et procédez. Je vous redonne une minute de votre temps.

M. VIOLA: Je vous remercie. Je m'excuse, mais vous me dites que j'ai parlé la semaine dernière. J'ai passé deux jours ici, je suis même venu lundi soir. Le mardi et le mercredi soir, je n'ai pas eu la chance de parler. Au début de l'assemblée, j'avais proposé quelque chose, mais vous avez passé au vote et ça a été rejeté. C'est la seule fois...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Oui, continuez.

M. VIOLA: Je croirais...

LE PRESIDENT (M. Séguin): Si j'ai été injuste dans mes commentaires, je retire l'injustice.

M. VIOLA: Alors, je n'aurais pas autre chose. Ce sont les trois choses les plus importantes, selon moi, qui seraient utiles pour le taxi, à l'heure actuelle et on étudiera le règlement no 6 plus tard. Je vous remercie beaucoup de m'avoir écouté.

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

M. BOSSE: Afin de ne pas induire en erreur la commission parlementaire, je voudrais ajouter à la remarque que je faisais tout à l'heure concernant M. Lippé que c'est sur la foi d'un téléphone qui a été fait à mon bureau. Je n'ai pas vérifié personnellement auprès de M. Lippé. Alors, je ne voudrais pas induire qui que ce soit en erreur sur la question de congédiement, mais rectifier et clarifier les faits. Je ne veux pas qu'elle soit officielle parce qu'elle n'a pas été vérifiée personnellement auprès de M. Lippé. C'est sur la foi d'un message. Et, par les temps qui courent, de nombreux messages sont portés au bureau, alors je les prends pour ce qu'ils valent. Je vous remercie.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Est-ce qu'il y avait d'autres questions?

Merci, M. Viola.

Nous appelons maintenant M. William O'Connell.

William O'Connell

M. O'CONNELL: Je suis William O'Connell, propriétaire d'une auto-taxi depuis 22 ans à Montréal et je représente en même temps une compagnie de taxis, Hemlock Taxi de Verdun, qui comprend 170 membres dont 180 voitures utilisées dans la compagnie. Nous, de la compagnie Hemlock, demandons le retrait immédiat du règlement no 6 parce que nous trouvons qu'il est désuet pour nous. Nous voulons être libres dans nos entreprises. La compagnie Hemlock est dans Verdun et vous savez que la manière dont Verdun est placée vis-à-vis de Montréal, la compagnie fait une très forte concurrence à Montréal. Nous avons deux compagnies à Verdun présentement qui se font concurrence. Une compagnie qui est Hemlock Taxi Enr., et une autre compagnie, nommée Pontiac Taxi qui est, elle, une sorte de coopérative. Pontiac Taxi est établie depuis trois ans et nous, depuis 16 ans. Notre travail semble même supérieur à l'autre compagnie par rapport au service qu'on donne et les avantages de l'autre. Cette compagnie a été formée pour donner un genre de service coopératif à ses membres. Nous, de la compagnie Hemlock, payons \$32

par mois pour nos contributions, et cette autre compagnie paie les mêmes frais, bien qu'elle soit censée être coopérative. C'est une compagnie qui doit aider ses membres dans le genre de ce que vous voulez avoir, l'association unique que vous voulez former.

Nos propriétaires demandent que le règlement soit retiré parce qu'il fait objection aux propriétaires de taxi comme propriétaires, c'est-à-dire qu'on oblige le propriétaire à remettre son permis à la province sans qu'il soit rémunéré, ce que tous nos membres ne veulent pas. C'est le principal argument du propriétaire de taxi présentement que son permis soit retiré sans être rémunéré. Nos membres veulent continuer à garder leur association telle qu'elle est présentement.

Ce sont nos principales objections au règlement no 6.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je vous remercie, M. O'Connell. Est-ce que des membres de la commission auraient des questions à poser?

Le député de Maskinongé.

M. PAUL: Avez-vous l'impression, personnellement et les membres de votre association, qu'il existe un ou des problèmes du taxi dans Verdun?

M. O'CONNELL: Nécessairement oui.

M. PAUL: Lesquels?

M. O'CONNELL: Les principaux problèmes que nous avons dans le taxi seraient du côté du propriétaire et du chauffeur, ils ne s'entendent pas sur certaines questions. Nous sommes tellement près de Montréal, les villes sont tellement proches l'une de l'autre que certains problèmes se posent surtout pour le permis métropolitain. Des chauffeurs vont prendre des appels dans Montréal.

Le chauffeur fait l'appel, mais c'est le propriétaire qui en subit les conséquences. La même chose arrive dans les deux villes, et vice versa.

Nous avons aussi des voitures dans la ville de Lasalle, ce qu'il ne faut pas oublier. Donc, nous avons dans trois villes des voitures qui font le même service. Cependant, il y a une autre objection, c'est le tarif du taxi. Vous allez prendre la ville de Lasalle. Le tarif est supérieur au nôtre, comparé à Montréal et Verdun. Cela cause un très grand préjudice à la clientèle. Si nous enlevons une voiture dans la ville de La Salle, nous envoyons une voiture de Montréal ou de Verdun pour servir cette clientèle mais le prix n'est pas le même quand on arrive à destination.

M. PAUL: Je vous remercie.

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

M. CARON: Si le règlement no 6 entrerait en vigueur, il n'y a pas d'erreur, cela deviendrait un permis métropolitain. Alors il n'y aurait pas ce problème.

M. O'CONNELL: Présentement, M. Caron, on pourrait dire que nous avons un permis métropolitain, si vous voulez, vu le système actuel.

M. CARON: Par le système de téléphone. Vous n'êtes pas dérangés. Vous vous servez du système de téléphone pour aller dans les autres villes?

M. O'CONNELL: Justement.

M. CARON: Cela devient quasiment un permis métropolitain.

M. O'CONNELL: Une autre preuve que nous pouvons vous apporter sur le système que nous avons présentement, c'est que nous avons dans Verdun un propriétaire qui loue ses voitures \$17 par jour. Le même propriétaire, à Montréal, va louer sa voiture \$17 par jour. Donc, le chauffeur paie les \$17 sans dire un mot, parce qu'il a le même service. Il a donc les mêmes avantages, qu'il soit à Verdun ou à Montréal.

M. CARON: Mais à part les problèmes entre propriétaires et chauffeurs, comme le député de Maskinongé vous le demandait, avez-vous d'autres problèmes, au point de vue des villes ou d'autre nature?

M. O'CONNELL: Il y a plusieurs autres problèmes qui concernent spécialement le propriétaire du taxi. Il y a la question des assurances. Vous savez tous, comme on vous l'a dit plusieurs fois, qu'il y a quatre compagnies d'assurance qui assurent les propriétaires de taxis. Cependant, ces compagnies devraient être régies par la province, je crois, pour donner un meilleur éventail de compagnies qui pourraient assurer les propriétaires de taxis.

Une autre chose que je pourrais voir, aussi, pour le chauffeur de taxi, c'est que celui-ci n'est pas assuré et qu'il devrait l'être. Je crois qu'il y a plusieurs grosses compagnies de camions qui se servent de cette assurance pour assurer le véhicule. Donc, le propriétaire de taxis serait assuré, il serait certain que son auto-taxi ne serait pas démolie par un chauffeur irresponsable. Cela ferait moins d'inquiétude pour le propriétaire de taxis.

M. CARON: Vous voulez dire que le chauffeur n'est pas assuré?

M. O'CONNELL: Je suggère que le chauffeur soit assuré.

M. CARON: Oui, mais avec la prime que vous payez, de \$1,100 par année, le chauffeur n'est pas assuré?

M. O'CONNELL: Non, monsieur. C'est seulement l'auto-taxi qui est assurée, et les piétons ou la propriété publique.

M. CARON: Cela devient dispendieux.

M. O'CONNELL: Ce que je suggère, c'est une assurance pour que la licence du chauffeur soit assurée, pour que celui-ci puisse être plus consciencieux dans son travail.

M. CARON: Merci, M. O'Connell.

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

Le député de Saint-Henri.

M. SHANKS: J'ai vu tantôt que c'est marqué M. William O'Connell à titre personnel. Il a parlé, depuis qu'il est arrivé, uniquement de Hemlock. Parlez-vous au nom de Hemlock ou si vous parlez en votre nom personnel?

M. O'CONNELL: C'est une erreur qui s'est commise. Quand je me suis enregistré, ce fut sous le nom de Hemlock Taxi Radio, de Verdun, et pour moi-même aussi, comme propriétaire de taxi dans Montréal.

M. SHANKS: Pouvez-vous me dire maintenant si Hemlock Taxi possède plus de flottes que d'artisans?

M. O'CONNELL: Non, plus d'artisans que de flottes.

M. SHANKS: Est-ce que vous pouvez nous donner des chiffres?

M. O'CONNELL: Oui, dans Verdun, nous n'avons qu'une flotte de taxis, qui comprend seize taxis. A Montréal, nous avons cinq propriétaires qui possèdent cinq voitures chacun. Mais en majorité, ce sont des artisans.

M. SHANKS: Merci.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Nous vous remercions, M. O'Connell, pour votre représentation.

M. Ronald Anderson. Est-ce que M. Anderson est ici? Si vous voulez vous identifier.

Ronald Anderson

M. ANDERSON: Je m'appelle Ronald Anderson, de Greenfield Park, au Québec. Je suis propriétaire d'une voiture à mon nom et, par l'entremise d'un contrat de vente devant un notaire, je suis propriétaire d'une autre voiture. L'une a un permis de Greenfield Park et l'autre a un permis de Brossard.

Mon français oral n'est pas trop bon; je vais lire.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Si vous pouviez parler un peu plus fort et plus près du micro ça aiderait.

M. ANDERSON: Merci. Honorables membres de la commission, je suis chauffeur propriétaire d'une voiture-taxi portant le permis no 9 de la ville de Greenfield Park depuis le mois d'octobre 1966, et je n'ai pas d'autre emploi. A mon avis, ayant pris note des déclarations à l'effet qu'il n'y a rien à faire dans l'industrie du taxi sur la rive sud près de la cité de Montréal, je ne peux faire mieux que de vous faire part de l'histoire de mes efforts, depuis 1966, pour obtenir justice comme propriétaire d'une voiture-taxi à Greenfield Park, Québec.

Je vous prie de noter, au point de vue de service de taxi régional, que Greenfield Park est au centre du territoire de Saint-Lambert, Prévilles, anciennement Saint-Lambert, Brossard, ville Lemoyne et Laflèche, anciennement Saint-Hubert, et se trouve le chemin le plus direct, du côté ouest, entre Longueuil et Saint-Hubert, et, en plus, le seul chemin jusqu'à chemin Chambly, à plusieurs milles d'ici.

Autrement dit, pour que tous les taxis de ces villes puissent fonctionner au maximum, il faut absolument que ce royaume isolé soit ouvert, au moins au point de vue des taxis.

J'ai obtenu mon permis de taxi, sur paiement de \$1,200, d'un propriétaire qui avait au moins trois taxis. Je l'ai obtenu avec un émetteur-récepteur, surplus de la deuxième guerre, un vieux compteur et une auto Dodge 1964.

Cette voiture a été condamnée par l'association Greenfield Park Taxi Service Ltd, la seule association de taxis à Greenfield Park à cette époque. Cette dernière m'a permis de l'acheter à condition que je la remplace immédiatement par une auto neuve. Mais après forte objection de ma part et nul autre acheteur étant en vue, on m'a donné le droit de l'exploiter pour quelque temps avec l'obligation de la remplacer bientôt. Cependant, étant propriétaire de ma propre maison ici, à Greenfield Park, j'ai demandé à l'un et l'autre si je pouvais acheter un permis directement de la ville. On me regardait comme si j'étais fou et on m'a dit que j'étais obligé d'acheter l'auto et le permis d'un autre, parce que les permis étaient gelés. Je ne savais pas, quand j'ai acheté mon citron pour \$1200 en octobre 1966 et qu'on avait 32 autos-taxis en service à Greenfield Park, que les deux derniers permis étaient les seuls émis sur un lot de dix approuvés le 11 août 1966 par le règlement 307 de notre ville à \$15 le permis.

Les 8 autres permis, comme je l'ai découvert quelques mois plus tard, ont été réservés pour certains depuis le mois d'août. La distribution des dix permis s'est faite comme suit: 8 permis à des hommes déjà propriétaires d'autres permis de véhicules-taxis et deux à des nouveaux. Quatre hommes, déjà propriétaires de permis, en ont reçu deux chacun, à \$15 le permis.

C'était bien clair que les membres de la pègre avaient un tuyau à l'hôtel de ville et que la compagnie de taxi les supportait dans le but d'augmenter ses revenus par l'émission des permis parce que plus il y a d'autos, plus il y a de loyers et que les nouveaux innocents payaient \$1,000 en montant pour des permis, pendant que les membres de la pègre et leurs amis payaient \$15. En plus, les transferts de permis se faisaient au poste de police seulement avec lettre signée par la compagnie sans autre enquête. Voici pourquoi de telles lettres avaient une valeur considérable.

L'influence de la pègre a été démontrée un jour quand le policier responsable a condamné 5 voitures pour des raisons diverses, sécurité, accidents, etc. En deux heures, 4 de ces 5 voitures ont été retournées en service sans qu'il les ait vues et la cinquième le lendemain. Les dossiers au poste de police à Greenfield Park peuvent prouver que les permis de taxis ont été transférés d'un homme à l'autre avec une fréquence extraordinaire. L'acheteur, au printemps, alors que le prix était plus bas, sera le vendeur à l'automne. Je crois qu'un homme qui semblait être chef de la pègre avait un intérêt direct ou indirect dans 15 permis à des dates diverses durant les 4 dernières années. Pour patiner autour de la loi de résidence, pour effectuer des réductions dans les primes d'assurance, pour cacher des actifs devant des saisies et des créanciers, les permis étaient enregistrés au poste de police au nom d'autres personnes. On ne savait pas qui était propriétaire d'un grand nombre de permis.

Les hommes qui se tenaient toujours autour du centre du répartiteur étaient toujours les mêmes, avec des intérêts en commun: courses de chevaux, jeux de cartes, "loan sharking", vente d'articles volés.

Ceux-ci et leurs amis ont été favorisés au point de vue des appels pour service de taxi. On prenait des gages, vendait des pièces d'autos, habits, etc., ou arrangeait des parties de cartes, les paiements des "emprunts" souvent par radio, et quasiment tous les chauffeurs étaient au courant.

Vu qu'il était nécessaire de travailler pour ces gens, si on voulait faire du taxi à Greenfield Park, le silence était de rigueur.

Étant donné que plusieurs propriétaires n'étaient pas satisfaits du statu quo, le 9 juin 1967 un propriétaire de taxi ayant un permis à Greenfield Park a fait une demande au conseil de ville pour un permis de poste de taxi. Il voulait travailler sous la raison sociale Radio Metro Taxi. Radio Metro Taxi avait trois permis de Greenfield Park mais les autos étaient obligées de travailler pour le monopole qui existait.

Les règlements de la ville le permettaient, mais pour des raisons qu'on ignore, la demande a été mise en tiroir, le requérant et les trois voitures dont les permis appartenaient à Radio Metro Taxi ont été suspendus, les règlements de

la ville ont été changés en date du 10 août 1967 de façon qu'il soit impossible de lui accorder son poste de taxi. En conséquence de tout cela, les quatre permis mentionnés ont été confisqués sans indemnisation, et émis, sauf une exception, à des amis de la pègre.

Selon le nouveau règlement qui existe encore, il faut qu'un requérant fasse la preuve qu'au moins un tiers des propriétaires travaillera pour lui; mais essayer de s'organiser à cette fin c'est s'assurer de la perte de son permis de taxi.

Enfin, en février 1970, Radio Metro Taxi a fait une offre d'achat à la compagnie Greenfield Park Taxi Service Ltd mentionnée ci-haut, à la condition que tous acceptent de travailler pour elle. Par cette manoeuvre, les exigences de la ville seraient satisfaites. En 48 heures, sans enquête au point de vue de l'état financier ou légal du requérant, South Shore Taxi Owners Co. Ltd., la ville leur accorda un permis de poste de taxi. Il va sans dire que les hommes de force qui dirigeaient le requérant sont les mêmes qui avaient profité de la protection qu'on leur accorda dans les années précédentes. La permanence du statu quo a été vitemment garantie par un autre changement du règlement, daté du 14 mai 1970, qui exige que le centre de répartition soit dans la ville même. Aucune association de taxi, ni Diamond, ni Lasalle, ni Radio Metro, ni Radio Union ne peut exploiter 24 heures par jour un centre de répartition dans chaque petite ville d'un territoire comprenant seulement quelques milles carrés.

En 1970, quelques supermarchés ont annulé leur contrat de livraison des commandes. Les taxis étaient utilisés de plus en plus pour les commandes à l'auto. Les règlements nous donnaient le droit d'exiger un montant supplémentaire de cinquante cents pour cet ouvrage. On a commencé par demander \$0.25 seulement, mais le gérant du plus gros magasin a menacé de mettre fin à la concession, pour laquelle on payait \$2,100 par année, si on n'arrêtait pas de l'exiger.

Parce que j'ai continué à l'exiger, la compagnie m'a suspendu et j'ai été obligé de travailler pour rien dans ce sens pour reprendre ma place.

Vu que le prix de la concession venait de mes "stand fees" (loyer) de \$17 par semaine, je travaillais déjà à des taux inférieurs au tarif légal en service normal. En plus, on m'a refusé le droit de charger le temps d'attente au service des commandes à l'auto et le temps perdu en apportant plusieurs sacs de nourriture du coffre arrière de ma voiture aux maisons des passagers. Pour ces raisons, il y a souvent un manque de service dans les centres commerciaux. Un des principes de la justice est sûrement le paiement pour services rendus. Un homme ne devrait pas être obligé de se mettre à genoux pour des pourboires.

Quelles sont les origines de cet organisme appelé South Shore Taxi Owners Company Limited?

Le 8 mars 1967, avec l'aide d'un policier de

Greenfield Park, qui avait un intérêt légal et propre mais indirect dans un permis de taxi de Greenfield Park, les chauffeurs et propriétaires de taxis sérieux ont créé une association dans le but de négocier des questions de loyer, discipline, règlements, etc. avec le monopole de taxi pour lequel nous travaillions. Le policier décida pour des raisons en rapport avec son travail régulier de se retirer de l'industrie du taxi et immédiatement la pègre a pris la relève.

Même si, avec beaucoup de difficultés, nous avons suivi la procédure de l'enregistrement et enfin de l'incorporation à Québec en vertu de la Loi des compagnies, les livres de comptes et de minutes n'ont jamais été mis en ordre et quand l'affaire de Radio Metro Taxi de 1970 s'est déroulée, la pègre a saisi notre charte provinciale, a ignoré tous les actifs, argent et autres bénéfiques, les décisions légales qui nous conféraient certains avantages, etc... et a établi la compagnie avec le moins possible d'actionnaires. Notre argent est disparu complètement. Ce sont les gens qui ont réussi à obtenir un permis de kiosque de taxis à Greenfield Park en exclusivité. Ce sont les gens qui veulent vous aider à faire adopter le règlement no 6. Je calcule et j'ai la preuve qu'à peu près 150 chauffeurs et propriétaires présents et anciens ont été victimes de cette manoeuvre. La compagnie compte 28 actionnaires dont une quinzaine sont encore dans l'industrie du taxi.

Est-ce que le statu quo est avantageux pour les membres de la pègre, qui sont peut-être en minorité en tant qu'actionnaires? Bien sûr, l'état financier de la compagnie est très faible. Les salaires des officiers et directeurs sont très généreux, des efforts sont faits dans le but de s'établir dans trois villes voisines; il y a des frais légaux à cause d'erreurs stupides, des emprunts à taux élevés pour acheter des droits acquis dans Greenfield Park, \$12,500, et ailleurs, et les actionnaires n'ont pas grand espoir. Cependant, si la pègre était neutralisée par d'autres actionnaires, elle perdrait tout son monopole; par ailleurs le siège social convient toujours comme centre d'affaires pour les activités de la pègre.

J'ai continué à essayer d'obtenir justice dans cette affaire. Par la suite, la compagnie m'a refusé le droit de travailler à partir du 11 août 1971, trois semaines après que le gérant de la compagnie eut approuvé la nouvelle auto-taxi que j'avais achetée le jour même pour remplacer ma vieille voiture.

Malgré plusieurs menaces en personne et au téléphone, malgré qu'on a essayé d'endommager mon véhicule-taxi neuf, j'ai continué à travailler sans appel par radio. Suite à des plaintes faites par South Shore Taxi, des policiers de Greenfield Park m'arrêtèrent et m'enlevèrent mon permis de taxi et de chauffeur. J'étais sans ouvrage. Après trois mois et beaucoup d'efforts de ma part, le conseil a changé la loi et a créé un poste communautaire où j'ai le droit de stationner et de prendre des voyages, en ligne avec tous les taxis de South Shore Taxi,

sur un coin de rue, avec de la place pour trois véhicules. Mon permis m'a été remis à la condition que je travaille sans radio et sans dôme d'une autre association. Peu après, mon dôme a été volé et mon auto endommagée par un membre de la pègre, devant des témoins, mais la ville n'a pas voulu procéder contre lui.

Désespéré, j'ai téléphoné au maire de Greenfield Park, vers le 1er janvier 1972, lui demandant de bien vouloir m'aider à retourner à mon ouvrage. Celui-ci arrangea une rencontre avec le président de South Shore Taxi, deux échevins, le directeur de la police et moi-même. Le maire était président de l'assemblée. L'aide-mémoire de cette rencontre, tenue le 7 janvier 1972, indique que la compagnie ne m'accepte que sur la garantie que je garde la bouche fermée. Cependant, ils n'avaient aucune objection à ce que je les poursuive devant les cours de justice, mais je n'aurais aucun droit d'interroger les témoins prévus ou d'obtenir le support d'autres personnes. Rien ne fut accompli, le statu quo continua.

A part une brève période de temps où j'ai réussi à acheter, directement de la ville de Saint-Lambert, un permis de taxi émis après que M. Bourassa eut demandé aux villes de bien vouloir cesser de le faire — avec ce permis je travaillais pour Radio Metro Taxi — je prenais seulement des appels à ma maison, mais je n'ai pas réussi à couvrir mes dépenses. Enfin, le 20 septembre 1972, j'ai acheté, par acte de vente devant un notaire, un véhicule-taxi avec un permis de la ville de Brossard et je travaille à plein temps actuellement avec ce taxi. De temps en temps, j'accepte des voyages et je les fais avec mon taxi de Greenfield Park, lequel est toujours assuré et en bonne condition pour conserver mon permis en attendant le règlement no 6. D'autres peuvent témoigner comme je l'ai fait, mais qui va prendre la chance de payer comme je l'ai fait? Vive le bill 23 et vive le règlement no 6!

Mes suggestions sont les suivantes: 1) Il faut que tout refus de la part des villes d'émettre un permis de poste de taxi soit sujet à un appel devant la commission. Dans le règlement no 6, je ne me rappelle pas à quelle section exactement, c'est inscrit que, si la ville répond dans les 30 jours qu'elle refuse d'émettre un poste de taxi dans la ville, cette réponse est acceptée. Je vous demande que tout refus de la part des villes soit sujet à un appel devant la commission.

2) Les permis de véhicule-taxi doivent être transférables;

3) Aucun loyer ne devrait être payé, pour des postes de taxi situés pour mieux servir les clients, au propriétaire des terrains;

4) Les inspections de véhicule-taxi devront être faites par surprise, au lieu de l'être tous les quatre mois, peut-être en même temps que l'inspection des feuilles de route.

Le revenu rapporté par des propriétaires chauffeurs qui travaillent dans le taxi comme

emploi secondaire et des propriétaires qui font rouler leurs autos plus de douze heures par jour devra être examiné pendant les trois dernières années. Les taux d'impôt sur le revenu sont tellement élevés qu'un homme, un pompier par exemple, qui gagne \$12,000 en salaire, peut avoir un revenu imposable de \$8,000 et payer 25 p.c. d'impôt. C'est incroyable qu'une telle personne, et on en a plusieurs à Greenfield Park, accepte de travailler dans le taxi.

En effet, un rabais de 25 p.c. du tarif est accordé et cet argent net est disponible seulement après 1,000 heures d'ouvrage pour gagner les \$3,000 ou \$4,000 de frais d'opération. Quand de tels hommes, sans ennuis financiers ou autres, bien reposés après douze heures sur le matelas, à la caserne des pompiers, et qui ne travaillent que 12 jours par mois viennent travailler hors des heures d'affluence dans le taxi, ils prennent notre pain.

C'est un fait que 50 autos-taxis associées peuvent servir plus de gens que deux groupe de 25. Il y a moins de doublage et plus d'argent pour les chauffeurs. Bien sûr que les petites compagnies ont leur fonction spéciale, mais les grosses n'ont pas, jusqu'à maintenant, fait preuve qu'ils méritent leurs droits acquis.

La couleur des autos devra être commerciale, soit noire et blanche, orange, jaune, etc., avec des indications ou affiches sur les portes afin d'assurer les passagers, surtout les femmes, que c'est vraiment dans un taxi qu'elles montent. Si le règlement no 6 était changé pour permettre des services parallèles, peut-être que G.E.C. ou Soma devront s'intéresser à l'industrie du taxi.

Je voudrais seulement dire une autre chose à propos des lettres de protestation qui ont été envoyées. Moi-même, j'ai signé une lettre adressée à M. Pinard pour lui dire que j'étais contre le règlement no 6. C'est bien difficile de dire non quand on nous appelle au poste central et qu'on nous présente un papier imprimé par je ne sais pas qui, une compagnie de taxi. Tous les gens sont autour et nous disent: Nous avons tous signé, signez donc. Il faut signer ces papiers.

Je vous assure que plusieurs protestations que vous avez reçues sont signées par des types qui ne sont pas des protestataires du tout. Je vous remercie beaucoup, M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je vous remercie, M. Anderson. Est-ce qu'il y a des questions? Le député de Napierville-Laprairie.

M. BERTHIAUME: M. Anderson, il vous est peut-être plus facile de parler en anglais...

M. ANDERSON: Non, en français, ça va aller.

M. BERTHIAUME: Vous dites que vous exploitez présentement un taxi à Brossard. Est-ce que j'ai bien compris?

M. ANDERSON: Oui.

M. BERTHIAUME: Est-ce que c'est dans l'association Astro?

M. ANDERSON: Oui, monsieur.

M. BERTHIAUME: Les gens d'Astro m'ont expliqué, lors d'une rencontre que j'ai eue avec eux, que la plupart des artisans d'Astro étaient anciennement avec South Shore Taxi. Est-ce que vous avez des problèmes avec Astro, à Brossard, semblables à ceux que vous avez eus à Grennfels Park?

M. ANDERSON: Oui, mais d'une autre façon, parce que South Shore Taxi a essayé de faire une espèce de coup d'Etat à Brossard en achetant une compagnie. Quand on parle des investissements des compagnies de taxis et de la valeur de leurs droits acquis, les compagnies n'ont presque aucun actif.

Mais, comme dans le cas de Radio Metro, elles sont prêtes à payer \$50,000 à Greenfield Park Taxi à la condition que toutes les autos travaillent pour elles. Il n'y avait pas d'actif pour ces \$50,000.

M. BERTHIAUME: Ce n'est pas l'objet de ma question.

M. ANDERSON: Non, mais j'y arrive. La Southshore Taxi a fait la même chose à Brossard. Elle a acheté la compagnie pour laquelle les hommes de Astro travaillaient avant mais les gars de Astro ont sauté de la voiture et ont créé leur propre compagnie.

M. BERTHIAUME: Je suis au courant de cela et je voulais savoir si cela fonctionne bien avec ce qu'on peut appeler les rebelles?

M. ANDERSON: Non, cela fonctionne mal à Brossard, parce que Rive sud taxi a droit aux concessions les plus importantes, c'est-à-dire les concessions de Woolco qui appartiennent à Southshore Taxi et Astro Taxi a réussi à obtenir la concession de Steinberg dans les petits centres d'achats parce que les gens de Southshore ne veulent pas transporter de bagages.

Alors, à Brossard, c'est une question de concession.

M. BERTHIAUME: Je comprends cela, mais vous parlez d'une question de rentabilité, je pensais plutôt à l'organisation d'une association de taxis comme celle qui existe à Brossard. La nouvelle qui a été créée, si j'ai bien compris, par des rebelles d'une autre association et vous dites dans votre texte que l'influence de la pègre est assez forte. Est-ce que vous trouvez cette même influence dans cette nouvelle association? Quand je parle de problèmes, c'est dans ce sens-là que je veux dire.

M. ANDERSON: Non, dans la nouvelle asso-

ciation à Brossard, à mon avis, ce sont tous des hommes honnêtes. Ils ont des problèmes vis-à-vis des règlements de la ville, mais dans l'association même, ils sont, à mon avis, tous des hommes honnêtes.

M. BERTHIAUME: Merci.

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

M. PINARD: Le contenu du mémoire que vous venez de lire, est-ce que vous l'avez soumis comme plainte au ministère de la Justice?

M. ANDERSON: Oui, M. le ministre. J'ai donné de plus amples détails et il y a d'autres choses qui ne sont pas directement reliées au taxi. Il y a de fausses signatures dans l'affaire de Southshore Taxi. Sur la charte de corporation d'une compagnie, cela prend trois requérants. Au moment où on a demandé le permis d'établir un poste de taxi à Greenfield Park, la charte était toujours sur la tablette quelque part, les gens l'ont cherchée partout, malgré qu'un des trois était en prison à Bordeau, celui-là avait fait une plainte de menace contre les autres pour avoir reçu des coups.

Vu que cette troisième signature était plus ou moins disponible, ils ont obtenu les services d'un homme qui travaillait comme dispatcher pour eux. Il lui a présenté les papiers nécessaires et a signé ces papiers, comme quoi son nom était le troisième. Tous ces détails ont été rapportés.

M. PINARD: Est-ce que vous parlez d'imitation de signature par cette personne?

M. ANDERSON: Il ne prétend pas que c'est une imitation. Il a dit qu'il écrivait le nom. Ce monsieur a signé une confession pour la Sûreté du Québec, à ce sujet.

M. PINARD: A quelle date avez-vous porté plainte à ce sujet, au ministère de la Justice?

M. ANDERSON: J'ai mes dossiers ici. Cela fait à peu près un an et demi.

M. PINARD: Est-ce qu'une enquête a été instituée?

M. ANDERSON: Les enquêteurs sont venus à la maison. Ils ont demandé des précisions. Mais, selon le dernier avis que j'ai eu, c'est encore à l'étape de l'enquête. Au mois d'août 1972, l'affaire était encore sous enquête.

M. PINARD: Je ne veux pas vous faire dévoiler ce qui pourrait être très délicat dans les relations que vous avez en ce moment ou que vous avez eues, assez récemment, avec le ministère de la Justice. Je vous laisse complètement libre de nous en parler. Je voudrais vous mettre en garde pour vous aider, non pas pour vous

nuire. Vous avez le droit de conserver pour vous les renseignements que vous estimez plus utiles ou même nécessaires à la poursuite de l'enquête ordonnée par le ministère de la Justice, plutôt que de les fournir à la commission parlementaire présidée par M. Arthur Séguin. Je vous dis tout de suite que nous ne sommes pas, nous, une commission d'enquête policière. Nous sommes en commission d'enquête du ministère des Transports sur l'industrie du taxi, sur ce qui ne va pas dans cette industrie, sur les causes de ce malaise et sur les solutions qui pourraient être apportées pour corriger ces difficultés.

Cependant, si vous pensez que votre témoignage plus détaillé peut nous être utile à nous, comme membres de cette commission, c'est à vous de décider si vous devez en dire plus. Moi, je vous donne entière liberté, pour ne pas vous nuire et pour ne pas nuire à l'enquête policière en cours.

M. ANDERSON: La raison pour laquelle je suis venu, franchement, c'est que j'ai remarqué que tout le monde prétend que tout va bien dans l'industrie du taxi. Les papiers ont été signés comme quoi tout est bon. Il y a des gens qui disent que cela ne marchera pas, avec un contrôle. Ici, cet après-midi, un type a dit que c'était impossible de fonctionner avec un seul centre de contrôle. A mon avis, cela marchera mieux avec un centre de contrôle, si on a des canaux. Si j'ai un permis de Greenfield Park, que je suis à Montréal et que le contrôle demande une voiture au coin de University et Sainte-Catherine, il faut absolument donner des numéros régionaux à des types.

Si mon numéro se trouve être 1,200, ça va être une auto de la rive sud. Le répartiteur va peut-être dire: Va-t-en chez vous, tu n'as pas affaire à Montréal, ça finit là. Parce qu'en général — comme monsieur l'a dit — les hommes qui travaillent dans les banlieues aimeraient mieux travailler dans les banlieues.

Personnellement, quand je prends un voyage à Montréal le matin, je prends le pont Champlain tout de suite pour me rendre sur la rive sud, parce qu'il faut servir nos clients. Nous ne pouvons pas manger seulement avec les appels de sept heures et demie le matin, il faut des appels à dix heures, à onze heures, etc. Si nous ne donnons pas un bon service de taxi aux clients, ça ne marchera pas.

Les taxis seront bien contents de se placer à leur bon endroit. Il n'y a pas de problème à ce point de vue.

L'autre aspect, c'est que la situation étant ce qu'elle est actuellement, il y a beaucoup d'occasions pour la pègre de jouer là-dedans, avec les permis, les emprunts à taux très élevés. A Greenfield Park, je pense que c'est une espèce d'affaire comme ça avec notre Caisse d'économie de la rive sud qui finance pour South Shore Taxi. Ce n'est pas une caisse populaire, c'est un "credit union" où les emprunteurs paient 1 p.c. par mois pour leurs emprunts, avec un rembourse-

ment d'un certain pourcentage de l'intérêt. Parce que 1 p.c. par mois, c'est assez cher.

Apparemment, à Greenfield Park ça fait trois ans qu'on n'a pas donné de remboursement d'intérêt perçu en trop. Les gens sont pris. Un chauffeur de taxi a de la difficulté à faire des emprunts en général.

Il y a certains taxis de Longueuil qui sont financés par une compagnie de finance privée. Mais ces compagnies qui jouent avec les taxis sont toujours dans une situation pour faire des menaces contre les types qui sont en retard avec leurs paiements, etc. Parce qu'essayer de faire une saisie sur un propriétaire de taxi, ça ne donnerait pas grand-chose.

M. PINARD: Dans votre mémoire, vous avez fait état des menaces qui vous ont été faites quand vous avez voulu faire valoir vos droits. Effectivement, non seulement vous avez eu des menaces, mais vous avez été obligé de quitter votre emploi. Vous vous êtes implanté ailleurs, et là vous faites du taxi à Brossard au service d'autres compagnies.

M. ANDERSON: Exactement.

M. PINARD: A titre de chauffeur ou à titre de propriétaire artisan?

M. ANDERSON: Je travaille comme chauffeur artisan, mais comme je l'ai dit, vu qu'il y avait des problèmes à Brossard entre South Shore Taxi et la compagnie pour laquelle je travaillais, au poste de police à Brossard, on a arrêté de faire des transferts de permis. La voiture est enregistrée au nom d'un autre et le permis au nom d'un autre.

Mais j'ai un acte de vente notarié que c'est moi...

M. PINARD: C'est à peu près le même système que celui qui a été expliqué tantôt par...

M. ANDERSON: Par West Island, oui. Si les permis sont transférables, j'ai un droit légal.

M. PINARD: Je veux savoir de vous, après le témoignage que vous avez rendu aujourd'hui, si vous prévoyez avoir d'autres menaces et même être victime de la perte de votre emploi dans la situation où vous êtes en ce moment comme chauffeur de taxi à Brossard. Est-ce que ce que vous avez dit aujourd'hui peut vous nuire?

M. ANDERSON: Mes amis, les hommes avec lesquels je travaille à Brossard ne sont pas d'avis que je sois ici aujourd'hui. Ils savaient que je n'étais pas bien content avec le fait qu'ils allaient main dans la main avec Rive sud taxi, Radio-Métro et Union pour faire des représentations ici indiquant que tout était bon, ils savaient que tout n'était pas bon sur la rive sud. S'ils veulent m'empêcher de travailler demain

matin, je ne suis pas au courant. Peut-être vont-ils me dire de stationner ma voiture à côté de l'autre. J'ai un taxi stationné sur mon gazon en avant, tout assuré, dont je ne peux pas me servir. Ils vont peut-être me dire de mettre l'autre à côté.

M. PINARD: Cela ferait deux voitures-taxi qui ne travailleraient pas.

M. ANDERSON: Assurées et en bon ordre. C'est le problème des menaces.

M. PINARD: Est-ce que ces menaces et même la possibilité de perdre votre emploi alors que vous travaillez pour la compagnie Astro..

M. ANDERSON: Si je mets les deux autos sur mon gazon, je peux aller à Longueuil pour demander le droit de conduire une auto, mais est-ce que Radio-Union ou Radio-Métro vont me donner une auto, après avoir témoigné ici? Je ne sais pas, je ne le pense pas. Les amis du règlement no 6 ne sont pas bien populaires avec les compagnies.

M. PINARD: Pouvez-vous me dire si, à cause des déclarations que vous avez faites au ministère de la Justice, qui ont provoqué l'enquête policière dont vous avez parlé tantôt, et à cause de la gravité de ce que vous avez déclaré, si vous vous sentez en état de protection ou si vous pensez que la commission parlementaire devrait, par l'entremise du président, vous assurer cette protection, si vous croyez honnêtement en votre âme et conscience, que vous pouvez être menacé et même congédié.

M. ANDERSON: J'ai pris un peu de temps à trouver une solution à cette affaire, parce qu'on ne peut pas avoir de protection 24 heures par jour. Je pense que les journaux ont rapporté que beaucoup de gens ont peur, pas nécessairement au point de vue physique, mais ont peur de perdre leur droit de travailler. Peut-être que la commission pourrait dire que c'est très grave de faire des menaces à un type qui se présente devant la commission. Cela va peut-être les décourager de nous menacer. Dans le domaine du taxi, c'est toujours facile d'envoyer des chauffeurs de taxi faire des faux voyages, de lui couper les bons voyages, etc., de réduire son revenu.

M. PINARD: M. Anderson si vous aviez été appelé à témoigner devant une commission d'enquête policière ou devant une commission royale d'enquête, normalement vous auriez été invité à prêter serment, to present your testimony under oath. Ici, vous n'avez pas été obligé de le faire, parce que nous ne sommes pas une commission royale d'enquête. Mais ce que vous avez déclaré dans votre mémoire et ce que vous avez déclaré verbalement par la suite, est-ce que vous seriez prêt à le répéter sous serment?

M. ANDERSON: Oui, M. le ministre, sans hésitation.

M. PINARD: Je veux vous dire bien honnêtement que ma question revêt toute la gravité qu'elle doit revêtir.

Vous comprendrez qu'on ne peut pas mettre en branle un système de protection policière seulement sur des accusations qui pourraient ne pas être prouvées ou prouvables devant les cours de justice.

Vous comprenez bien ce que je veux dire, M. Anderson.

M. ANDERSON: Oui, M. le ministre. Je vous assure, que pour toutes les choses que j'ai racontées ici, ce soir, les preuves se trouvent dans les dossiers de la police de Greenfield Park, parce qu'il y a toujours des policiers de Greenfield Park qui sont de mon côté, si on peut dire. Il y en a qui me rencontrent dans la rue et me disent quelque chose de secret qui sort du poste de police. Ils attendent un nettoyage à Greenfield Park, non seulement au point de vue du taxi, car il y a aussi autre chose. A part cela, j'ai des dossiers, des papiers, des notes, des noms, comme je l'ai dit, d'à peu près 150 actionnaires qui ont été brimés dans leur droit. J'ai des noms dans mon portefeuille, ici. Les montants que les hommes ont payés... On payait \$2 par mois, depuis 1968, à cette association. J'ai une lettre signée par le gérant de la ville de Greenfield Park me donnant les noms des types qui ont organisé les danses pour les chauffeurs de taxi.

Evidemment, il y a quelque part dans la ville de Montréal un dossier du montant des taxes d'amusement qui ont été payées pour ces danses. On peut donc faire la preuve qu'il y avait de l'argent. On se demande où est cet argent. J'ai une photocopie, signée par le policier que j'ai mentionné ici, de la première constitution ou des premiers règlements de notre association, une photocopie de la première constitution signée par ce policier.

M. PINARD: M. Anderson, je veux vous dire en toute honnêteté que, s'il arrivait que vos déclarations contenues dans votre mémoire et faites verbalement devant la commission, qui sont de la nature d'accusations graves contre certains organismes publics, certains hommes publics, responsables de ces organismes, et certaines personnes, si ces accusations n'étaient pas prouvées par vous... Je veux vous dire que vous pouvez être passible de poursuite judiciaire, non seulement devant les cours civiles, mais peut-être aussi devant les cours criminelles.

Je vous demande de réfléchir à tout cela, parce que je voudrais que vous compreniez bien qu'on vous a donné toute liberté de témoigner sur des choses qui vous paraissent graves, qui nous paraissent grave également; mais vous ne pouvez pas choisir une commission parlementaire des transports chargée d'étudier les causes du malaise dans l'industrie du taxi et les

solutions qui pourraient être apportées pour en faire une espèce de rampe pour projeter des accusations pour d'autres objectifs ou des objectifs différents de ceux qui sont poursuivis par la commission parlementaire des transports et par les membres de cette commission.

M. ANDERSON: M. le Président, vous avez mentionné l'affaire des règlements des villes. J'ai une copie de l'ordre du jour d'une assemblée du conseil à Greenfield Park. Quelques échevins ont essayé de changer le règlement des taxis et trois membres du conseil ont voté contre. Le maire a refusé de signer la résolution qui, si elle avait été signée, aurait aidé l'industrie du taxi à Greenfield Park. Les trois personnes qui ont refusé leur approbation et celui qui a refusé de signer ont un conflit d'intérêts direct avec la Caisse d'économie de Greenfield Park et South Shore Taxi.

Cette affaire a été annoncée sur la première page du journal "Courrier du Sud", ce n'est pas moi qui l'ai annoncé pour la première fois. Cela a été annoncé en manchette sur la première page du Courrier du Sud, un journal qui a un tirage de 100,000 exemplaires. Ce ne sont pas toutes des nouvelles que je vous annonce.

M. PINARD: M. Anderson, une autre question. Mettez-vous en cause l'administration municipale?

M. ANDERSON: Est-ce que...

M. PINARD: ... vous mettez en cause l'administration municipale dans ce que vous décrivez être une situation pour le moins irrégulière?

M. ANDERSON: Oui, j'ai été...

M. PINARD : I want you to tell me exactly what you mean.

M. ANDERSON: Did I ever go to the Municipal Court?

M. PINARD: No.no.

Are you trying to involve, in this case your are explaining to us, the municipal administration as such?

M. ANDERSON: Not as such. Only as it respects the taxi. I'm trying to ask the Commission to take away from the municipality all rights in respect of taxis and if you don't take away the rights in respect to taxis, at least, give us the right to appeal to you to overrule them. D'accord?

M. PINARD: D'accord. M. Anderson, je souhaite que votre franchise et votre bravoure vous vaudront toutes les mesures de justice que vous méritez, si vous avez dit la vérité.

M. ANDERSON: Je vous remercie beaucoup, M. le ministre et M. le Président.

LE PRESIDENT (M. Caron): Un instant. Le député de l'Assomption.

M. PERREAULT: M. Anderson, à la page 5 de votre mémoire, vous mentionnez que votre auto a été endommagée devant des témoins, mais que la ville n'a pas voulu procéder contre le membre de la pègre qui l'a endommagée. Est-ce que vous avez fait une plainte au corps policier, à ce moment-là?

M. ANDERSON: J'ai une copie dans mon dossier. J'ai fait une plainte au poste de police au sujet du vol de mon dôme. Les policiers sont arrivés sur les lieux, ils ont refusé de prendre le nom des témoins. Ils n'étaient pas intéressés. Je suis devenu très violent à propos de ça et ils ont enfin pris leurs noms. L'affaire a été amenée devant la cour des Sessions de la paix à Montréal, avec un charge de petit vol, en bas de \$50.

Nous arrivons devant le juge, avec tous les témoins. J'ai les noms des policiers et des témoins. J'ai la copie originale. La cas a été appelé. Bla bla bla en avant et remise quelques minutes plus tard. L'avocat de la défense a discuté de l'affaire avec le procureur de la couronne. Quand le cas a enfin été appelé, l'avocat de la défense a dit au juge que ce devait être une affaire de méfait au lieu de vol. Je dis d'accord.

Le juge a dit: Je suis d'accord. Le procureur de la couronne a dit: Ma suggestion est que le type doit être acquitté. Il a été acquitté. Et, moi, j'ai dit: Acquittez-le pour vol, mais changez l'accusation pour méfait.

Ils n'ont pas voulu le faire. Le type était en liberté et il n'a jamais rien payé.

M. PERREAULT: A ce moment-là, ce n'est pas la ville qui est responsable, parce que c'est le corps policier, d'abord, à qui vous avez porté plainte. C'était en cour.

M. ANDERSON: Je vais vous dire une autre chose. J'ai discuté de l'affaire avec les policiers parce que ceux-ci n'étaient pas bien contents de cela. Ils m'ont dit que les ordres de l'hôtel de ville étaient de ne pas procéder plus loin dans l'affaire c'est-à-dire que si la chose allait d'un bord ou de l'autre, de ne rien faire. L'officier qui a signé la plainte, parce que c'est l'officier qui a signé la plainte...

M. PERREAULT: Il vous a dit qu'il avait reçu des ordres du conseil municipal, à savoir de ne pas aller plus loin dans l'affaire.

M. ANDERSON: Là, on reçoit des ordres. On ne m'en parle pas.

M. PERREAULT: Il vous a dit cela.

M. ANDERSON: Après tout, il tient à sa position, n'est-ce pas? Il ne veut pas me dire qu'il a reçu un coup de téléphone d'un tel et d'un tel. C'est pour cela qu'il m'a donné la feuille même. Ordinairement, les policiers ne vous donnent pas des copies de ce qui se passe. C'était le même homme qui a glissé son auto dans le côté de la mienne, devant les témoins, mais les témoins étaient tous des chauffeurs de taxi de South Shore Taxi. Ils n'étaient pas prêts à dire que c'était vraiment cela, à cause de la possibilité de souffrir des dommages économiques. Nous avons une expression anglaise: Put him off! Put him off! Tous les chauffeurs de taxi comprennent ce que cela veut dire.

M. PERREAULT: En conclusion, pour le dôme, on est allé en cour?

M. ANDERSON: Oui.

M. PERREAULT: Mais pour les dommages à votre voiture, on n'a pas voulu accepter votre plainte.

M. ANDERSON: Exactement. Ils n'ont pas voulu accepter la plainte. A part cela, pour additionner une insulte à l'autre, leur compagnie d'assurance n'a pas voulu payer pour les dommages.

M. PERREAULT: Merci.

LE PRESIDENT (M. Caron): M. Anderson, nous vous remercions. Le député de Napierville.

M. BERTHIAUME: Vous faites référence, à plusieurs reprises, à la pègre, dans votre document et dans votre témoignage, d'une façon générale. D'ailleurs, on entend souvent parler de la petite pègre de la rive sud. Qu'est-ce qui vous fait identifier, disons, les malfaiteurs en question comme étant la pègre? Y a-t-il quelque chose de particulier? Est-ce parce que ces gens sont bien connus?

M. ANDERSON: Oui, ils sont bien connus. Il y en a deux ou trois avec des dossiers pour assaut...

M. BERTHIAUME: Est-ce que ce sont des gens qui sont associés avec le "loan sharking" sur la rive sud, ou des choses de ce genre?

M. ANDERSON: Bien sûr, ça commence par le "loan sharking". C'est pour ça que les permis sont vendus; un type peut acheter une voiture-taxi à l'automne à un prix élevé. Les prix de permis varient. Au printemps, ils sont bas, à l'automne, ils sont hauts.

Si un type achète une voiture l'automne avec les emprunts du "loan sharking", au printemps, quand les affaires tombent un peu, il ne peut pas payer ses emprunts.

M. BERTHIAUME: What I am trying to get out is that — and without making you say who it is — I would be curious to know how you know that these people are the kind of people that you claim and how you identify them as such. The word is "pègre" as repeated very often in your text and in your conversation.

M. ANDERSON: That is right. Well, I have used the word of petite pègre.

M. BERTHIAUME: Maybe I am naive, I do not know, but I expect you are not, especially in the business that you are in. I do not know if you could help me out. I am trying to determine how you know.

M. ANDERSON: I know for example in the case of... I am a director, only one of twelve, so that does not make me a big shot. I will say it in French. Je suis un des douze directeurs de la clinique juridique de la rive sud, créée pour distribuer les profits des parts.

Un des cas où notre avocat était intéressé était une saisie résultant de deux emprunts qui totalisaient pas loin de \$800 et qui avaient été faits à un homme qui avait déjà au moins cinq jugements contre lui pour ne pas avoir payé ses dettes. L'argent ne venait pas toujours de la même poche, mais des emprunts de près de \$800 avaient été consentis à ce monsieur.

Pendant qu'il était répartiteur pour Rive Sud Taxi, il n'avait pas de raisons spéciales pour faire ces emprunts mais on les lui a consentis tout de même. Et quand il a été congédié comme répartiteur, on a émis une saisie contre lui et j'étais là quand les huissiers ont enlevé les meubles de sa maison.

Si c'était, comme le ministre a dit, une commission royale, on pourrait toujours signifier une assignation à des témoins pour montrer qu'il y a de la cochonnerie dans l'industrie du taxi, mais...

M. BERTHIAUME: Je vais poser la même question d'une autre façon, les gens que vous identifiez comme étant de la pègre, dans quelles autres exploitations illicites ces personnes sont-elles impliquées de façon à justifier cette appellation?

M. ANDERSON: Elles sont impliquées au point de vue des affaires des permis de taxis, j'essaie de garder ça toujours dans l'affaire des taxis, c'est parce qu'on parle de permis qui valent \$8,000, \$2,000, etc. Un type qui se trouve en dehors de la pègre peut payer \$2,000, \$3,000 ou \$4,000 et la semaine suivante il va acheter un taxi pour \$1,500. C'est un des avantages. Les avantages à part ça, sont l'emprunt d'argent pour faire des paris sur des chevaux. J'ai des témoins qui peuvent témoigner que les gageures ont été téléphonées à quelqu'un de la centrale. L'objet principal de la pègre était d'avoir le contrôle du bureau avec des téléphones qui puissent fonctionner sans

l'interférence des policiers. Une centrale de taxis est 100 p.c. pour ça.

M. BERTHIAUME: Quel objectif illégal pourraient poursuivre ces gens par l'utilisation de cette centrale? J'essaie de mettre le doigt sur d'autres exploitations illégales.

M. ANDERSON: Ces gens obtiennent un pourcentage des emprunts. Vous savez comment ça marche, le "loan sharking"? Le type donne \$100,000 et l'autre tient son pourcentage.

M. BERTHIAUME: Est-ce qu'ils font du "book making", par exemple?

M. ANDERSON: Exactement.

M. BERTHIAUME: C'est ce que je voulais savoir.

M. ANDERSON: C'est ainsi que ça va. Il y a un type qui veut avoir \$50, s'il pense qu'il connaît le nom d'un cheval, il va gagner, il a besoin des \$50, il les a tout de suite.

M. BERTHIAUME: Merci.

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

M. PINARD: Avec votre permission, j'aimerais de nouveau avertir M. Anderson que nous en avons assez, ici à la commission parlementaire, pour prendre nos responsabilités et savoir quoi faire dans les circonstances.

Tout le reste que vous pourriez ajouter, je vous donne un conseil.

Allez le dire au ministère de la Justice ou dites-le aux policiers enquêteurs que vous avez peut-être déjà rencontrés, je pense que ce serait plus utile de ce côté-là. Comme ministre des Transports, comme membre de cette commission, en accord, je l'espère, avec les autres membres de la commission parlementaire, je ferai un rapport personnel au ministre de la Justice sur le témoignage que vous avez rendu aujourd'hui devant notre commission.

M. ANDERSON: En retour, je vous demande seulement de faire passer ça le plus tôt possible, parce qu'on en a besoin.

LE PRESIDENT (M. Caron): Merci M. Anderson. Le suivant...

M. PINARD: M. le Président, me permettez-vous une suggestion? Il avait été entendu avec les membres de la commission parlementaire et le président que nous terminerions nos travaux à 6 heures 30 ce soir et que nous n'irions pas plus loin. J'admets que nous avons fait attendre passablement longtemps les représentants d'une association dont le nom a été ajouté sur la liste

hier et qui porte le nom d'Association des petits chauffeurs de taxi de la ville de Québec, représentée par MM. Raymond Roberge, à titre de président, Armand Boisvert, à titre de vice-président, et André Grondin, à titre de secrétaire. Si, durant les 15 minutes qui nous restent, ces gens pensent être capables de nous rendre un témoignage utile et jugé nécessaire par eux, nous sommes prêts à les entendre, mais je demanderais, pour faciliter le travail de cette commission, qu'ils le fassent dans le temps qui leur est accordé dans la mesure du possible.

M. Dickey, le président va prendre le contrôle de la réunion jusqu'au bout et je ne voudrais pas que personne soit brimé dans ses droits.

M. PAUL: M. le Président, sur l'offre que vient de faire le ministre des Transports, je vous rappellerai une déclaration qu'a faite le président, jeudi soir dernier, à l'occasion de l'ajournement de nos travaux. IL avait bien spécifié que les gens qui tenteraient de se faire entendre ne pourraient être entendus, à moins que ceux qui avaient été convoqués aient le temps de se faire entendre.

Je constate ici qu'il y a un monsieur Bernard qui a été assigné pour aujourd'hui et je ne verrais pas pourquoi, sans m'opposer en aucune façon au groupement de l'Association des petits chauffeurs de taxi... Mais il arrive que vous êtes de Québec et nous avons fait venir M. Bernard de Montréal. La commission l'a invité. Je suis certain que vous conviendrez que M. Bernard devra avoir préférence.

Je voudrais faire une mise au point. Je n'ai pas fait cela dans un but partisan.

M. PINARD: J'accepte l'intervention très légitime du député de Maskinongé et je dois dire que si, par malheur, j'ai demandé au président d'inviter l'Association des petits chauffeurs de taxi de la ville de Québec à venir se faire entendre, c'est que, malheureusement, je n'avais pas le nom de M. Ronald Bernard comme prochain invité sur la liste. Je m'en excuse auprès de lui et j'accepte d'emblée les remarques faites par le député de Maskinongé.

UNE VOIX: Quinze minutes, cela ne nous donnera pas assez de temps de nous exprimer de toute façon.

LE PRESIDENT (M. Caron): On vous remercie de votre compréhension. Je demanderais à M. Ronald Bernard de prendre la parole, s'il vous plaît.

M. BERNARD: M. le Président...

LE PRESIDENT (M. Caron): Voulez-vous vous identifier, s'il vous plaît?

Ronald Bernard

M. BERNARD: Ronald Bernard. Je dirige

une petite entreprise de onze taxis dans la ville de Montréal. Je suis membre d'une association et j'aimerais vous expliquer de quelle façon je suis venu au taxi. J'ai commencé en 1962, à titre de chauffeur pour la compagnie La Salle. J'ai aimé cela et j'ai travaillé fort. En 1966, j'ai acheté un permis et une voiture à tempérament, avec un contrat que j'ai respecté et, au bout de deux ans, le propriétaire en question m'a transféré sa voiture. J'ai fait de l'argent dans le taxi. Cela fait une semaine que vous entendez des gars qui disent: Il y a des problèmes dans le taxi; ils ne font pas d'argent dans le taxi.

Moi, j'en fais de l'argent dans le taxi. J'ai acheté une voiture, deux, trois et j'en ai maintenant sept qui m'appartiennent. J'en ai quatre dont je suis copropriétaire et je vais en acheter encore. Avec le rapport Bossé, on n'achètera rien parce qu'on n'a plus de liberté dans la province de Québec. Je veux avoir la liberté d'aller où je veux, de faire ce que je veux, d'aller avec l'association de mon choix. J'ai 22 chauffeurs qui travaillent pour moi, j'ai 22 chauffeurs heureux. Allez le leur demander!

Ils sont venus ici, mardi dernier, et on les a laissés à la porte, dehors. Il y en a qui sont entrés dans le parlement, cependant, qui n'ont pas d'intérêts dans le taxi. Ils ont fourré tout le monde dans le taxi. Ces gars-là, ils sont entrés; les autres sont restés dehors. Le président de la compagnie Lasalle M. Brunet, est entré à trois heures de l'après-midi. Il a des intérêts dans le taxi, vous l'avez laissé dehors.

Mes onze voitures sont équipées d'une radio Marconi, un équipement des plus modernes actuellement. J'ai payé pour l'avoir. Il y en a qui ont dit que c'était du favoritisme; cela ne me fait rien, je les ai gagnées. J'aurais des questions à poser à M. Bossé. En 1968, j'ai acheté deux permis d'une veuve. Cela a pris trois mois pour les transférer, parce qu'il fallait attendre le règlement de la succession. Vous avez dit que les permis valaient \$81. Pour quelle raison le gouvernement l'a-t-il taxé à \$9,500? Un permis de taxi, est-ce que cela vaut \$9,500, \$4,000 ou \$81? Laissez-moi parler, je vais vous poser des questions. Prenez des notes et vous me répondrez après. On doit avoir le droit de parole dans la province de Québec.

On a parlé du règlement 2745, c'est un problème dans le taxi, mais ça ne dépend pas des chauffeurs. Mes permis, il y en a un à mon nom, un au nom de ma femme, un au nom de ma fille, un au nom de ma belle-mère, un au nom de mon beau-père; c'est le règlement 2745 de la ville de Montréal. Cela ne dépend pas des chauffeurs et des associations si cela existe. Allez y voir, vous le savez. Le règlement no 6 nous enlève tout. Les problèmes du taxi, ce sont les chauffeurs qui ne paient pas. Les gars qui paient leur patron, ils n'ont pas de problème. Ils partent travailler le matin, ils entrent le soir. Ils paient et ils sont bien heureux parce qu'ils paient. Un employé qui ne rapporte pas dans une entreprise, on le met dehors. Un chauffeur de taxi qui ne paie pas son patron, on

le met dehors. S'il fait cela à plusieurs endroits, il est rejeté partout.

M. Bossé, avez-vous déjà visité une centrale de taxi, savez-vous comment ça fonctionne? Vous avez fait un rapport à une enquête. Etes-vous allé voir les intéressés, les vrais intéressés, les gars de métier? Pas les touristes, pas les gars qui viennent travailler seulement quand ils sont en grève, mais les intéressés. Je n'ai jamais été consulté. Il me semble que je suis assez intéressé dans le taxi.

Si vous n'avez jamais visité une centrale, allez donc voir comment ça fonctionne. Si vous pensez qu'avec une centrale unique, vous allez faire des miracles, prenez votre crayon et calculez. Je vais vous donner un exemple pour voir si vous savez compter. Vous avez actuellement 47 associations qui peuvent donner 57 appels à la minute. Vous en avez 45 qui peuvent donner un appel à la fois, vous avez deux autres associations qui peuvent donner de huit à douze appels à la fois.

Cela fait 47 associations qui peuvent donner 57 appels en même temps dans la ville de Montréal et l'arrondissement. Comment allez-vous faire avec une centrale unique pour servir une clientèle d'au-delà de deux millions d'habitants? Avec une centrale et un répartiteur, allez-vous faire des miracles?

Je ne crois pas aux miracles. Il est vrai que nous ne sommes pas loin de Sainte-Anne-de-Beaupré. C'est votre raisonnement, M. Bossé. Vous voulez tout m'enlever. Mais vous ne me l'enlèverez pas comme ça, parce que je suis un Québécois. Le Parti libéral est censé prêcher la démocratie et la liberté. Eh bien, je veux avoir ma liberté. Je l'ai gagnée.

La commission va encore siéger, je vais amener de mes chauffeurs et ils vont vous dire s'ils sont heureux ou s'ils ne le sont pas. S'ils ne sont pas contents, qu'ils aillent travailler ailleurs. Mais ils restent à travailler pour moi. Je ne manque pas de chauffeurs. La compagnie Diamond ne m'envoie pas de chauffeurs, je n'ai pas besoin d'eux autres. Mes chauffeurs sont bien traités, ils me traitent bien, et ils me paient.

Ce n'est pas parce que je suis avec Diamond. J'y suis satisfait et quand ça ne fera plus, j'irai avec d'autres. Question d'assurance, on dit que les gens de Bel-Air sont des requins. L'année dernière, j'ai eu une mauvaise expérience dans le taxi. Des accidents, j'en ai eu à la poche. Cola ne dépend pas des associations, ça ne dépend pas des chauffeurs. C'est parce que j'étais un mauvais risque, on a doublé mes primes d'assurance. Même à ça, j'étais encore à meilleur marché que tout le monde. Et j'en paye.

Je suis heureux, je fais de l'argent dans le taxi et je vais acheter encore des permis. Mais seulement si le rapport Bossé ne passe pas. Si le rapport Bossé passe, je vais rester petit. On est habitué à étouffer les petits dans la province de Québec. C'est mon exposé. Laissez-nous la paix. Nous voulons la paix dans le taxi.

Nous n'avions pas de problèmes et là, vous

allez nous en donner, des problèmes.

Maintenant, je vais vous poser une question, la dernière: Combien pensez-vous que cela va coûter, une centrale unique? J'ai eu des chiffres qui m'ont été fournis par la Bell Canada. Vous devez être au courant. Vous négociez pour avoir une centrale unique. Dites-nous donc combien cela va coûter, une centrale unique. Vous devez être renseignés. Vous avez fait une grosse enquête qui a coûté \$1,500. Vous nous avez dit cela sur les ondes de la radio. Vous auriez été mieux d'en faire une qui aurait coûté \$50,000 mais en faire une bonne. C'est cela, votre affaire. Je ne suis pas député et j'aurais pu en faire une pas mal meilleure que la vôtre. C'est cela, mon exposé. Fichez-nous la paix. Faites-en, une centrale. Ceux qui voudront y aller iront. Si votre affaire est bonne, je vais y aller, à votre centrale. Je vais entrer dans votre association. Mais si c'est bon. Mais jusqu'à maintenant, je n'ai jamais vu cela, des entreprises dirigées par le gouvernement qu'on ne paie pas de notre poche. C'est cela, votre affaire.

Mon exposé n'est pas tellement long mais j'ai dit ce que je pensais. Je vous remercie.

En passant, j'ai eu des menaces. On parle de menaces. J'en ai eu, moi aussi, des menaces, parce que je suis contre le rapport Bossé. On m'en a fait des menaces. Mais je n'ai pas peur. Un gars qui veut faire quelque chose, il ne le dit pas. Le gars qui crie aux menaces, je n'ai pas peur de cela, pas du tout. Cela fait dix ans qu'ils me font des menaces et ils ne m'ont jamais cassé la gueule. Tout ce qu'ils ont fait, c'est qu'ils ont cassé mon pare-brise. J'ai payé. Je vous remercie, messieurs.

LE PRESIDENT (M. Caron): Un instant. Le député de Dorion.

M. BOSSE: M. le Président, je voudrais répondre très calmement et très sereinement, malgré le ton de l'intervenant.

M. BERNARD: Cela fait une semaine que j'attends. J'ai le droit d'être un petit peu plus bruyant que les autres.

M. BOSSE: Evidemment, vous avez été patient. Nous autres aussi. Je voudrais d'abord rectifier. Quand vous identifiez le règlement no 6 à un personnage, à un député en particulier, je crois que vous faites une erreur parce que ce règlement est quand même le consensus d'un conseil des ministres et il y a un ministre responsable qui l'a d'abord approuvé et le défend. C'est le processus normal. Cela ne provient sûrement pas, comme document de travail, d'un seul homme.

Vous avez fait référence, par exemple, à l'année 1968, aux questions d'impôts, de valeurs d'impôts. Je regrette mais en 1968, s'il y a eu des évaluations faites par l'impôt, je n'étais pas député et je n'étais sûrement pas mis en cause.

Donc, ça ne me regarde pas personnellement si l'impôt a pris de telles décisions d'évaluer la valeur d'un permis. Vous en conviendrez honnêtement, j'espère.

Et en ce qui a trait au règlement de la ville de Montréal, auquel vous avez référé, qui a créé la possibilité d'émettre un permis par individu, on avait parlé d'interprétation, votre mère, votre frère, votre soeur... Cela non plus n'est pas ma responsabilité, et je ne sache pas que j'aie été au niveau de la politique municipale de Montréal active, ou que j'aie participé à ces décisions de quelque façon que ce soit.

En ce qui a trait à l'enquête elle-même et à son coût, j'espère bien que vous ne nous en ferez pas le reproche. Que les conclusions vous déplaisent quelque peu, il y a au moins — cela peut être normal chez vous — une chose que vous devez admettre, vous avez eu l'occasion et vous avez l'occasion, à de nombreuses reprises lorsqu'il y a eu des assemblées publiques, devant la commission parlementaire ici, d'émettre votre opinion, ce qui est déjà quand même une initiative qui me semble du moins extrêmement démocratique.

Le processus quand même n'est pas si mauvais. Quels que soient vos sentiments à mon égard... évidemment vous m'identifiez au projet comme tel, mais le projet en fait il est...

M. BERNARD: Bossé.

M. BOSSE: Non le rapport c'est une chose, le document de travail, une autre. C'est un document sur lequel tous les membres de la commission parlementaire sont appelés à travailler. Et il appartient à la commission parlementaire d'en décider, et non pas à un individu.

Je comprends — et c'est normal — que vous identifiez tout ce travail à un individu, je comprends vos sentiments. Par contre, il faut aussi retenir que d'autres ont différé d'opinion et vous serez d'accord que dans le processus normal de la démocratie, c'est ainsi que ça doit fonctionner. Chacun a la liberté de s'exprimer.

Vous l'avez fait, en disant que vous différiez d'opinion avec moi sur certains sujets. Je n'en ferai pas une question de personnalité. J'espère avoir répondu assez sereinement à vos questions, et j'espère ne pas soulever non plus de votre part de rancune à mon égard.

M. BERNARD: Je ne veux pas avoir seulement l'occasion de m'exprimer, je veux avoir la chance de conduire mon entreprise comme je le veux. C'est ça que je veux, ma liberté.

Il y a un point que j'ai oublié de vous demander tantôt. Quand vous avez fait votre enquête, est-ce que vous avez enquêté du côté de la police de Montréal? Connaissez-vous la discrimination qu'ils font à notre égard? Vous avez un article dans le Journal de Montréal, la police veut des lois. C'est un peu pour nous protéger, parce que vous savez que la loi est mal faite, les juges nous le disent quand on va

plaider des causes. Ils nous donnent des contraventions pour rien. Ils n'ont qu'à noter notre numéro de plaque, on reçoit ça par la poste. Les contraventions au code de la route, on n'a pas à être responsable de ça, le chauffeur qui passe sur un feu rouge, on n'est pas censé être responsable de ça. C'en sont des problèmes dans le taxi. Si vous me demandez d'aller au Reine-Elisabeth à 5 h l'après-midi, c'est une autre "stopping zone", je vous amène au Château Champlain, allez-vous aimer ça? C'est ça la discréditation de la police de Montréal. On est un service public, qu'ils nous fichent la paix. Faites donc des lois qui ont du bon sens. C'est ce qu'on veut; on veut une réforme dans le taxi, mais une bonne. Laissez-nous notre liberté.

M. BOSSE: Particulièrement à ce sujet, si vous permettez, en ce qui a trait à l'accès au Reine-Elisabeth, comme vous vous rappelez, au cours des deux années qui viennent de s'écouler, le problème a souvent été soulevé, lors des rencontres ou des consultations. Si vous n'avez pas été personnellement consulté, je le regrette, j'ai consulté pas mal de gens, j'en ai rencontré, je n'ai jamais cherché à me défilier, je crois. Précisément sur ce problème de l'accès au Reine-Elisabeth et à la suite de nombreuses plaintes à l'effet que la police était assez sévère vis-à-vis des chauffeurs de taxi alors qu'elle semblait accorder un statut particulier à Murray Hill, j'étais personnellement intervenu pour...

M. BERNARD: Ce n'est pas sur ce point, M. le député. Sur la loi, c'est une question de loi.

M. BOSSE: Ce sont des règlements municipaux.

M. BERNARD: D'après l'article du Journal de Montréal, quand les policiers veulent que la loi soit changée, c'est pour nous protéger. Ils nous donnent des contraventions, on va se défendre devant le juge et le juge nous dit: C'est à votre nom, cette auto? Prenez les moyens pour vous faire payer ou faites changer la loi. C'est ce qu'on nous répond dans les cours. Une autre "stopping zone", on est un service public, c'en est un point important à défendre, pour les chauffeurs de taxi. Si je vais mener un client au Reine Elizabeth à 5 heures, si j'arrête pour le laisser descendre, le policier prend mon numéro de plaque et je reçois une contravention de \$10 par la poste. C'est cette protection qu'on veut. Ce sont des réformes comme ça qu'on veut.

M. BOSSE: Ce sont des règlements municipaux quand même.

M. BERNARD: Vous êtes le gouvernement, c'est le ministère de la Justice. Vous devez faire des représentations à ce sujet. C'est ce qu'on veut, c'est ce genre de protection qu'on veut du gouvernement. On payé assez cher pour ça.

M. BOSSE: On peut faire des représentations, mais je ne crois pas qu'on doive s'immiscer dans les juridictions municipales.

M. BERNARD: Les juges sont nommés par qui, les lois sont faites par qui? Les juges eux-mêmes nous disent: Faites changer la loi. Faire changer la loi, ce n'est pas nous qui allons changer la loi. C'est le gouvernement qui fait les lois, c'est le ministère de la Justice. C'est toujours nous qui payons quand même. A force de payer tout ça, cela en fait moins pour les chauffeurs, cela en fait moins pour les propriétaires, cela en fait moins pour tout le monde. Tout le monde paye, mais c'est toujours le petit, tout le temps.

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

M. PAUL: M. le Président, je voudrais, avec votre permission, ne poser que deux courtes questions à M. Bernard. Vous avez mentionné être propriétaire de onze permis de taxi. Serait-il indiscret de vous demander quel a été le coût moyen de vos permis? Vous n'êtes pas obligé de me répondre.

M. BERNARD: Je vais vous répondre. J'ai payé de \$4,000 à \$6,000.

M. PAUL: On peut dire, en moyenne, \$5,000 du permis.

M. BERNARD: Une moyenne, environ. Je dois vous dire que mon premier permis m'a coûté plus cher que ça, parce que j'ai payé des intérêts. Que j'aie emprunté de l'argent à n'importe quelle entreprise pour financer mon contrat, je l'aurais payé quand même. J'ai payé de \$4,500 à \$5,000.

M. PAUL: Vous avez mentionné que vous aviez 22 chauffeurs de taxi à votre emploi.

M. BERNARD: C'est exact.

M. PAUL: Ces gens-là restent combien de temps à votre emploi?

M. BERNARD: La majorité de mes chauffeurs travaillent pour moi depuis au-delà d'un an et j'en ai quelques-uns de deux ans. J'en ai un, ici à mes côtés, ça fait au-delà d'un an qu'il travaille pour moi.

M. PAUL: En toute conscience, M. Bernard — vous avez eu l'occasion d'entendre des témoignages qui ont été rendus ici — vous-même, dans votre propre milieu, en tant que propriétaire d'une petite flotte, dans vos relations avec vos employés, est-ce qu'il existe des problèmes dans le taxi?

M. BERNARD: Entre mes employés et moi, dans le taxi, il n'y a pas de problème.

M. PAUL: Entre vous et d'autres compétiteurs, d'autres propriétaires de véhicules, des artisans ou des flottes de trois, quatre ou cinq, est-ce que vous avez eu l'occasion de discuter du problème du taxi à Montréal?

M. BERNARD: Oui, j'ai eu l'occasion, à maintes reprises, de discuter du problème du taxi, et les problèmes ont toujours été ceux que j'ai énumérés. Les problèmes dans le taxi ce sont ceux-là, et les pas bons dans le taxi, ceux qui ne payent pas et ceux qui...

M. PAUL: Ce ne sont pas vos problèmes.

M. BERNARD: Ce ne sont pas mes problèmes. Ce sont les problèmes du taxi. Les problèmes qui sont communs à tous les propriétaires de taxi qui ont des chauffeurs à leur emploi. Ce sont là les problèmes du taxi.

M. PAUL: Est-ce que vous admettez, M. Bernard, qu'une certaine réforme s'impose dans l'industrie du taxi?

M. BERNARD: Certainement, je l'admets.

M. PAUL: Quelle serait donc l'orientation, d'après vous, à donner à cette réforme?

M. BERNARD: Une orientation...

M. PAUL: Dans quel domaine, si vous voulez, devrait-on améliorer l'industrie du taxi?

M. BERNARD: En ayant peut-être une meilleure sélection des chauffeurs en général. Que le gouvernement protège les chauffeurs, soit qu'ils louent ou qu'ils travaillent à pourcentage. Pour ma part, ils sont libres de louer ou de travailler à pourcentage. Sur 22 chauffeurs, j'en ai un qui travaille à pourcentage. Les autres sont libres. Ils font plus d'argent à louer. Le gars qui veut se ramasser un permis de taxi, ce n'est pas en travaillant au pourcentage mais en louant qu'il le ramassera, parce qu'il travaille ainsi pour lui-même. Il est son propre contracteur. C'est comme cela qu'il fera des économies. C'est comme cela que j'ai ramassé mon premier permis.

J'ai quatre enfants. Je ne reçois pas de prestations du bien-être social et je n'en ai jamais reçu. Je ne suis pas sur la Loi Lacombe non plus. Je n'avais pas d'argent quand j'ai commencé le taxi, mais j'ai travaillé. Cela prend du coeur au ventre pour travailler dans le taxi. Il faut aimer cela. Il faut être propre.

M. PAUL: Une dernière question, M. Bernard. En tant qu'employeur, en tant que patron, est-ce que vous vous opposeriez à ce qu'il y ait une syndicalisation des chauffeurs de taxi à Montréal?

M. BERNARD: Absolument pas. Qu'on vienne chez moi me faire signer des cartes et si mes chauffeurs veulent se syndiquer je leur ouvre la porte, pour autant qu'il le feront de leur propre chef, libres. J'accepterai à ce moment-là.

M. PAUL: Je vous remercie.

LE PRESIDENT (M. Caron): Le ministre des Transports?

M. PINARD: M. Bernard, est-ce que vous avez un court mémoire ou si ce sont des notes manuscrites que vous aviez pour faire votre intervention?

M. BERNARD: Ce sont des notes.

M. PINARD: Votre intervention est enregistrée au journal des Débats par le système que vous connaissez, mais pour fins d'étude par l'équipe de travail que j'ai la responsabilité de diriger, j'aimerais avoir, si possible, votre intervention couchée sur un document. Est-ce que vous auriez l'amabilité de me la faire parvenir?

M. BERNARD: Certainement.

M. PINARD: Je pense que vous avez soulevé des points très importants, très intéressants et on verra, dans la poursuite de nos travaux, jusqu'à quel point cela peut se réconcilier avec les objectifs poursuivis par le gouvernement et avec les objectifs et les mécanismes déjà prévus dans le règlement no 6.

M. BERNARD: M. le ministre, si vous me le permettez, un de mes chauffeurs est ici. Je l'ai choisi au hasard, je l'ai amené de Montréal. Je l'ai appelé à minuit pour lui demander s'il venait à Québec. Il n'aurait que quelques mots à vous dire, si vous me le permettez. M. Claude Tessier.

M. Claude Tessier

M. TESSIER (Claude): Mon nom est Claude Tessier, je fais du taxi depuis 1954, comme chauffeur. En réalité, le rapport Bossé, au début, semblait beau, mais je ne suis pas en faveur du règlement no 6 parce qu'il m'enlève ma liberté, mes droits. Je travaille de nuit et cela me nuira quand je voudrai aller voir ma femme chez moi pour lui faire l'amour; le matin, elle n'est pas de bonne humeur. Je suis absolument contre cela.

A \$12 par nuit, je fais mon argent et je vis très bien. Les autres qui se plaignent, ce sont des braillards, des "pas travaillant" et ça se fait vivre par le bien-être social. C'est tout ce que j'ai à dire, merci. Je suis contre le "bill" Bossé, le règlement no 6.

M. PINARD: M. Tessier, je vous remercie. Vous êtes intervenu avec humour sur une

question d'amour. Je vous souhaite bonne chance et j'enregistre votre dissidence comme nous avons enregistré les opinions favorables ou défavorables à l'égard du règlement no 6.

M. TESSIER (Claude): M. Pinard, en réalité, dans le règlement no 6, il y a un article qui dit qu'on se fera dicter la section où on doit travailler. On peut descendre de voiture pour aller aux toilettes. C'est la même chose pour l'amour. Si j'ai l'idée d'aller voir ma femme, le soir, je devrai en faire rapport. Je suis contre. Je veux garder ma liberté et je veux louer encore ma voiture.

M. PINARD: Me permettez-vous de consulter votre femme avant de retrancher cet article du règlement?

M. TESSIER (Claude): Oui, voulez-vous avoir mon numéro de téléphone?

LE PRESIDENT (M. Séguin): Les députés de Maskinongé, d'Abitibi-Ouest et de L'Assomption.

M. PAUL: M. Tessier, vous travaillez combien d'heures par semaine?

M. TESSIER (Claude): Je travaille six jours par semaine.

M. PAUL: Avec une moyenne de combien d'heures par jour?

M. TESSIER (Claude): Je commence vers quatre heures et demie, cinq heures et, à trois heures, habituellement, j'ai fini.

M. PAUL: A trois heures de l'après-midi ou de la nuit?

M. TESSIER (Claude): De la nuit.

M. PAUL: Vous faites cela six jours par semaine?

M. TESSIER (Claude): Oui.

M. PAUL: Vous faites cela depuis un an et demi à peu près?

M. TESSIER (Claude): Du taxi? J'en fais depuis 1954.

M. PAUL: Depuis 1954. Etes-vous heureux dans le taxi?

M. TESSIER (Claude): Oui, je suis très heureux.

M. PAUL: Avez-vous eu l'occasion de discuter de vos problèmes avec d'autres chauffeurs de taxi?

M. TESSIER (Claude): Si j'ai eu l'occasion de discuter des problèmes avec d'autres chauffeurs de taxi?

J'ai eu l'occasion de discuter des problèmes avec d'autres chauffeurs de taxi, certainement. Je ne vais jamais aux assemblées et je suis allé à une seule assemblée, celle du centre Paul-Sauvé, voir comment ça se passait. J'arrivais justement de Québec, parce que mes parents sont à Québec. Il y avait environ 2,500 chauffeurs. Ils ont pris un vote ouvert pour ou contre le règlement no 6. Il y en avait exactement cinq qui étaient pour et le reste étaient contre. Cela a été l'assemblée du centre Paul-Sauvé d'il y a deux semaines.

M. PAUL: Merci.

M. BOSSE: Monsieur, seulement une petite question en marge de l'assemblée au centre Paul-Sauvé. Vous avez bien dit que vous faisiez 36 heures par semaine.

M. TESSIER (Claude): Non, j'ai dit que je travaillais...

M. BOSSE: J'ai mal compris.

M. TESSIER (Claude): Je commence le soir environ vers 4 h ou 4 h 30, je finis vers 3 h ou 4 h le lendemain matin.

M. BOSSE: Cela fait environ douze heures.

M. TESSIER (Claude): Oui, mais nous ne travaillons jamais douze heures, M. Bossé. Nous arrêtons pour luncher. Mais en réalité, je travaille. Si je fais mon argent, je ne passe pas mon temps dans les restaurants, je vais manger chez moi durant une heure. Je travaille. Je ne passe pas mon temps à Blue Bonnets et à courir les petites filles sur la rue. La plupart des plainards, c'est ce qu'ils font. Ils ne veulent pas travailler.

M. BOSSE: Au centre Paul-Sauvé, qui avait organisé l'assemblée?

M. TESSIER (Claude): Je ne sais pas qui a organisé l'assemblée, j'étais à Québec. Je suis arrivé le soir, j'ai vu bien des autos, bien des dômes, je suis entré.

M. BOSSE: Ah bon! Etes-vous au courant qui a loué la salle au centre Paul-Sauvé?

M. TESSIER (Claude): Aucunement.

M. BOSSE: Seriez-vous au courant, monsieur...

M. BERNARD: M. Bossé, c'est moi qui ai loué la salle au centre Paul-Sauvé, c'est moi qui ai organisé l'assemblée.

M. BOSSE: Merci.

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

M. AUDET: M. le Président, comme nous voyons que les propriétaires de flotte à Taxi Lasalle, tous ceux qui sont venus ici appartenant aux taxis Lasalle, semblent très heureux de leur sort, est-ce qu'on pourrait attribuer ce bonheur ou cette bonne entente à la participation des taxis propriétaires et des chauffeurs à ce qui intéresse le taxi?

M. BERNARD: La différence qu'il y a entre Lasalle et Diamond, la première des choses, c'est que Lasalle a 1,200 voitures et la compagnie Diamond, avec la compagnie Veteran, a 2,300 voitures. Vous doublez déjà le nombre d'employés.

M. PAUL: Vous êtes membre de Diamond, vous?

M. BERNARD: Oui, je suis membre de l'association Diamond.

M. AUDET: Vous êtes à Diamond?

M. BERNARD: Je suis à Diamond et je suis satisfait de mon sort. Quand ça ne fera plus, je m'en irai de Diamond. Je ne suis pas attaché à Diamond.

M. AUDET: Je pensais que vous étiez de Lasalle.

M. BERNARD: Non.

Vous admettez ici que s'il y a du grabuge dans le taxi, s'il y a des choses qui ne vont pas bien, c'est dû, dans la majorité des cas, à des incompetents ou à des gens qui sont dans le taxi et qui ne devraient pas y être.

M. BERNARD: C'est exact.

M. AUDET: De quelle façon suggériez-vous à la commission de catégoriser ces chauffeurs, ces "pocket numbers", par exemple, qui sont en trop dans le taxi et qui causent ces choses?

M. BERNARD: Peut-être par un bureau d'emploi que pourrait contrôler le gouvernement. Je n'ai aucune objection à ce qu'on choisisse nos chauffeurs. Il y a toutes sortes de choses qui vont survenir bientôt. Vous avez le système des points du ministère des Transports, pour la conduite d'une automobile, pour la qualité d'un chauffeur. Je n'ai aucune objection à ce que les chauffeurs soient contrôlés par un bureau d'emploi central.

M. AUDET: La commission sera certainement appelée à diminuer ce nombre de "pocket

numbers" ou à catégoriser les chauffeurs, pour qu'ils soient plus qualifiés.

M. BERNARD: Je suis parfaitement d'accord. D'ailleurs moi, je dirais que je n'emploie pas six chauffeurs supplémentaires, avec onze voitures. Mes chauffeurs travaillent cinq jours et six jours. Ceux qui travaillent de nuit travaillent, en majorité, six jours et ceux qui travaillent de jour travaillent cinq jours. Ceux qui travaillent le samedi et le dimanche sont toujours les mêmes. Mes voitures sortent. Si j'ai de bons chauffeurs, je n'ai pas de problème et je m'entends bien avec eux. Ils ne sont pas gênés. Quand cela ne fait pas leur affaire, ils me le disent. Je fais la moitié du chemin avec eux. Quand je fais de l'argent, ils en font. Si je perds de l'argent, je suis moins porté à leur donner des avantages. C'est tout à fait normal. Ils participent.

M. AUDET: Voyez-vous des avantages au règlement no 6? Y a-t-il des clauses qui seraient bonnes?

M. BERNARD: Oui, il y a dans le règlement no 6 beaucoup de clauses qui sont bonnes, qui sont d'intérêt général, mais il ne faut pas brimer la liberté des chauffeurs et des propriétaires. Si le propriétaire n'est pas capable de vivre, il n'aura pas besoin de chauffeurs. S'il n'y a pas de propriétaire, il n'y a pas de chauffeurs. S'il n'y a pas de chauffeurs, il n'y a pas de propriétaire non plus.

M. AUDET: Etes-vous pour le retour de la juridiction municipale dans les permis, par exemple?

M. BERNARD: Je n'ai aucune objection, pour autant qu'on arrêtera de faire de la discrimination. Quand on parle de la sécurité des voitures — un point que je n'ai pas touché — il ne faut pas oublier une chose. Tous les six mois, nous faisons inspecter notre voiture. Les policiers qui sont là regardent, font le tour de notre voiture. Si elle n'est pas conforme, si une aile est bossée ou un pare-brise brisé, ils ne l'acceptent pas.

Il y a un problème qui se pose. Il y a des voitures qui circulent quand même, qui ont été inspectées. C'est à eux à faire respecter le règlement. Mais encore là, il y a des abus qui se font, du coulage. Cela est un autre problème dans le taxi. Mais ça ne regarde pas le chauffeur. Cela le touche par exemple. Parce que, quand il part pour aller faire sceller son taximètre et qu'il y a une petite lumière de défectueuse, s'il n'y a pas de petite faveur en dessous, ils le font souvent retourner.

J'ai eu un exemple sous les yeux il n'y a pas longtemps, avec une voiture 1973 que j'ai envoyée pour faire poser un compteur, une voiture flambant neuve. Dans le côté du compteur, il y avait une petite banque en plastique pour l'argent. Le policier a dit au chauffeur: Je

ne peux pas poser les sceaux, tu n'as pas le droit d'avoir ça là. Le chauffeur a dit: Je vais l'enlever. Le policier a dit: Va l'enlever et tu reviendras.

Cela est de la discrimination. S'ils n'aiment pas le visage du type ou s'ils s'aperçoivent que vous ne donnez pas de pourboire, parfois, vous retournez souvent. Mais c'est sur le dos du chauffeur, parce qu'il perd son temps pendant ce temps-là. Cela est un problème. Ce n'est pas la faute du chauffeur, c'est la faute des lois.

Ce sont là les problèmes du taxi. C'est là qu'il faut aller enquêter. Nous allons vous aider à aller enquêter, c'est bien facile. M. Bossé, prenez une voiture et allez la faire sceller pour voir. Vous allez voir que ce n'est pas si facile.

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

M. PERREAULT: Vous avez mentionné tout à l'heure, dans vos notes, qu'il y avait 47 associations. Est-ce que c'est à l'échelle de toute l'île de Montréal?

M. BERNARD: Oui, dans le Montréal métropolitain, il y a 47 associations.

M. PERREAULT: Comprenant la rive sud, etc.?

M. BERNARD: Juste l'île de Montréal. On a appelé ça la conférence du taxi, parce que c'est sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Ce sont 47 associations qui donnent du service.

M. PERREAULT: Avez-vous une idée sur le nombre de systèmes utilisés par ces 47 associations?

M. BERNARD: D'après ce que je sais, disons qu'à la compagnie Diamond, on peut répartir huit systèmes à la fois, suivant notre système. Et la compagnie Lasalle peut répartir quatre appels à la fois. Cela fait douze, avec deux associations. Vous avez 45 autres associations qui peuvent donner en même temps un appel, parce qu'ils n'ont qu'une fréquence. Vous avez 47 associations qui peuvent vous donner 57 appels en même temps.

Et avec ce système, on n'est pas capable de donner le service, même avec tout ça. Nous sommes capables d'en prendre des appels, nous avons 25 lignes au Diamond. C'est beau dire: Envoyez-moi un taxi. Mais il faut les donner.

Il n'y en a qu'une à la fois qui est "dispatchée". Mais à la centrale téléphonique, comment vont-ils faire pour servir un client de Rivière-des-Prairies? Il n'y a jamais personne qui travaille à Rivière-des-Prairies. Ces gens-là n'appellent pas les taxis; ils ont tous des autos, des "minounes". Personne ne se sert des taxis à Rivière-des-Prairies. Qui va partir du Nord de Montréal ou de l'Est?

M. PERREAULT: Suivant votre estimation, même avec 57 fréquences, il y a embouteillage de temps en temps?

M. BERNARD: A certaines heures, disons de 7 h le matin à 9 h, de 3 h 30 jusqu'à 5 h 30 ou 6 h. C'est pour ça qu'on dit parfois que les lignes sont barrées. Cela ne sert à rien de répondre aux gens si on n'a pas de taxi. On ne peut pas donner de service. Le répartiteur appelle des voitures, mais il n'y en a pas qui répondent. Ils sont tous occupés ou ils ne répondent pas à la radio.

M. PERREAULT: Je vous remercie, c'est ce que je voulais savoir.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Merci, M. Bernard. Avant de passer le micro au ministre qui aurait un commentaire à faire, je voudrais vous dire, comme consolation dans tout ça, puisqu'il est déjà 7 h 25, que vous pouvez vous compter chanceux et heureux que je ne sois pas responsable de l'heure d'arrivée des trains nulle part, parce qu'on serait joliment en retard.

M. BERNARD: Vous prendrez un taxi.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Je prendrai un taxi, oui. Je voudrais vous remercier personnellement pour votre représentation, ainsi que ceux qui vous ont précédé. Nous allons, à la suite des commentaires du ministre, ajourner. M. le ministre.

M. PINARD: Je voudrais remercier tous ceux qui, depuis mardi dernier, se sont présentés à la commission parlementaire pour faire entendre leur point de vue. Je répète, en guise de remarque finale, que le conseil des ministres a donné son approbation aux objectifs contenues dans le projet de règlement sur le transport par véhicule-taxi, communément appelé projet de règlement no 6. Ce projet suit assez fidèlement les conclusions du rapport Bossé. Dans l'intention d'apporter une solution globale, définitive et durable aux problèmes soulevés par l'exploitation de cet important système de transport des personnes, le gouvernement s'est fixé les quatre objectifs suivants:

- 1- Organiser et rentabiliser l'industrie du taxi;
- 2- Améliorer le service à la clientèle;
- 3- Humaniser les conditions de travail de ceux qui vivent de cette industrie;
- 4- Doter cette industrie d'une structure juridique et opérationnelle efficace.

Je passe sous silence tous les moyens que nous avons pensé être les meilleurs et qui, d'ailleurs, sont contenus dans le texte du règlement no 6 pour en arriver à la réalisation de ces objectifs. Je tenais à faire cette déclaration ce soir pour que nous puissions retourner tous ensemble prendre une période de réflexion pour mieux comprendre les uns et les autres ce

qui a été déclaré, ce qui a été lu, ce qui a été proposé comme suggestion. Pour mieux réfléchir également sur les oppositions qui ont été faites au contenu du règlement no 6, comme je pense qu'il faut réfléchir aussi sur les propositions qui ont été favorables à l'établissement d'une pareille réforme.

Si les autres membres de la commission me le permettent, je voudrais proposer que la commission parlementaire des transports sur l'industrie du taxi ajourne ses travaux sine die, non pas pour signifier qu'elle ne reprendra pas les auditions, mais pour en arriver justement à prendre cette période de réflexion et d'étude qui me paraît absolument nécessaire, dans les circonstances, à tous et chacun des membres de cette commission pour démêler l'écheveau de toutes les propositions qui nous ont été faites depuis mardi dernier.

Le mot "sine die" signifie que la commission parlementaire des transports pourrait être de nouveau convoquée pour entendre les autres parties, les autres personnes ou organismes qui désireraient se faire entendre. Personnellement, je vous dis en toute franchise que je lui ai donné beaucoup de mon temps depuis mardi dernier. Je dois administrer trois ministères et j'ai essayé, du mieux que j'ai pu, d'organiser ma journée de travail en conséquence. Ce matin, je suis arrivé de bien bonne heure à mon bureau pour essayer de faire une journée normale en trois heures de travail. Cela ne me paraît pas possible. Vous admettez qu'à certains moments, nous avons été très généreux envers tous ceux qui ont voulu se faire entendre, grâce à la collaboration que nous a donnée le président de cette commission, puisque nous avons siégé parfois jusqu'à minuit et demi ou une heure du matin.

On ne peut pas continuer cependant à imposer, même à des députés et à des ministres, des conditions inhumaines de travail que d'autres ne voudraient pas accepter pour eux-mêmes. Je pense que mes propos sont raisonnables et je vous demanderais cet accord, si vous croyez que nous avons fait la preuve qu'il y a encore espoir, non seulement espoir mais qu'il y a aussi possibilité de s'exprimer dans une démocratie bien vivante au Québec. Si vous pensez que nous en avons fait la preuve, je pense que nous avons fait un grand pas tous ensemble.

M. BERNARD: M. le ministre, je vous remercie. Je voudrais cependant vous lancer une invitation ainsi qu'à M. Bossé et même à tous les députés, à venir visiter les centrales de services à Montréal. Peut-être que cela vous donnera une bonne idée d'une centrale de services. Venez et je me ferai un plaisir de vous conduire gratuitement.

M. PINARD: J'aimerais ajouter aussi, pour ceux qui pourraient peut-être penser que mes propos prêtent à confusion, que le règlement no

6 est un projet de règlement, que nous avons fait une formule alternative et que la date qui avait été fixée au 1er février comme date d'entrée possible en vigueur du règlement se trouve, de ce fait, reportée à plus tard. Je ne peux pas vous dire pendant combien de temps le gouvernement pourra laisser durer une situation comme celle qui prévaut dans l'industrie du taxi, mais je pense que c'est là un problème d'appréciation pour les uns ou pour les autres. Le gouvernement devra, d'une autre façon, prendre ses responsabilités parce que c'est le mandat qui lui a été confié.

M. BERNARD: Merci, M. le ministre.

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

M. PAUL: M. le Président, je voudrais tout d'abord endosser les remarques du ministre, surtout celle qui a trait à une période de réflexion et d'étude qui est sûrement nécessaire à tous les membres de la commission parlementaire, et spécialement au ministre et à ceux qui oeuvrent de plus près à la rédaction, que je souhaite, d'un nouveau règlement no 6 pour résoudre le problème du taxi à Montréal. Je voudrais formuler le voeu que le ministre des Transports nous informe, lorsque la commission parlementaire reprendra ses travaux, des amendements projetés ou visés, et je suis sûr qu'à ce moment-là la discussion pourrait s'orienter dans une autre voie.

Il est intéressant de noter que le ministre est resté ouvert à beaucoup de propos et de remarques qui ont été faites ici, depuis le début de nos travaux.

J'insiste à nouveau — le ministre a été prudent là-dessus — sur le fait qu'il ne faudrait pas que la commission se termine en queue de poisson et que le gouvernement décide de rédiger un nouveau règlement no 6 sans que nous ayons l'avantage de continuer l'étude déjà si bien amorcée. Spécialement, nous n'avons aucunement touché au problème du taxi dans la ville de Québec. Les circonstances ont voulu que personne de la région de Québec ne se soit fait entendre.

Je veux remercier, d'une façon bien particulière, M. Roberge et les membres de son équipe qui, cet après-midi, ont convenu d'abord qu'il leur fallait plus de temps pour exposer leurs problèmes et pour permettre à M. Bernard de se faire entendre. S'il m'était permis de faire un souhait, M. le Président, ce serait que l'association, dont est membre M. Roberge, ait préférence à la reprise de nos travaux et que cet organisme soit le premier à être entendu.

En terminant, je sympathise grandement avec toutes les responsabilités qu'épouse le ministre des Transports. Il se plaint qu'il a trois ministères, c'est vrai, mais il y aura probablement séance du cabinet ce soir; est-ce que le ministre des Transports ne pourrait pas informer l'hono-

nable premier ministre de la lourdeur du fardeau qui lui est imposé, que le poids du jour est parfois dur à supporter et surtout qu'il y a tellement d'aspirants ministres qui siègent à sa droite?

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

M. AUDET: M. le Président, il me fait plaisir, à moi aussi, de remercier et de féliciter bien sincèrement tous ceux qui sont intéressés par le taxi et qui se sont présentés ici pour témoigner et nous apporter toute la clarté que cette commission a pu recevoir des nombreux témoignages qui ont été adressés.

Avec tous les témoignages qui ont été apportés ici, cette commission sera certainement saisi du voeu de la plupart des intervenants à l'endroit du respect de la liberté des chauffeurs de taxi, du voeu quasi unanime de tous ceux qui ont parlé à la barre de conserver leur liberté. Je crois que la commission saura réserver ce voeu presque unanime de tous ceux qui ont parlé ici. Je crois que le ministre a pris conscience de la volonté de ceux qui ont témoigné en reportant à plus tard qu'au 1er février la mise en application du règlement no 6.

J'espère qu'on se reportera à une date assez éloignée pour qu'une étude aussi approfondie et sérieuse que je l'espère soit faite de ce règlement. Je vous remercie infiniment.

LE PRESIDENT (M. Séguin): Merci, M. le député. Ce sera le mot de la fin. Je voudrais, sans faire de discours et très brièvement, vous remercier, M. Bernard, puisque vous êtes le dernier à nous parler dans cette série de discussions. Je voudrais aussi ajouter mes commentaires aux commentaires du député de

Maskinongé en ce qui concerne les gens de Québec. J'assume la responsabilité du fait qu'ils n'ont pas pu se faire entendre aujourd'hui, puisque ce qui est à l'ordre du jour relève de ma juridiction et de mes responsabilités.

Justement, ce n'est pas à la toute fin, lorsqu'il ne reste que quelques minutes, qu'il faut entendre une association aussi importante que celle des petits chauffeurs de taxi de Québec, lui donner quelques minutes à la fin en la tassant pourra faire ses représentations ou en divisant son exposé pour le reprendre à une date ultérieure.

J'espère que ces messieurs nous excuseront pour la lenteur de nos travaux. Mais, étant très près du Parlement, ils sauront se représenter avec de nouvelles munitions la prochaine fois, alors que nous aurons le contexte de cette première série de rencontres, puisque nous allons ajourner nos travaux sine die, pour leur coopération et surtout pour le gros travail que chacun a fait d'après leurs questions et le grand intérêt qu'ils ont porté à ce qui a été dit par le public venu devant nous.

Je voudrais plus particulièrement remercier le ministre et, sans relever ce que le député de Maskinongé a dit lorsqu'il a fait référence à ses multiples occupations, je devrai conclure que même tous ses travaux et toutes ses responsabilités ministérielles ne l'ont pas empêché d'être constamment présent. Franchement, nous lui devons notre appréciation.

Il a été pour moi d'une aide précieuse durant les délibérations. On a reconnu son grand intérêt à nos travaux et surtout aux commentaires qui ont été faits de part et d'autres pour et contre le règlement. Sur ces mots, je dis tout simplement: La commission ajourne ses travaux sine die. Bonsoir, il est 7 h 40.

(Fin de la séance à 7 h 40)

A N N E X E 1

MEMOIRE de contestation au règlement no 6 de l'avant-projet du 20 décembre 1972 sur le transport par véhicule-taxi, présenté par l'ASSOCIATION DES PROPRIETAIRES DE TAXI DE ST-JEROME.

Messieurs,

Lors d'une assemblée d'urgence de notre association tenue mardi le 9 janvier 1973, à laquelle étaient invités les propriétaires de taxis de St-Antoine-des-Laurentides et de Lafontaine, (dont l'annexion des territoires est en cours), il fut proposé et accepté à l'unanimité que le règlement no 6 soit rejeté comme inacceptable et que des pressions et représentations d'usage soient exercées auprès du gouvernement et de la commission chargée de l'étude dudit règlement. A cet effet, le président de notre association, avec un ou des membres de son choix, fut mandaté pour faire valoir nos droits et obligations au règlement no 6, dont les principaux sont décrits ci-bas:

PERTE DE COMMERCE ET D'IDENTIFICATION:

Par l'acceptation du règlement no 6, le gouvernement se rendrait complice d'une grave atteinte à l'entreprise privée en transformant en simple privilège des permis durement acquis et évalués à ce jour, entre \$2,000 à \$6,000., en éliminant toutes raisons sociales de taxi qui font partie intégrale de toute communauté et en réduisant tout propriétaire actuel à ne devenir que des marionnettes numérotées, n'opérant que lorsque les ficelles radiophoniques seront tirées.

CAUTIONNEMENT:

Il est inconcevable qu'un propriétaire de taxis soit tenu de déposer un cautionnement pour renouveler un permis qui lui appartient déjà. Le ou les auteurs de ce règlement (6-214 & 6-215) auraient dû, en cas d'incertitude, jeter un regard sur toutes autres agences gouvernementales qui régissent d'autres entreprises privées pour réaliser qu'un tel geste est une autre manière de détruire d'autres entreprises privées directement ou indirectement reliées à l'industrie du taxi.

ASSOCIATION:

L'intention de vouloir obliger les détenteurs de permis de propriétaire à joindre la nouvelle association qui sera formée au sein de l'agglomération à laquelle il appartiendra, semble être une mesure arbitraire dangereuse pour les membres vu l'absence totale des estimations financières pour mener à bien une telle association, une étude approfondie sur les montants requis pour défrayer les prix:

- 1o d'appartenance au conseil du taxi
- 2o d'installation de centrale téléphonique et radiophonique,
- 3o d'achat de terrains ou bâtisse devant loger la centrale,
- 4o les salaires du directeur et tout autre employé requis au fonctionnement et entretien du local.
- 5o les montants requis pour défrayer les dédommagements aux propriétaires dont le renouvellement de leur permis leur sera refusé.

Toutes ces études et estimations devraient être soumises à tout propriétaire actuel avant la préparation et présentation de règlement afin d'être en mesure de déterminer la rentabilité d'une telle association, il faudrait aussi faire connaître le nombre exact de membres qui devront en partager le coût.

CENTRALE & AGGLOMERATION:

La formation de la centrale confiée à un fonctionnaire gouvernemental sans avoir recours à l'expérience de propriétaire ou association existants est un autre fait difficile à accepter surtout à cause des problèmes complexes dus à la grandeur de l'agglomération, qui dans notre cas comprend 17 (dix-sept) municipalités.

Avant de penser à former une centrale de cette envergure, il faudrait que le gouvernement prépare et distribue aux propriétaires actuels une foule de renseignements tels:

- i carte géographique de l'agglomération
- ii un guide de rues de chaque municipalité
- iii un résumé des règlements municipaux de chaque municipalité
- iiii une période de temps assez substantielle devrait être accordé pour l'étude de tous ces documents, de façon que chaque propriétaire ou chauffeur soit en mesure de donner le meilleur service possible. Il faudrait aussi renseigner les propriétaires sur le coût et la sorte d'appareil de télécommunication qu'ils sont requis d'installer dans leur véhicule-taxi.

PROBLEMES:

Il est nécessaire de reconnaître que les problèmes du taxi des grandes villes ne sont pas les mêmes pour le reste de la province, dû au fait que 95 p.c. de ceux-ci sont propriété indépendante et (dans la majorité des cas) n'utilisent les services de chauffeur seulement pour se donner une ou deux journées de congé par semaine.

- Il y a plusieurs autres articles du présent règlement qui devraient être réétudiés:
- I le permis qui devient caduc au décès du propriétaire. Il est déjà assez pénible de perdre son gagne-pain, sans, en même temps perdre sa source de revenu. Il serait beaucoup plus rentable que le permis demeure la propriété de la succession du décédé.
 - II qu'advierait-il du propriétaire résidant en dehors de l'agglomération et qui détient un permis municipal depuis plusieurs années.

- III pourquoi la nécessité de refuser le double emploi ou de refuser, dans une ville de plus de 25,000 habitants, qu'un propriétaire ait d'autres sources de revenus, ce qui constitue une autre attaque envers l'entreprise privée, qui pourrait se solder par une perte d'emploi pour un salarié.
- IV pourquoi attaquer l'utilisation de pneus rechappés sur un véhicule-taxi, lorsque la même agence gouvernementale les permet, sur roues arrière, de tout autre mode de transportation publique, le taxi étant déjà reconnu comme un gros client du commerce de pneus rechappés?
- V il serait d'une grande utilité de faire connaître au propriétaire ce qu'est exactement le bureau de normalisation si souvent mentionné.

Ces critiques et suggestions vous sont adressées dans le but principal de sauver l'entreprise privée du taxi, de garder et conserver à celle-ci son identité individuelle si chère à une clientèle durement acquise.

Il serait très salutaire à toutes personnes concernées, si ce règlement était retenu de façon d'en permettre une étude plus approfondie, ce qui permettrait de reconnaître la différence énorme qui existe dans l'industrie du taxi de ville et de campagne.

Le tout vous est respectueusement soumis dans l'espoir que votre commission ne brimera pas les droits d'individus, qui ont choisi librement, ce commerce afin de pouvoir démocratiquement subvenir aux besoins de leurs familles.

Association des Propriétaires
de St-Jérôme.

(Signé) M. Jules Durand, Président.

St-Jérôme, ce 15ième jour de janvier 1973.

Membre de la Commission Parlementaire
Monsieur,

Après avoir pris connaissance du règlement 6 sur le transport par véhicule-taxi, notre Association en est venue à la conclusion suivante:

Attendu que: Actuellement, nos membres et le public sont satisfaits de l'administration et de l'opération du taxi dans notre région;

Attendu que: le règlement 6 tel que préconisé par M. Alfred Bossé s'inspire et serait en partie applicable à la ville de Montréal seulement ou existe actuellement des troubles évidents;

Attendu que: par ce règlement tel que rédigé serait plus ou moins l'étatisation de l'industrie du taxi dans la province de Québec, et que nous perdons toutes libertés de commerce;

Attendu que: nous nous opposons énergiquement à la formation d'une centrale de contrôle qui serait irréalisable et non rentable à cause du coût d'opération;

Attendu que: l'agglomération du Nord de Montréal telle que décrite par le règlement est beaucoup trop étendue afin de procurer un service adéquat;

Attendu que: plusieurs autres articles dudit règlement sont inacceptables;

Attendu que: notre commerce n'aura plus aucune valeur et que la majorité devra abandonner;

Il est proposé par M. Roland Raymond

Appuyé à l'unanimité

Que l'Association des propriétaires de taxis St-Jérôme s'oppose formellement au règlement 6 sur le transport par véhicule-taxi excepté les deux items suivants: Taux et taximètre, et que demande soit faite au gouvernement de reconsidérer la situation et de ne pas régler les problèmes du taxi de la ville de Montréal sur le dos de la balance de l'industrie du taxi dans la province de Québec.

Copie conforme

(Signé) Jules Durand
Président

St-Jérôme le 10 janvier 1973.

ANNEXE 2

MEMOIRE SOUMIS PAR WEST ISLAND TRANSPORTATION LTD.

West Island Transportation Ltd.

West Island Transportation Ltd., est une compagnie privée qui sert le public, soit telle que présentement constituée ou encore par l'intermédiaire de ses compagnies précédentes, depuis 1955. Elle détient et opère 15 permis et procure par voie d'association une centrale de contrôle et d'autres services à 60 détenteurs de permis, chauffeurs et propriétaires et 40 chauffeurs suppléants. Des permis sont présentement détenus dans les municipalités de Beaconsfield, Dollard-des-Ormeaux, Dorval, Kirkland et Pointe-Claire.

La compagnie reconnaît et supporte, sans aucune réserve, les soumissions-compagnes de la Chambre de Commerce de Pointe-Claire et d'Amaron & Stead, Avocats. Cette dernière est soumise au nom des chauffeurs et propriétaires dont plusieurs opèrent en association avec la compagnie.

L'Ouest de l'Île

Pour les fins de la présente soumission, "l'Ouest de l'Île" signifie la portion de la région de Montréal comprise dans la portion ouest de l'Île de Montréal, tel que représenté à l'Assemblée Nationale par la circonscription de Robert-Baldwin et Jacques-Cartier.

Par réputation tout au moins, la population de l'Ouest de l'Île a toujours été considérée comme formant une société affluente et jouissant d'excellents services ainsi que de multiples avantages enviables. Ceci n'est pas tout à fait exact et parmi cette population d'environ 160,000 personnes, se retrouve toute la gamme de l'échelle économique avec ses besoins pressants et non-satisfaits.

La réponse à quelques-uns de ces besoins repose en très grande partie sur la création ou l'établissement d'un service, privé et interne de transport en commun, compréhensif, intégré et rationnel. Ceci n'existe pas présentement dans l'Ouest de l'Île. Le règlement no 6, s'il est adopté dans son interprétation originale, entraînera la détérioration du présent service, si inadéquat soit-il.

Le Rôle du gouvernement

La philosophie du gouvernement actuel peut se résumer dans les trois objectifs suivants: participation communautaire dans les décisions qui affectent ladite communauté — amélioration de la qualité de l'existence et encouragement de l'initiative privée.

La participation communautaire est encouragée de façon générale et ceci a été pris en considération lors de la législation récemment adoptée, concernant les services de santé et les services sociaux, alors que la décentralisation au niveau communautaire en ce qui a trait aux prises de décisions, a été rendu accessible à tous. Le règlement no 6 est en contradiction flagrante avec cet effort vu qu'il dépouille les municipalités de toute autorité en ce qui a trait à l'industrie du taxi. Bien qu'il soit reconnu qu'il est de l'intérêt public d'établir certains règlements uniformes s'appliquant à la grandeur de la province, l'accessibilité libre et facile du public, des chauffeurs et propriétaires aux différentes organisations communautaires de régie est essentielle afin de déterminer certaines conditions locales qui affectent le service et les moyens de subsistance. Une autre subdivision de l'Île de Montréal est absolument nécessaire. Le chauffeur doit avoir droit de parole.

La qualité de l'existence implique plusieurs choses; entre autres, liberté et sécurité. Pour le chauffeur de taxi, le règlement no 6 imposera un régime pénal où la dignité humaine n'aura aucune place — par voie de diffusion le public sera informé chaque fois qu'il sera nécessaire au chauffeur de laisser son véhicule afin de remplir les fonctions naturelles du corps humain. Le véhicule ne peut être utilisé pour fins personnelles. Le revenu de plusieurs sera fortement diminué par cette réglementation. En ce qui concerne le public, un service local signifie un service plus personnel. Le transport des enfants est un souci constant pour les parents et un contrôle local signifie un service plus responsable. Une subdivision supplémentaire de l'Île de Montréal est nécessaire. Le chauffeur et le public ont droit de parole chaque fois que leurs intérêts sont en jeu.

Initiative privée, entreprise libre, donnez-lui le nom que vous voulez, celle-ci a pour base la poursuite du profit assujettie au contrôle du marché local. L'industrie du taxi représente l'un des derniers domaines où l'individu ou le petit entrepreneur peut réussir et prospérer. La valeur représentée par l'habileté d'un homme d'affaire, son temps, son énergie, tout ceci se résume dans le mot "goodwill", ce qui représente une valeur marchande concrète. D'un seul coup, le règlement no 6 détruira l'un des principes de base de notre société et ceci sans le moindre dédommagement. La disparition de tout stimulant ou motivation de l'industrie sera au détriment total de l'entrepreneur,

du chauffeur et du public. Une plus grande liberté doit être accordée dans la mise en marché des permis.

Considérations spécifiques

Une revue du règlement indique que plusieurs articles ont besoin d'être révisés de façon substantielle ou doivent tout simplement disparaître. Les plus évidentes sont les suivantes: 6.90, 6.135, 6.136, 6.145, 6.147, 6.190, 6.196, 6.197, 6.272, 6.276, 6.306, 6.341 to 6.367. Il serait préférable cependant que l'on procède à une révision totale du règlement dans son entier.

Respectueusement soumis,
(Signé) Arthur J. Rochette,
Président,
West Island Transportation Ltd.

A la commission parlementaire des Transports

Au nom de plus de soixante (60) propriétaires et chauffeurs de taxis des banlieues ouest de Montréal, le présent bref est soumis afin d'exprimer l'opposition de ceux-ci en ce qui concerne certains articles du règlement no 6, récemment proposé, et qui doit être promulgué en accord avec les termes de la Loi des transports. Bien qu'il soit reconnu que la réglementation de l'industrie du taxi par le gouvernement provincial, sur une base uniforme, au lieu que par une multitude de municipalités, chacune ayant ses règlements particuliers, est en principe une chose souhaitable, il est respectueusement soumis que le règlement no 6, tel que présentement rédigé, ne répond pas aux besoins de l'industrie aussi bien en ce qui concerne les associations, les propriétaires ou chauffeurs de taxi et que la mise en vigueur dudit règlement dans sa présente forme ne peut qu'entraîner un service de qualité inférieure pour le public.

Ceux en faveur de qui ce bref est soumis ne s'objectent pas tellement à la partie du règlement qui s'applique à l'opération journalière du taxi; cependant il est à se demander si la législation des bonnes manières est l'une des prérogatives les plus pressantes qui confronte le gouvernement. Ici nous faisons allusion plus spécifiquement au droit de fumer sans obtenir au préalable la permission du client (6.64) ainsi qu'à l'ouverture et à la fermeture des portes du véhicule (6.56).

Le souci des personnes représentées par ce bref est cependant beaucoup plus fondamental. Le règlement no 6 a pour effet de placer le commerce de chaque propriétaire de taxi dans une situation plus ou moins précaire. Bien qu'il soit exact qu'un dédommagement a été promis à quiconque se verra retirer son permis afin de satisfaire à l'article du règlement no 6 dans lequel une réduction des permis présentement en circulation est prévue, il est considéré fort douteux que le montant de ce dédommagement sera adéquat pour compenser le propriétaire de taxi pour la perte de son gagne-pain. Plusieurs de ces personnes ont choisi ce métier principalement parce qu'ils étaient incapables de trouver un emploi dans un autre domaine, soit à cause de leur âge, d'un manque d'instruction ou de formation ou encore d'une infirmité quelconque. Dans de tels cas, la perte du permis, même s'il y a dédommagement prévu pour sa valeur marchande, signifie tout simplement que ces individus devront sans doute joindre les rangs déjà bien remplis, des sans-emplois et de ceux qui ne sont pas employables.

Plusieurs chauffeurs ont exprimé la crainte de ne plus être en mesure de continuer à gagner leur vie, quelques uns parce qu'ils n'ont pas le degré d'instruction suffisant pour leur permettre de se qualifier en vertu des nouveaux règlements, et même s'ils parvenaient à se qualifier, à ne pas pouvoir être en mesure de faire face au travail de paperasse qu'on exigerait d'eux. De plus, ils doutent fort qu'ils puissent fournir le cautionnement exigé par le règlement.

La seconde objection de principe qui doit être exprimée est qu'avec l'avènement du règlement no 6 disparaît l'auto-détermination et le choix d'association et tous les aspects de la libre entreprise se trouvent fortement restreints. Ces aspects sont exactement ceux qui tiennent, le plus à coeur à cette catégorie de travailleurs qui forment l'industrie du taxi, plus que tout autre, et qui sont considérés comme essentiels à notre présent mode de vie et système gouvernemental.

La troisième objection de principe de ceux au nom desquels ce bref est soumis, est qu'ils n'ont aucun moyen de protéger le placement parfois considérable que représente ce commerce, puisque le permis, qui représente la condition essentielle à l'opération de ce commerce ne peut désormais être transmis, même en cas de décès. La suggestion que cet obstacle pouvait être contourné par l'incorporation du commerce est en fait une solution d'homme riche et nullement pratique pour le propriétaire d'un seul véhicule.

A la lumière de ces remarques, il est respectueusement soumis que les additions et les changements suivants soient pris en considération dans toute législation ou réglementation gouvernant l'industrie du taxi.

- (1) Les permis devraient être transférables librement sans restriction et sans frais à toute personne qui se conforme aux exigences fixées pour l'opération d'un commerce de taxi et qui possède l'équipement nécessaire à cette opération.

- (2) Il ne devrait y avoir aucune limite sur le nombre d'associations ou de centrales téléphoniques et tous devraient avoir le droit d'appartenir à l'association de leur choix. Ces associations devraient cependant être tenues légalement responsables des actions de leurs membres alors qu'ils opèrent ces taxis.
- (3) Tous les présents détenteurs de permis devraient avoir la ferme assurance de la continuation de leurs permis, qu'il s'agisse d'un seul ou de plusieurs, aussi longtemps qu'ils continuent à se conformer auxdites exigences raisonnables faisant partie du règlement et qui se rapportent à l'opération. Si le présent nombre de permis doit être diminué, ceci devrait être fait sur une base volontaire, par l'intermédiaire d'un corps gouvernemental dûment appointé, lequel serait en mesure d'acheter contre dédommagement raisonnable, tout commerce de taxi afin que le ou les permis en question puisse(nt) être retiré(s).
- (4) Le renouvellement de son permis sera garanti à tout chauffeur aussi longtemps qu'il continuera à se conformer aux exigences raisonnables présentement en vigueur s'y rapportant, et personne ne devra être privé de son droit de conduire un taxi pour des raisons telles que manque d'instruction, langue ou infirmité quelconque qui ne constituent pas présentement un empêchement en vertu des règlements relatifs au permis qu'il détient déjà.
- (5) Un individu pourra avoir le droit de détenir plus d'un permis et ne devra pas se voir refuser le droit de détenir un tel ou de tels permis pour la seule raison qu'il occupe un emploi autre que celui que constitue l'opération d'un taxi.
- (6) La stipulation concernant le cautionnement qui doit être déposé préalablement à l'émission d'un permis de chauffeur ou de propriétaire devrait être enlevée du règlement.
- (7) Un propriétaire de taxis devrait avoir la permission d'utiliser son véhicule pour fins personnelles, s'il le désire pourvu qu'il ait enlevé le dôme sur le toit de son véhicule au préalable.

Ces représentations sont respectueusement soumises à la considération des membres de cette commission avec l'espoir que les points soulevés seront attentivement étudiés et se retrouveront sous forme d'amendements à la réglementation proposée tel que présentement indiqué dans le règlement no 6.

Nous désirons exprimer notre gratitude pour l'attention que les membres ont bien voulu accorder à cette soumission.

QUEBEC, le 16 janvier, 1973.

(Signé) AMARON AND STEAD
AVOCATS

A N N E X E 3

Télégramme du président de la commission à la compagnie
West Island Transportation

TO MR ARTHUR J. ROCHETTE, 126 DIEPPE, POINTE-CLAIRE, QUEBEC. (Tel: 695-4934)

THE PARLIAMENTARY COMMITTEE OF TRANSPORT OF THE NATIONAL ASSEMBLY HEARD TO-DAY TESTIMONIES CONCERNING FAIRVIEW TAXI LIMITED AND DEMAND THAT NO CHANGE BE MADE IN RELATION TO PERSONS ENGAGED IN THE COMPANY, AND ESPECIALLY THAT NO REPRISAL BE INFLICTED TO PERSONS WHO TESTIFIED. THUS THE COMMITTEE INSIST THAT NO LAYOFFS NOR OVERCHARGES OF ANY KIND BE DECIDED BY THE COMPANY. IN A WAY THAT ANYONE WHO TESTIFIED BEFORE THE PARLIAMENTARY COMMITTEE BE REPRIMENDED FOR THIS REASON.

FOR THE PARLIAMENTARY COMMITTEE

ARTHUR SEGUIN, PRESIDENT