



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session - 32e Législature

Commission permanente des transports

Question avec débat:
Les problèmes de l'industrie du taxi

Le vendredi 27 novembre 1981 - No 5

Président: M. Claude Vaillancourt

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Exposé du sujet	
M. Michel Bissonnet	B-157
Réponse du ministre	
M. Michel Clair	B-160
Argumentation	
M. Maximilien Polak	B-164
M. Cosmo Maciocia	B-175
Mme Huguette Lachapelle	B-180
Conclusions	
M. Michel Bissonnet	B-183
M. Michel Clair	B-184

Intervenants

M. Réal Rancourt, président

M. Michel CLair
M. Michel Bissonnet
M. Cosmo Maciocia
M. Maximilien Polak
M. Claude Lachance

Abonnement: 25 \$ par année pour les particuliers
60 \$ par année pour les institutions et organismes publics
0,75 \$ l'exemplaire - Index: 5 \$

Chèque rédigé à l'ordre du ministre des Finances et adressé à:
Service des documents parlementaires
Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec G1A 1A7

Pour renseignements supplémentaires, téléphoner: 418-643-2890
Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0709-3632

Le vendredi 27 novembre 1981

Question avec débat: Les problèmes de l'industrie du taxi

(Dix heures quatre minutes)

Le Président (M. Rancourt): À l'ordre, s'il vous plaît!

Bonjour. Je déclare la séance de la commission des transports ouverte.

Donc, la commission des transports est réunie aujourd'hui pour entendre la question avec débat sur les problèmes de l'industrie du taxi.

Les membres de cette commission sont: M. Blouin (Rousseau), M. Bourbeau (Laporte), M. Clair (Drummond), M. Desbiens (Dubuc), M. Gauthier (Roberval), M. Lachance (Bellechasse), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Mailloux (Charlevoix), M. Middlemiss (Pontiac), M. Ouellette (Beauce-Nord), M. Vaillancourt (Orford).

Les intervenants sont: M. Assad (Papineau), M. Baril (Arthabaska), M. Beaumier (Nicolet), M. Caron (Verdun), M. Grégoire (Frontenac), M. Maciocia (Viger), M. Mathieu (Beauce-Sud), M. Perron (Duplessis), M. Rodrigue (Vimont).

Est-ce qu'il y a une proposition pour inclure madame la députée de Dorion?

M. Clair: Étant donné que, dans notre caucus, dans le caucus de notre parti, la députée de Dorion s'intéresse activement au dossier du taxi, si mes collègues n'ont pas d'opposition, je demanderais qu'elle puisse agir comme membre suppléant ou comme membre.

M. Bissonnet: Je suis bien d'accord, de toute façon, le député de Sainte-Anne et moi-même ne sommes pas membres de la commission des transports et nous nous y intéressons de façon très particulière également.

M. Clair: Alors, si je comprends, M. le Président, si je veux que le débat cesse dès maintenant, il n'y aura pas de problème.

M. Bissonnet: Il n'y aura pas de problème, disons, M. le Président, à mettre le député de Sainte-Anne et moi-même et la députée de Dorion comme remplaçants de membres de la commission qui ne sont pas présents ce matin.

Le Président (M. Rancourt): Donc, le député de Sainte-Anne remplace le député Caron de Verdun.

M. Bissonnet: Et Michel Bissonnet

remplace le député de Charlevoix, M. Mailloux.

Le Président (M. Rancourt): Les députés de Charlevoix et Verdun, d'accord. Madame...

M. Clair: Pourrait remplacer mon adjoint parlementaire, le député de Beauce-Nord, M. Ouellette.

Le Président (M. Rancourt): Madame la députée de Dorion remplace le député de Beauce-Nord. D'accord?

M. Maciocia: M. le Président, moi je suis intervenant dans... Est-ce que cela va quand même, il n'y a pas de problème?

Le Président (M. Rancourt): Il n'y a aucun problème pour vous, vous êtes déjà inscrit.

J'aimerais vous rappeler les paramètres de la rencontre d'aujourd'hui, cela veut dire que la personne qui a fait la demande de la question avec débat est la première à intervenir. Donc, c'est le député de... Je m'excuse, mais votre comté?

M. Bissonnet: De Jeanne-Mance.

Le Président (M. Rancourt): ...Jeanne-Mance qui a droit à intervenir le premier et vous avez droit à vingt minutes. Le ministre, en deuxième, a droit à vingt minutes aussi. Ensuite, de chaque côté de la salle, les questions et les interprétations qui peuvent être données par les députés pourront être faites, mais en considérant que chaque député ne peut avoir plus que vingt minutes au total durant la séance qui, en principe, doit se terminer à 13 heures. J'espère qu'on s'est bien entendu là-dessus et qu'on est prêt à commencer.

M. le député de Jeanne-Mance.

Exposé du sujet

M. Michel Bissonnet

M. Bissonnet: M. le Président, M. le ministre, messieurs les membres du gouvernement, je voudrais remercier tout d'abord le député de Sainte-Anne, M. Polak, et le député de Viger, M. Maciocia, de m'assister dans ce dossier.

Le 11 novembre, à la suite d'un débrayage des chauffeurs de taxi de la

région de Québec, j'ai posé la question au ministre des Transports pour qu'il convoque une commission parlementaire sur le sujet afin d'entendre les intervenants dans le domaine du taxi pour faire valoir leur grief à l'endroit des règlements qui les régissent. Le ministre m'a indiqué qu'il ne voulait pas faire une commission parlementaire. Alors, j'ai inscrit la question avec débat, qui était, à ce moment, le seul moyen pour moi que cette Chambre puisse discuter des problèmes du taxi dans la province de Québec.

J'aurais trouvé plus avantageux qu'une commission parlementaire soit tenue pour pouvoir entendre les intervenants compte tenu que, depuis 1970, nous avons eu le rapport Rossé qui a fait suite à une étude des problèmes du taxi; nous avons eu également un service de plan de carrière, analyse de la profession des chauffeurs de taxi en octobre 1976, il y a eu un autre rapport qui a été fait sur le transport des personnes, rapport du comité des transports de la région de Montréal en septembre 1977; l'industrie du taxi par CGGL, conseillers en gestion en 1977; le prix du transport au Québec en 1978; l'analyse de la réglementation du taxi au Québec, une thèse qui a été présentée à l'Université Laval par M. Papillon, et le rapport CONTAX sur la tournée provinciale de consultation sur le règlement du taxi no 6 dans la province de Québec en mars 1979 et il y a un groupe de travail sur la rentabilité du taxi sur l'île de Montréal dont un rapport d'étapes a été déposé en juin 1980.

Lorsque j'ai été élu député du comté de Jeanne-Mance à l'Assemblée nationale, à l'intérieur du caucus de mon parti, j'ai sollicité auprès de mon chef que je sois le responsable du dossier du taxi, car j'ai travaillé comme chauffeur de taxi de 1966 à 1971, ce qui m'a permis de connaître véritablement les problèmes que chaque chauffeur de taxi rencontre quotidiennement.

Dans un premier temps, permettez-moi de souligner qu'il y a un problème particulier dans la région de Montréal sur la qualité des chauffeurs de taxi. Je pense que le gouvernement est conscient de cela. Deuxièmement, il y a trop de permis de chauffeur de taxi, en particulier dans la région de l'île de Montréal et également dans la région de Québec.

Donc, je voudrais, dans un premier temps, exposer au ministre les problèmes que connaît un chauffeur de taxi dans l'exécution de ses fonctions. Je peux vous informer qu'en 1966, un chauffeur de taxi avait les mêmes revenus qu'aujourd'hui. En 1966, il en coûtait, pour louer une voiture à Montréal, 9 \$ par quart de douze heures, 10 \$ par quart de nuit, et la gasoline pouvait coûter environ 6 \$ pour un plein d'essence après douze heures de travail.

Actuellement, les coûts de location sont

de 24 \$ pour un quart de jour, 27 \$ pour un quart de nuit et 35 \$ pour un quart "single", c'est-à-dire 24 heures. Selon les informations que j'ai recueillies des chauffeurs de taxi de la région de Québec et de la région de Montréal également, on peut dire qu'actuellement la moyenne du coût d'un plein d'essence après douze heures de travail, c'est d'environ 32 \$ à 40 \$ selon la voiture. Il est évident que les petites voitures, c'est en bas de 32 \$.

Donc, en 1966, un chauffeur qui faisait douze heures de taxi avait, en travaillant très fort - parce que faire du taxi, c'est un travail qui, lorsqu'on a des taux de location à payer, demande beaucoup de persévérance, l'attente sur les stands, surtout dans la région de Montréal où il y a trop de taxis, c'est presque une course dans les rues principales pour héler un client - une moyenne de 40 \$ de revenu pour une journée de douze heures. En 1966, cela donnait à un chauffeur de taxi un revenu de l'ordre de 25 \$. Aujourd'hui, il en coûte 24 \$ de location pour un chauffeur de taxi - on va prendre la formule de location et ensuite, la formule propriétaire chauffeur de taxi - et une moyenne de 35 \$, ce qui fait 59 \$,

Les chauffeurs de taxi que j'ai rencontrés durant les trois dernières semaines me disent qu'ils font en moyenne un revenu de 80 \$ à 90 \$ pour une durée de travail de douze heures. Dans une journée exceptionnelle, un chauffeur de taxi peut faire, en douze heures, un montant de 100 \$, comme aujourd'hui, c'est favorable aux chauffeurs de taxi compte tenu du temps qu'il fait.

Donc on considère qu'en 1981, un chauffeur de taxi qui paie 59 \$ de location et en essence, a un excédent de l'ordre de 20 \$ à 30 \$ par jour. Il faut considérer qu'il n'a pas de journée de maladie, pas de vacances.

(10 h 15)

Le propriétaire, qui conduit son auto doit payer un minimum de 26 \$ par jour de frais d'administration. L'essence coûte entre 32 \$ et 40 \$. Pourquoi 26 \$ par jour? L'assurance: 1500 \$ au minimum. (Plus tard, au cours de cette question avec débat, je vous donnerai des cas particuliers d'individus pour expliquer combien il en coûte pour un propriétaire de taxi de Québec comme ceux que nous avons rencontrés hier.)

Il en coûte donc une moyenne de 1500 \$ d'assurance. L'année dernière, chaque propriétaire avait une franchise de 300 \$. Que le propriétaire soit responsable ou non de l'accident, les compagnies d'assurance n'en tiennent pas compte. Il y a 250 \$ d'assurance pour l'assurance gouvernementale, 52 \$ pour le permis à la Commission des transports du Québec et 50 \$ pour la plaque d'immatriculation; il y aura une augmentation cette année.

Supposons qu'un chauffeur de taxi propriétaire change de voiture à tous les trois ans - ce qui est un maximum, beaucoup le font à l'intérieur de deux ans - et supposons un montant de 3000 \$ par année. Cela fait 9000 \$ en trois ans, ce qui est plus que modéré comme chiffre, compte tenu des taux d'intérêt de l'ordre de plus de 20% que le propriétaire doit financer pour acheter une nouvelle voiture. Les frais sont de l'ordre de 2000 \$ pour les réparations, l'entretien annuellement. Ce qui donne une moyenne de 7000 \$ par année pour les frais, en étant très modéré. Cela représente un montant de 131 \$ par semaine; divisé par 5 jours ouvrables de douze heures par jour, ça donne une moyenne de 26 \$ par jour plus l'essence de 35 \$, ce qui fait 61 \$.

À ce moment-là, il est certain que le propriétaire artisan chauffeur de taxi va travailler plus de 12 heures par jour. Il va travailler plus de 60 heures par semaine et travaillera aux heures de pointe s'il est seul conducteur de sa voiture.

Cela n'inclut pas le propriétaire artisan qui fait partie d'une association de services. À titre d'exemple, le type qui fait partie d'une compagnie comme l'Association de taxis LaSalle, à Montréal, doit déboursier à cette association un montant additionnel de 1000 \$ par année pour être membre de cette association de services.

Donc, c'est la situation actuelle des chauffeurs qui louent et des propriétaires qui sont à leur compte. Selon les informations que j'ai - parce que j'ai pris des taxis, à Québec, cette semaine, et à Montréal également - la moyenne actuelle, dans le mois de novembre, c'est à peu près 75 \$ de "way bills", moins les dépenses en tant que propriétaire, et l'essence. Évidemment, l'augmentation sur l'essence qui a été décrétée dans le discours sur le budget et qui est en vigueur est une augmentation assez extraordinaire pour les chauffeurs de taxi.

Dans le Journal de Québec, ce matin, il y avait un article intitulé "S.O.S. Taxis." On dit: Plusieurs propriétaires de taxis devront envisager la faillite ou la cessation de leurs activités si le gouvernement du Québec ne compense pas les pertes que va entraîner la nouvelle surtaxe sur l'essence.

"Tel est du moins le cri d'alarme lancé hier par le vice-président de la Ligue de taxi de Montréal... La ligue, qui regroupe des propriétaires de plus de 5200 permis de taxi sur l'île de Montréal, soutient que la surtaxe occasionnera des déboursés annuels de plus de 2000 \$ par année à chacun de ses membres."

À titre d'exemple, dans la région de Québec, la compagnie de taxi Co-Op, l'association coopérative, numéro de téléphone - parce qu'il y a deux associations et deux numéros de téléphone différents - 525-5191, en 1979, recevait 1 921 000

appels, pour des services de taxi à domicile. En 1980, l'association coopérative a reçu 1 371 000 appels, comparativement à 1 921 000, soit une diminution de 29%, des gens de la région de Québec qui font affaires avec cette coopérative, une réduction de 29% d'appels, ce qui est une diminution importante.

Donc, dans l'industrie du taxi, évidemment, dans la région de Québec, selon les chauffeurs de taxi, il y aurait à peu près une cinquantaine de permis qui sont des permis de trop. Dans la région de Montréal, on parle de 1000 à 1500 permis. Au cours du débat, nous vous soulignerons notre point de vue sur le nombre de permis dans ces deux régions. Il demeure qu'ayant trop de permis, les revenus de chaque chauffeur de taxi sont moindres. Il n'y a aucune sécurité pour ces gens, pas de journée de maladie, pas de journée de vacances. Donc, le chauffeur propriétaire doit faire des semaines très longues pour pouvoir penser à prendre des vacances, comme tout citoyen du Québec. Si on calcule le revenu horaire, on est bien en dessous du salaire minimum. Je rencontrais hier des chauffeurs de taxi qui travaillent depuis 28 ans ou 30 ans. Ce matin, j'ai pris un taxi à l'hôtel Hilton, le type a attendu une heure avant de prendre son premier client qui était moi. Il me disait que la situation du taxi, pour lui, c'est très difficile, il pense à quitter ce travail. Mais où va-t-il aller? Ça fait 30 ans qu'il fait du taxi, il ne peut pas se lancer dans d'autres domaines.

Évidemment, les propriétaires de taxi et les chauffeurs, locataires ou propriétaires, ont beaucoup de difficulté, comme dans la région de Montréal. J'ai remarqué qu'il y avait un certain harcèlement de la part des policiers, je dois le dire, pour des raisons que je ne peux pas expliquer. Le fait demeure que lorsqu'un chauffeur de taxi doit payer avant de commencer son travail, doit faire face à un objectif d'un minimum de 55 \$ de revenus, c'est bien sûr qu'il y a de la nervosité. Souvent, il doit aller vite et lorsqu'il a une contravention ou un billet de vitesse, sa journée est finie. Il travaille, à ce moment, toute la journée pour payer cette contravention.

Un article dans le Journal de Montréal disait que les chauffeurs de taxi sont en colère. Ils sont d'ailleurs venus ici, à la suite de la décision du gouvernement d'augmenter la taxe sur l'essence. Tous les chauffeurs de taxi font face à des difficultés et, actuellement beaucoup de personnes parlent d'augmentation des tarifs, mais c'est la clientèle que le taxi doit avoir pour survivre. Donc, dans un premier temps, il est important que le ministère des Transports étudie la question parce qu'il y a eu sept ou huit rapports ayant trait aux taxi depuis 1976. Il y a eu un groupe de travail sur la

rentabilité du taxi sur l'île de Montréal qui a été déposé le 30 juin 1980. Je demande au ministre où il en est rendu avec ce rapport. Je sais qu'il y a eu deux ou trois réunions en ce qui concerne l'aéroport de Dorval depuis. Est-ce que c'est un rapport d'étapes? Est-ce que le ministre peut nous dire où nous en sommes rendus, à la suite de ce rapport d'étapes? Il y a également le rapport CONTAX sur le règlement no 6. Il y a eu une consultation auprès de 250 chauffeurs de taxi dans la plupart des régions de Québec.

Selon les recommandations du rapport CONTAX, je veux juste souligner qu'il s'agit d'un groupe de la firme Cerhu, qui a été engagée par le gouvernement pour faire une étude sur la situation du taxi, en particulier en ce qui a trait au règlement no 6. Je voudrais attirer l'attention du ministre sur le fait qu'après des contacts et des recherches la firme Cerhu dit ceci:

Nous avons dégagé quelques facteurs conditionnant positivement ou négativement les chances de succès de la tournée de consultation projetée. Le taxi semble en mauvaise posture économique. Le seuil de rentabilité est apparemment non atteint. Les chauffeurs et les propriétaires sont sous-rémunérés par rapport au nombre d'heures travaillées. Rendu à sa dixième refonte interne en cinq ans, le règlement 6 sur le transport par taxi semble connaître moult difficultés à être adapté aux besoins des travailleurs de la base. Cette observation pourrait en fait cacher un conflit latent ou manifeste entre les travailleurs à la base de l'industrie et le ministère des Transports. Ce sont les informations que la firme Cerhu fournit dans son rapport soumis au ministère en 1979.

D'un autre côté, approchés avec tact et honnêteté, nous croyons que les travailleurs de la base seraient prêts à collaborer, s'ils sentaient une réelle ouverture de la part du ministère. La firme a trouvé qu'il y avait peut-être un manque de collaboration. Je vous pose la question, M. le ministre, à savoir évidemment, si ceci existe. Lorsque les chauffeurs de taxi ont été consultés par cette firme, la plupart des chauffeurs étaient très inquiets, craignant de ne pas être consultés. Voici quelques questions qu'on posait: Êtes-vous du ministère des Transports? Est-il prêt à nous aider vraiment? Qui nous dit que cette enquête n'ira pas rejoindre les tablettes encore une fois? Comme je vous ai dit tantôt, beaucoup d'études ont été faites, mais nous, nous sommes trois nouveaux députés de ce côté-ci, élus en 1981, et nous savons qu'il y a eu le rapport Bossé, fait en 1970, et le règlement no 6, en 1973, mais nous, nous voulons vraiment donner les informations que nous possédons au ministre afin qu'il prenne des décisions pour que les chauffeurs de taxi puissent gagner leur vie de façon aussi décente que les travailleurs

ordinaires. On a fait une analyse de la profession de chauffeur de taxi et j'y reviendrai tantôt.

Je pense qu'il y a 30 000 travailleurs dans le taxi et la situation y est actuellement vraiment cruciale, tel que je vais le démontrer plus tard.

Le Président (M. Rancourt): M. le ministre.

Réponse du ministre

M. Michel Clair

M. Clair: M. le Président, je remercie mes collègues, le député de Bellechasse et le député de Dorion, de s'intéresser aux questions du taxi et de m'accompagner ce matin. Je voudrais également indiquer aux membres de la commission ici présents ce matin que des personnes du ministère des Transports m'accompagnent. Il s'agit d'abord à ma gauche de mon chef de cabinet, M. Martin Girard; à ma gauche, à l'arrière, de Me Luc Leblanc, du contentieux; en arrière de moi, de M. Jean-Jacques Lemieux, du groupe de travail sur la rentabilité du taxi dans la région de Montréal, et de M. Claude Rodrigue, agent de recherche au ministère des Transports. Pardon, je n'avais pas remarqué la présence de mon collègue, le député de Vimont, M. Jean-Guy Rodrigue.

M. le Président, plusieurs des questions qui ont été soulevées par le député de Jeanne-Mance ont fait, effectivement, l'objet de considération depuis plusieurs années. Plutôt que de prendre ces différentes questions une à une - on aura l'occasion d'y revenir au cours de la discussion - je voudrais essayer de situer dans une perspective d'avenir, si on veut, et sur une période de temps suffisamment longue la situation dans l'industrie du taxi pour essayer de voir d'où on vient et où on peut aller dans cette industrie qui connaît effectivement des difficultés.

Il y a déjà dix ans qui séparent les deux dernières réflexions majeures sur la question de la rentabilité du taxi. Le groupe de travail qui avait été formé en 1970, le rapport Bossé, a été suivi depuis ce temps-là de diverses interventions, de diverses études. Je pense qu'il n'y a pas eu d'intervention aussi majeure jusqu'à la constitution en 1980 du groupe de travail sur la rentabilité du taxi sur l'île de Montréal.
(10 h 30)

Il a fallu, cependant, attendre trois ans avant que ne survienne ce qu'on appelle suite au rapport Bossé, la provincialisation de la réglementation du taxi, avec l'adoption du règlement no 6 sur le transport par véhicule-taxi en 1973 qui avait été précédée, en 1972, de la Loi des transports et du règlement no 4 sur les permis de conduire.

Le rapport Bossé, dans la mesure où il a contribué à introduire une juridiction provinciale du taxi, a en quelque sorte entraîné un bouleversement, débordant son cadre géographique initial qui ne s'appliquait qu'à la région de Montréal et le niveau d'application de cette réglementation. Notons que le rapport Bossé ne proposait pas une prise en charge aussi complète du taxi par le gouvernement du Québec et proposait plutôt de donner un rôle important aux communautés urbaines.

L'établissement d'une nouvelle Loi sur les transports en 1972 a certainement été un autre élément qui a contribué à cette provincialisation, car la complémentarité des modes de transport était l'un des buts fixés dans cette Loi sur les transports en vertu du règlement no 6 qui a été édicté. Cette objectif d'intégration, de complémentarité n'a certainement pas été atteint dans le secteur du taxi puisqu'on a très peu intégré aux autres politiques du ministère, aux autres moyens de transport le transport des personnes par taxi.

En pratique, au niveau des régions des centres urbains, le taxi est régi, réglementé par le règlement no 6 d'une manière "provinciale" entre guillemets, alors que bien des questions concernent davantage le niveau local. Malgré les écarts notés entre le rapport Bossé et la législation et la réglementation de cette période, les territoires de travail des taxis ont été agrandis et rendus plus rentables. Les réglementations municipales disparates ont été uniformisées, ce qui, semble-t-il, a eu au moins comme effet dans la région de Montréal de mettre fin au problème des taxis fantômes ou, à tout le moins, de les diminuer considérablement.

Avant de traiter de la période actuelle, il est important, pour la compréhension de la situation du transport des personnes par véhicule-taxi, de réaliser que bien d'autres rapports et enquêtes sur le sujet ont émis des recommandations différentes de ce qui a été mis en application au début des années soixante-dix, notamment au sujet des territoires de travail et des organismes de contrôle.

Dès 1946, le rapport Asselin mentionne la nécessité d'appliquer sur tout le territoire métropolitain la solution au problème du taxi et parle d'un organisme responsable dans cette zone. Les rapports Wilson, en 1952, Dawson, en 1961, proposent la mise sur pied d'un permis métropolitain, tandis que le rapport Harold, en 1963, recommande un contrôle provincial des services de taxi entre les municipalités.

Enfin, au Canada, tous les gouvernements provinciaux, sauf le Québec depuis 1973 et le Manitoba, dans le cas de Winnipeg, ont jugé bon de transférer ce domaine de juridiction presque en totalité,

dans la plupart des cas, aux gouvernements locaux, aux autorités municipales. C'est ainsi qu'à l'intérieur des lois générales ou chartes particulières créant les villes, les municipalités ou les communautés urbaines et définissant les rôles de ces autorités locales, nous retrouvons une section particulière portant sur la réglementation du transport par taxi comme tel ou sur la réglementation des commerces locaux dans laquelle sont incluses les activités de véhicules-taxi. Aux États-Unis, les municipalités ont généralement la responsabilité du transport par taxi.

Il est à noter que, depuis 1973, la situation de la centralisation dans un même règlement, le règlement no 6, a entraîné des modifications 17 fois au règlement no 6, et que ces 17 modifications ont porté sur une cinquantaine d'articles. On voit donc qu'il a fallu beaucoup d'efforts, de souplesse de la part du ministère des Transports pour essayer d'amender un règlement qui, dès l'origine, s'est révélé avoir besoin de modifications assez régulières. En 1980, il était évident que tous les problèmes reliés au transport des personnes par véhicule-taxi n'avaient pas été réglés et que les modifications à la pièce effectuées depuis 1970 démontraient la difficulté de l'approche adoptée tant par l'administration centrale que par les gens du taxi eux-mêmes jusqu'à ce moment-là.

En effet, l'application au jour le jour de toute cette réglementation, où le réglementaire est très loin du réglementé, a indiqué les dangers de perdre de vue l'ensemble du problème pour se limiter à réagir de part et d'autre à des problèmes d'espèce souvent camouflés par toutes sortes d'autres considérations.

De plus, les diverses études et enquêtes recensées depuis 1940 sont généralement axées sur l'industrie du taxi comme industrie et non pas comme un moyen de transport intégré et parfaitement intégrable aux autres moyens de transport.

En 1980, donc, mon prédécesseur, le député de Charlesbourg, a confié un mandat à un groupe de travail sur la rentabilité du taxi sur l'île de Montréal comportant trois objectifs: proposer les moyens propres à assurer le développement de cette industrie, dans le contexte d'un système multimodal de transport urbain; l'intérêt et la protection du public consommateur, et l'intérêt et la protection du professionnel du taxi. C'était, à ma connaissance, la première fois qu'un mandat de nature urbaine et de transport des personnes était donné à un groupe de travail sur le taxi.

La raison en est que le transport urbain des personnes inclut un éventail de modes de transport, privé et public, qui va de l'automobile, quand on ne commence pas par les piétons et les bicyclettes, au transport à haute capacité, comme le métro et le train de banlieue.

De plus, le transport des personnes par taxi est essentiellement de nature locale par son fonctionnement et sa clientèle et s'insère dans cet éventail de modes. Enfin, que ce soit sous l'aspect du transport individuel où sous l'aspect du transport semi-collectif, il est étroitement lié aux aspects intermodaux du transport urbain des personnes ainsi qu'à tout ce qui touche la circulation, le stationnement, tout autant de questions qui sont de compétence locale. La composition du groupe de travail était également une première car, pour la première fois, elle associait officiellement à une telle étude des représentants des propriétaires de taxi. Sur neuf membres du groupe de travail incluant le président et le secrétaire, quatre membres représentaient les ligues de taxi.

Ce groupe de travail est devenu un lieu privilégié d'études et de discussions des problèmes institutionnels et économiques du taxi entre représentants du ministère et du taxi. On retrouve, dans le texte d'orientation que le groupe de travail a adopté, certains éléments de base aux études qu'il a entreprises et que l'on peut résumer ainsi. Le taxi est un mode de transport et il assure un service de transport public et urbain exploité par l'entreprise privée et réglementé par l'État. Deuxièmement, il peut avoir de l'avenir comme mode de transport semi-collectif. Troisièmement, il doit être favorisé dans la mesure du possible comme complément au transport urbain collectif et comme substitut à ce dernier. Quatrièmement, la concurrence a une place importante dans le fonctionnement de ce service.

Le groupe de travail a également approuvé 18 mandats d'études, les uns servant souvent de base aux autres. Il s'est réuni douze fois en séance régulière et générale, en plus de tenir plusieurs réunions spéciales dont quatre uniquement sur le problème de Dorval. Il s'est réuni surtout dans les bureaux du ministère, mais également au bureau de la Ligue A-11 et à l'aéroport de Dorval.

Quelques mois après le début de son mandat, soit en juin 1980, le groupe faisait effectivement le point par un rapport préliminaire sur ses travaux et ses constatations. Il y citait les principales constatations qu'il faisait à ce moment-là. La première grande constatation, c'est, malheureusement, le manque de données. C'est un fait qui est pourtant réel et admis que l'industrie du taxi est très mal connue au plan économique et au plan des données. Le caractère très décentralisé et mouvant, tant des usagers que des producteurs de ce service de transport, fait qu'il est difficile d'en avoir une image précise, que ce soit au niveau de la qualité du service offert, de la mesure du volume de cette activité de transport ou de la rentabilité de l'industrie

comme telle.

La deuxième grande constatation du groupe de travail a été le particularisme encore plus prononcé qu'on ne se l'imaginait de l'île de Montréal. En effet, la grande taille de la conurbation de Montréal, tant au niveau de l'activité économique, du volume de transport que du bassin de la population impliquée, crée une situation particulière: 5818 permis de propriétaires émis au 31 mars 1981, environ 18 000 permis de chauffeurs de taxi en circulation, présence de l'aéroport de Dorval et de Mirabel dans la région de Montréal. Depuis quelques années, environ 3800 taxis artisans et 2000 voitures contrôlées par des propriétaires de flotte, service surtout fourni par héliage à cause de celui fourni dans la A-11 où 85% du service s'effectue de cette façon, comparativement, par exemple, à 15% dans la A-5 et la A-12 et, probablement, 0,01% dans des villes comme Drummondville, Victoriaville, Shawinigan.

La troisième constatation qui était faite par le groupe de travail a été un regroupement d'inputs qui ont été fournis par les membres du groupe représentant les propriétaires de taxi. Les constatations suivantes ont été listées: l'absence d'intégration du taxi comme mode de transport dans la planification globale du transport des personnes de la région de Montréal et dans l'offre de service qui en découle. Deuxièmement, l'absence de privilège de circulation pour les taxis alors que les véhicules de transport en commun commencent à en bénéficier. Troisièmement, la dualité de juridiction relative à la circulation et au stationnement. Quatrièmement, l'absence de politique pour l'établissement de postes de taxis en commun. Cinquièmement, le manque de flexibilité dans la tarification. Par exemple, l'impossibilité pour les taxis de faire des offres de services à la suite de soumissions publiques. Sixièmement, le problème de disponibilité des compagnies d'assurance. Septièmement, les problèmes liés au contenu de la réglementation actuelle et à son contrôle. Enfin, les délais d'émission des permis de chauffeur et de transfert de permis.

Les principales constatations du groupe et de ses membres, du mois de juin 1980, touchent donc aux principales caractéristiques du problème du transport des personnes par véhicule-taxi, soit:

Premièrement, le manque de données statistiques disponibles valables sur le fonctionnement de ce mode de transport. Deuxièmement, les aspects urbains et locaux, la dimension transport de personnes, et, enfin, les éléments de l'offre et de la demande de services.

À ce jour le groupe de travail a terminé six mandats, est en fonction sur huit

autres, soit quatorze des dix-huit mandats de travail qu'il s'est donnés, et prévoit en faire le point avec les membres d'ici la fin de 1981.

Les travaux du groupe de travail sont pour beaucoup à l'origine de l'approche actuelle du ministère des Transports à la solution du taxi. Des exemples précis seront fournis plus loin.

Il est à noter que le ministère, concurrentement aux travaux du groupe de travail, est à analyser une volumineuse étude du Bureau de la statistique du Québec entreprise à la demande du ministère et portant sur les principaux éléments de l'offre de services, de la demande et des coûts requis pour la satisfaire.

Il s'agit là de la première étude statistique scientifique faite sur le sujet au Québec. Elle nous fournit un éclairage nouveau et important sur le problème du transport des personnes par taxi et permettra sans doute de régler plusieurs problèmes auxquels le ministère et le groupe de travail, aussi bien que l'industrie elle-même, ont été confrontés dans le passé sans pouvoir y apporter des réponses et des solutions précises justement parce qu'on connaissait mal ce secteur de l'économie des transports. On n'avait jamais eu d'étude statistique, on n'avait jamais eu d'étude précise. Avec l'étude du Bureau de la statistique du Québec on espère avoir enfin un instrument de mesure plus précis sur la situation réelle dans l'industrie du taxi.

Quelle est maintenant l'approche du ministère des Transports à la solution du problème de l'industrie du taxi? La description qui vient d'être faite des principaux problèmes du taxi, des solutions proposées, du comportement des parties en cause, des recherches de solutions apportées tant par le ministère que par le groupe de travail permet au ministère des Transports d'approcher, pour les années quatre-vingt, d'une solution au problème de transport des personnes par véhicule-taxi, axée sur deux volets: le rapprochement du réglementeur du réglementé, ou l'approche locale, et, deuxièmement, l'ouverture de nouveaux marchés pour le transport des personnes par véhicule-taxi.

Premièrement, le rapprochement du réglementeur du réglementé. Les leçons de l'expérience des dix dernières années au Québec, ainsi que l'expérience canadienne et américaine seront appliquées d'abord au Québec au début de 1982 dans un cas précis et particulier, celui de l'aéroport de Dorval. C'est un des endroits difficiles pour les taxis et c'est également la principale source unique de travail pour eux dans l'île de Montréal.

(10 h 45)

À la suite de plusieurs rencontres de travail à ce sujet au sein du groupe de

travail et avec les administrateurs de l'aéroport, une solution opérationnelle a été arrêtée entre tous les intéressés, soit le ministère des Transports, les représentants des ligues et l'administration de l'aéroport. Cette solution est un exemple du rapprochement du réglementeur et du réglementé. Le ministère des Transports va modifier le règlement no 6 pour rendre cette opération possible et la gestion courante du projet va être faite par l'administration de l'aéroport de Dorval. Les amendements nécessaires au règlement no 6 devraient normalement être en vigueur pour le 1er février prochain.

De plus, la solution apportée à l'aéroport de Dorval n'est qu'une des solutions possibles que le ministère des Transports va mettre en application dans les mois à venir. Le ministère a commencé effectivement à élaborer, à partir des principes énoncés plus haut - nature de ce transport et ses relations avec d'autres modes de transport - des hypothèses de solution de type local ou régional aux divers problèmes de transport par taxi.

Deuxièmement, en ce qui concerne l'ouverture des nouveaux marchés, personnellement, ma conviction est ferme. La plus grande partie des solutions qu'on peut apporter dans l'industrie du taxi ne réside pas seulement dans une augmentation de la tarification et ne réside surtout pas dans l'élimination de permis, mais bien davantage dans l'ouverture de nouveaux marchés. Le député de Jeanne-Mance donnait tantôt des chiffres qui tendaient à démontrer que les revenus d'un chauffeur de taxi n'avaient pas augmenté de façon satisfaisante au cours des dernières années. Pourtant, selon des comparaisons faites entre l'indice du prix du taxi, à Montréal, comparé à l'indice du prix du taxi de 1975 à 1980 pour l'ensemble du Canada, pour des régions particulières au Canada ou pour l'indice des prix à la consommation pour l'ensemble du pays, l'indice du prix du transport par taxi à Montréal a été plus élevé que tous ces indices que je viens de citer.

C'est donc dire que ce n'est pas à cause d'une augmentation trop lente de la tarification que l'industrie se retrouve avec certains problèmes, puisque, en comparant l'indice d'augmentation des prix du taxi, dans la région de Montréal, cet indice est plus élevé que tout ce qu'on peut trouver à peu près comme indice comparable au Canada. Le fonctionnement du transport des personnes par taxi est réglementé presque partout en Amérique. Dans cette condition, il est donc essentiel de bien comprendre que, pour traiter de la rentabilité de ce mode de transport, il ne peut être question uniquement d'économique, pas plus qu'il ne peut être question uniquement de réglementation. Dans de tels cas,

l'économique passe par l'institutionnel. L'objectif à atteindre est une balance efficace entre l'institutionnel et l'économique.

C'est ainsi qu'après examen des diverses solutions appliquées en Amérique du Nord et proposées de temps à autre au Québec, le moyen le plus adéquat semble être l'ouverture de nouveaux marchés ou de nouvelles sources de revenus pour ceux qui oeuvrent dans ce domaine. Il s'agit concrètement de permettre, par exemple, des choses comme le transport semi-collectif par véhicule-taxi, d'autoriser la tarification per capita, de permettre à des groupes de détenteurs de permis de taxis d'effectuer du transport sur une base contractuelle. Ces propositions exigeraient une nouvelle définition du transport des personnes par véhicule-taxi, ce à quoi le ministère travaille actuellement.

J'espère donc qu'on pourra en arriver, en 1982, à des modifications majeures au cadre réglementaire du transport des personnes par véhicule-taxi et à l'économie de son fonctionnement. Le MTQ pourrait ainsi donner suite efficacement aux principales constatations faites dans le passé et réorienter ce mode de transport dans le domaine du transport urbain des personnes où, avec une réglementation provinciale plus souple, des interlocuteurs plus près de ses opérations et une plus grande possibilité d'intermodalité des sources de revenus supplémentaires, il me semble qu'à ce moment-là, le chemin de la rentabilité serait sûrement plus court qu'il ne l'est actuellement.

En terminant, M. le Président, je voudrais parler brièvement - je pense que mon temps est écoulé...

Le Président (M. Rancourt): Il vous reste une minute.

M. Clair: ... de la question de la taxe sur l'essence. Le député soulevait tantôt que bien des gens sont inquiets de savoir ce qui va arriver dans l'industrie du taxi, à la suite de cette augmentation de l'essence.

Vendredi dernier, le Conseil des ministres, sur ma proposition, a adopté un règlement qui vient modifier les règles de pratique de la Commission des transports de la façon suivante. Normalement - le processus normal, à la suite d'une augmentation du coût de l'essence, donc du coût de fonctionnement des taxis - l'industrie aurait dû présenter une demande de révision prenant plusieurs mois de considération par la Commission des transports du Québec qui aurait analysé, reçu des oppositions, etc. J'ai donc décidé de proposer au Conseil des ministres une procédure très expéditive qui permette à la Commission des transports du Québec, de façon instantanée, sans formalité,

autant que possible avec consultation auprès de l'industrie du transport, d'augmenter les taux et tarifs dans l'industrie du transport et, notamment, le taxi, de la façon la plus rapide possible, mais en tenant compte uniquement de l'augmentation du prix de l'essence.

Actuellement, la Commission des transports du Québec est au courant que ce règlement a été adopté par le gouvernement vendredi dernier. Si je ne fais pas erreur, est-ce que cela a été publié? Le règlement, pour entrer en vigueur, devait être publié, il a été publié mercredi, dans un numéro spécial de la Gazette officielle du Québec et, au moment même où on se parle, la Commission des transports étudie quelle serait la hausse opportune, consécutive à l'augmentation de la taxe sur le carburant. Dans la mesure où l'industrie du taxi s'entendra avec la Commission des transports pour une hausse, soit sur le départ, sur le tarif de chute qu'on appelle, au moment du départ, soit que ce soit répercuté sur la partie du tarif au kilomètre, on saura, au cours des prochains jours, s'il y aura une augmentation ou non des tarifs.

Je termine là-dessus, M. le Président, en disant qu'il est loin d'être évident que l'ensemble de l'industrie, même à la suite de l'augmentation du prix sur le carburant, souhaite et est unanime pour obtenir une augmentation de tarifs consécutive à cela. La Commission des transports va consulter, et non pas entendre de façon formelle, le milieu de l'industrie du taxi et rendra, au cours des prochains jours, je l'espère, une décision qui saura satisfaire le plus grand nombre.

Le Président (M. Rancourt): M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: Merci, M. le Président...

M. Bissonnet: Juste une minute, M. le député. Le député de Sainte-Anne prendra dix minutes et je poursuivrai pour le reste des dix minutes.

Le Président (M. Rancourt): C'est votre choix.

Argumentation

M. Maximilien Polak

M. Polak: M. le Président, j'espère que ce ne sera pas enlevé sur mes vingt minutes, parce que j'ai beaucoup à dire, il faut que je parle vite, j'ai seulement vingt minutes.

Le Président (M. Rancourt): Vous avez vingt minutes pour toute votre intervention.

M. Polak: Merci. Je suis un peu déçu

des paroles du ministre, M. le Président, parce qu'il commence par un historique; c'est toujours la même chose, quand on n'a pas de solution, on commence à donner l'historique des problèmes. Ce qui est arrivé depuis 1976, en cinq ans, il n'y a pas grand-chose qui a été fait. Il termine en disant qu'on cherche de nouveaux marchés, de nouvelles sources de revenus pour l'industrie du taxi, que le ministre travaille actuellement là-dessus. Qu'est-ce que le ministère a fait depuis 1976, en cinq ans? L'affaire la plus drôle, c'est que son parti - parce que nous appartenons à un parti politique, et le ministre appartient à un parti politique qui s'appelle le Parti québécois - en 1976, justement aux élections, envoyait de la littérature aux chauffeurs de taxi et l'équipe du Parti québécois a été élue sur la base de ce programme.

Le programme dit ce qui suit: Taxi: Une solution globale au problème du taxi - même pas locale, globale, pour tout le problème, qu'en pensez-vous? Le Parti québécois... Je vais vous lire ce qui a été dit, en 1976, il y a cinq ans, page 3: "Malheureusement, plus il y a eu d'études, moins il y a eu de solutions." Je suis d'accord avec le Parti québécois là-dessus, parce que vous avez fait des études, vous en avez fait encore une en 1980, groupe de travail. Je ne sais pas combien a coûté ce groupe, mais je sais une chose, je connais beaucoup de chauffeurs de taxi, parce qu'avant d'être député, j'étais avocat à Montréal et je représentais souvent des chauffeurs de taxi. Ils nous l'ont dit. Ils m'ont appelé encore cette semaine, parce qu'ils savaient qu'il y avait cette commission aujourd'hui, ils m'ont dit: Maximilien, on nous étudie à mort. Parlez donc de solutions concrètes.

Je vais continuer, parce que j'ai seulement vingt minutes, il faut que je parle vite. Le Parti québécois, en 1976, dit: "Il faut une restructuration complète de l'industrie du taxi, dans les grandes villes. Cette restructuration doit se faire autour du chauffeur de taxi." Je suis tout à fait d'accord, mais je n'ai pas vu le résultat en cinq ans. Ensuite, on parle de la diminution du nombre de permis, dans le programme du parti, et on dit ici que pour exploiter un taxi et pour avoir une rentabilité acceptable, comme norme, il faut qu'il y ait un taxi pour 800 personnes. Cela a été dit dans le rapport Bossé dans le temps. On accepte cela dans le programme, je suis d'accord avec cela aussi, mais ce n'est la situation actuelle ni à Québec ni à Montréal.

Ensuite, on continue à parler. Toujours le rapport, toujours le programme du Parti québécois dans le cadre d'une solution globale au problème des taxis. Les réponses sont là. En 1976, ils disent: Tout d'abord, s'il y a des annulations de permis, il faut que ce

soit un permis de flotte et que la compensation soit réservée aux propriétaires artisans qui perdent leur gagne-pain. Je cite encore: "Une grande part de l'instabilité des conditions de travail du taxi origine des statuts très divers des chauffeurs: à pourcentage, chauffeurs louant une voiture, certains liés à des flottes, d'autres à des associations." Rien n'a été changé. Les mêmes problèmes existent encore. C'était en 1976, nous sommes maintenant en 1981. Ils disent ici:

"À notre avis, on ne s'est pas assez préoccupé d'augmenter la part du revenu qui devrait revenir au chauffeur à la suite d'une meilleure structuration de l'industrie." Ce sont encore les mêmes paroles qu'en 1976.

Dans une autre page, on dit que toute rentabilisation de l'industrie du taxi doit profiter aux chauffeurs et à eux seuls. C'est le Parti québécois en 1976 qui s'est présenté avec le manifeste devant les chauffeurs de taxi en disant: Voici ce qu'on va faire.

Il n'y a pas seulement cela. Le PQ a invité ce monde à venir pour écouter... C'est marqué: Réunion spéciale, 23 février. Invités: Charles Tremblay - je ne sais pas qui il est - René Lévesque, Jacques Parizeau, candidats. Charles Tremblay, c'est l'ancien député de Sainte-Marie dans le temps. Ils sont venus à cette réunion publique. Voyez-vous, cela me déçoit. En 1976, on proposait un programme, des solutions. Nous sommes en 1981 et le ministre nous dit: On travaille actuellement là-dessus, sur de nouveaux marchés et de nouvelles sources de revenus.

Je pourrais continuer mes citations, mais je n'ai pas tellement de temps, je sais que cela va vite. Je ne veux pas cependant rater l'occasion de citer un autre document en date du 1er novembre 1976. Candidat du PQ, comté de Bourget, le Dr Camille Laurin. On le connaît. Voici ce qu'il dit aux artisans du taxi du comté de Bourget. Il y a beaucoup de chauffeurs de taxi qui demeurent là. Je cite sa lettre du 1er novembre 1976: "Il faut une adaptation du nombre de permis aux besoins réels de chacune des agglomérations urbaines." Ce qui signifiait à l'époque une réduction effective du nombre de permis en circulation, particulièrement à Montréal. Je m'étais aussi élevé à l'époque contre le trafic des permis. Ensuite, je cite, de la page 2 de la lettre du Dr Laurin, maintenant, ministre, ce passage: "Il est possible également d'envisager que les permis puissent être rachetés selon une contribution variable des intéressés." C'est ce qu'il a suggéré dans le temps. Je suis d'accord qu'il faut abolir les concessions privées et établir un bureau de placement qui contrôlerait et normaliserait cette industrie. Il termine ainsi sa lettre: "Il me fera plaisir de poursuivre en temps et lieu avec vous - il parle aux chauffeurs de taxi de son comté - ces diverses questions, -

c'est en 1976 - et je défendrai évidemment avec vigueur la position que je viens d'énoncer et qui exprime notre commune opinion." C'est une belle lettre. Je suis tout à fait d'accord avec beaucoup de ce qui se trouve là-dedans au point de vue des solutions, mais - c'était écrit en 1976. Il est ministre depuis ce temps. Qu'est-ce qu'il a fait de 1976 à 1981 pour améliorer le sort des chauffeurs de taxi qui se plaignent et qui disent: Nous sommes "étudiés" à mort?

Pour terminer ma première intervention, je ne voudrais pas que le ministre me réponde en disant: Vous autres, vous jouez bien votre rôle d'Opposition. Vous n'avez jamais une suggestion positive. Vous critiquez, vous n'avez rien à dire de positif. J'ai quelque chose à dire de positif sur ce qu'on pourrait faire, sur ce que vos fonctionnaires peuvent étudier, vos fonctionnaires qui gagnent des salaires tels que, si les chauffeurs de taxi pensaient à des salaires comme cela, ils ne seraient même plus capables de conduire leur automobile, ils seraient trop nerveux. Par exemple, est-ce que le ministre a pensé à la possibilité d'un rabais sur la surtaxe de l'essence, comme cela a été fait dans d'autres juridictions? C'est bien beau de dire: On va accorder une augmentation des tarifs, mais, à un moment donné, les passagers n'accepteront plus cela. Si un voyage qui coûte maintenant 3 \$ ou 4 \$ va coûter 5 \$ ou 6 \$, les gens vont dire: Nous ne prenons plus de taxi. Donc, cela ne va pas bénéficier aux chauffeurs de taxi, non plus. Il faut peut-être envisager de donner un rabais spécial à cette industrie du taxi. Par exemple, une autre possibilité - je suis certain que le député de Jeanne-Mance pourrait apporter plus de précisions là-dessus - serait l'abolition ou un rabais sur la taxe de vente en cas d'achat d'une automobile qui servirait comme taxi. C'est une possibilité à étudier. Il ne faut pas être négatif là-dessus. (11 heures)

Le ministre a fait allusion au transport collectif. Cela nous intéresse beaucoup. Je suis certain que le député de Jeanne-Mance peut parler là-dessus et qu'il a des suggestions positives à faire.

Un autre point, l'abolition de certains circuits d'autobus. Par exemple, certains circuits d'autobus fonctionnent à perte dans certains districts à Montréal. C'est bien connu, il n'y a pas beaucoup de gens qui prennent cet autobus, le fonctionnement de l'autobus coûte cher, etc. Le transport collectif pourrait être un remède à cette situation.

Il y a ensuite la possibilité d'étudier l'abolition des concessions à des associations privées de taxi, par exemple, dans le secteur des hôpitaux. En d'autres termes, cela pourrait être ouvert plus largement aux chauffeurs de taxi.

Je vais terminer, M. le Président, en

disant qu'on ne devrait pas prendre cinq ans pour étudier cela. Encore ce matin, on nous dit: On étudie. En 1982, on va faire quelque chose à Dorval. On ne spécifie pas quoi. Est-ce que vous allez ouvrir Dorval complètement pour que n'importe quel chauffeur de taxi puisse prendre quelqu'un à Dorval? Dites-le. Au moins, on pourra retourner auprès des chauffeurs de taxi pour le leur expliquer, mais on n'a pas de détails.

M. le Président, je terminerai là-dessus, parce que je ne sais pas combien de minutes j'ai perdues ou prises.

M. Clair: Ou que vous avez fait perdre.

M. Polak: Combien?

Le Président (M. Rancourt): De 10 h 54 à 11 h 06 minutes.

M. Polak: 6 minutes. Il m'en reste 14 que je veux me réserver. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Rancourt): M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, à la suite de l'intervention du député de Sainte-Anne, qui relève des propositions qui avaient été faites par le Parti québécois de la région de Montréal en 1976, je lui dirai bien simplement que, s'il veut entrer dans un débat partisan, l'immense majorité des problèmes que nous connaissons aujourd'hui dans l'industrie du taxi est consécutive aux décisions qui ont été prises par le gouvernement libéral autour des années 1972-1973, quand il a décidé de provincialiser l'ensemble de l'activité de l'industrie du taxi, ce qui ne se fait à peu près nulle part ailleurs au monde. Dans la plupart des pays du monde, dans toutes les provinces canadiennes ou à peu près, aux États-Unis, l'industrie du taxi relève de l'autorité locale. En 1972-1973, pour essayer de régler un certain nombre de problèmes, on a pris à la hâte des décisions qui ont compliqué le règlement des problèmes dans l'industrie du taxi et, notamment, au niveau de la rentabilité en amenant tout cela entre les mains du ministère des Transports du Québec contre la volonté d'un grand nombre de municipalités qui s'arrangeaient fort bien avec l'industrie du taxi dans leur localité.

Le taxi, c'est d'abord et avant tout du transport local, M. le Président. En essayant de résoudre le problème simplement en amenant toute l'industrie du taxi dans une réglementation, le règlement no 6, on a aggravé la situation. Les propositions constructives que faisait le député de Bourget, que faisait le Parti québécois aux alentours de 1976, c'était pour essayer de résoudre les problèmes qui avaient été créés

par l'administration libérale précédente et, c'est vrai, ce qu'on n'a pas réussi à faire en cinq ans, cela a été de réparer l'ensemble du gâchis qui a été fait à ce moment-là. C'est cela qu'on n'a pas réussi à faire.

Je voudrais, de façon plus particulière - on y reviendra tantôt - parler de points très précis, parce que je voudrais qu'on ait la chance de parler de problèmes précis. Au niveau, par exemple, des mesures concrètes qu'on est à examiner, sur lesquelles on est à travailler présentement, d'abord au niveau de l'assurance pour dommages matériels, c'est une des revendications précises des chauffeurs de taxi, de l'industrie du taxi, que les primes d'assurance pour dommages matériels ayant augmenté de façon considérable ils considèrent actuellement qu'ils sont victimes d'un abus de la part des compagnies d'assurances.

J'ai demandé au ministre des Institutions financières de s'adresser lui-même au Surintendant des assurances du Québec pour faire une vérification de l'état actuel des primes d'assurance pour dommages matériels dans l'industrie du taxi.

M. Bissonnet: Je m'excuse, M. le ministre, je ne voudrais pas qu'on commence à se couper la parole. On a 20 minutes, on a parlé 6 minutes, on veut vous laisser parler tout le temps dont vous avez de besoin à l'intérieur de vos 20 minutes, mais là vous êtes parti pour prendre peut-être 20 minutes additionnelles sans que nous, on ait terminé nos 20 minutes. Je vous demanderais...

M. Polak: Traitez-nous pas comme les chauffeurs de taxi!

M. Bissonnet: S'il vous plaît! Je vous demanderais, si c'était possible, M. le ministre, de nous laisser terminer nos 20 minutes et de donner votre réplique à la suite de nos 20 minutes pour qu'on puisse fonctionner à l'intérieur des blocs de 20 minutes de chaque côté de façon positive.

M. Clair: Ecoutez, M. le Président...

M. Bissonnet! Je pensais que vous vouliez répondre. Vous avez dit: Pas de débat partisan. Je pensais que vous alliez arrêter là, et moi j'aurais continué à la suite de l'intervention du député de Sainte-Anne. Là, vous êtes reparti encore.

M. Clair: Écoutez, M. le Président, on pourra revenir sur les cas un par un, mais ce que je veux bien signaler au député de Sainte-Anne - cela, les chauffeurs de taxi le savent - c'est que ce qu'on essaie de faire, depuis 1976, c'est de réparer le gâchis qui a été fait préalablement. Les autres commentaires, je vais les garder, point par point, pour, après l'intervention du député.

Le Président (M. Rancourt): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: M. le Président, en 1981, le 19 mars, dans le journal La Presse paraissait un article intitulé comme ceci: "Péquistes et libéraux courtisent l'industrie montréalaise du taxi", signé par Michel Girard. C'est un fait, M. le Président, que les libéraux et les péquistes courtisent les chauffeurs de taxi. Mais depuis 1970, de 1970 à 1976, les libéraux n'ont pas réglé le problème des chauffeurs de taxi et de 1976 à 1981, les péquistes n'ont pas réglé le problème des chauffeurs de taxi. Aujourd'hui, le 27 novembre, libéraux et péquistes doivent régler le problème des chauffeurs de taxi.

Je vais vous lire l'article, M. le Président: "Même si les moyens qu'ils entendent utiliser diffèrent beaucoup, le Parti québécois et le Parti libéral promettent tous les deux d'aider l'industrie montréalaise du taxi - je tiens à dire aussi qu'il n'y a pas seulement l'industrie montréalaise, il y a l'industrie de Québec - se sortir du marasme économique dans lequel elle est plongée depuis plus de quinze ans.

"Les solutions préconisées par le Parti libéral correspondent presque en tous points à celles suggérées par les dirigeants de la Ligue nouvelle des propriétaires de taxis de Montréal, la ligue A-11, qui fait présentement l'objet d'une enquête de la part de la Commission des transports du Québec.

"De son côté, le Parti québécois entend mettre en vigueur des solutions répondant davantage aux attentes du groupe des propriétaires de taxis qui contestent avec force les orientations prises par les dirigeants de la ligue A-11. Selon le député libéral de Maisonneuve et critique du PLQ en matière de transport, Georges Lalande, un gouvernement libéral diminuerait l'achalandage des taxis en imposant comme norme: un chauffeur, un taxi." Je sais que dans votre ministère, vous devez étudier cela, la norme un chauffeur, un taxi.

"Cela revient à dire que les flottes de taxis n'auront plus le droit de louer quotidiennement leurs voitures à plus d'un chauffeur de taxi, contrairement à ce qui se passe présentement." Je tiens à dire au ministre qu'il y a des flottes de 20 à 28 taxis qui font une maudite bonne job à Montréal. Il y a en a, je pourrais vous en citer.

"Les libéraux veulent agrandir le champ d'action des chauffeurs de taxi en leur permettant de faire la livraison du courrier, de certaines marchandises." Je pense que là, il y a un marché pour les chauffeurs de taxi, mais souvent lorsqu'on livre un colis, ça coûte plus cher que le prix de la course. C'est là qu'interviennent les surveillants routiers à l'intérieur de votre ministère. Je vais en parler plus tard. Vous avez 157

surveillants routiers. Ce n'est pas assez pour surveiller l'industrie du taxi, l'industrie du camionnage, il y a un manque de ce côté. Je veux vous arriver avec des choses positives, M. le ministre.

"Au niveau du transport collectif, a précisé M. Lalande, il s'agit de remplacer, en dehors des heures de pointe, les autobus de certaines lignes desservies par le transport en commun par des taxibus." Avez-vous le rapport qui a été fait par votre ministère?

M. Clair: On le sait.

M. Bissonnet: Cela est un rapport qui est très bien fait. "Les services de taxi collectifs, quelques expériences et des perspectives d'implantation au Québec." Cela est bien fait. Il y a quelque chose là-dedans, M. le ministre, pour aider l'industrie du taxi. Mais qu'on tente donc quelque chose d'expérimental, comme cela a été fait à Scarborough et comme cela a été fait à Chapel Hill en Caroline du Nord! Je m'en viens connaissant dans le taxi, M. le Président.

Je continue l'article en question: "Un gouvernement libéral créerait un fonds spécial qui servirait à retirer de la circulation quelque 500 permis de taxi, moyennant compensation financière pour les détenteurs.

"Ce sont tous les propriétaires de taxis (3700 à Montréal) qui seraient obligés de verser une partie de leurs revenus pour constituer ce fonds spécial.

"L'émission des permis de poche des chauffeurs de taxi serait confiée non plus au Bureau des véhicules automobiles, mais aux municipalités. Les ligues de taxis se verraient accorder pour leur part beaucoup plus de pouvoir que présentement et elles seraient mandatées pour pouvoir appliquer un code d'éthique professionnelle sévère à l'endroit des propriétaires et des chauffeurs de taxi.

"Selon le député Lalande, un gouvernement libéral se montrerait beaucoup plus sévère au niveau des normes de sécurité pour les voitures-taxi.

"Pour permettre aux propriétaires et chauffeurs de taxi d'augmenter leur revenu annuel, le Parti québécois a l'intention de réduire de 1000 le nombre de permis de taxi présentement en circulation dans le territoire de la ville de Montréal (ligue A-11). Un gouvernement péquiste serait prêt à investir près de 10 000 000 \$ pour racheter ces 1000 permis, ce qui réduirait le nombre total à quelque 4000 - on va vous faire faire une copie de l'article M. le ministre - afin de permettre aux vrais travailleurs de l'industrie du taxi de gagner plus décemment leur vie, le Parti québécois n'accorderait des permis de poche qu'aux chauffeurs de taxi ayant à

leur crédit 1000 heures de travail par année.

"Tous les chauffeurs de taxi seraient obligés d'enregistrer leur nom à un registre central d'affectation contrôlé par le gouvernement, ce qui permettrait d'assurer un meilleur contrôle sur les "qualifications" des chauffeurs de taxi. Les nouveaux chauffeurs de taxi seraient obligés de suivre un cours obligatoire avec base mécanique afin de recevoir leur permis de poche", le "pocket number". Dans l'industrie du taxi, un permis de poche, on appelle cela un "pocket number", pour ceux qui nous écoutent.

"Pour éliminer toute forme de favoritisme, le Parti québécois - M. le ministre, écoutez bien cela - abolirait les concessions que certaines compagnies de taxi détiennent à certains endroits (hôpitaux, hôtels, gare, etc.).

Un gars qui fait du taxi, que ce soit à Montréal, à Québec, à Joliette, n'importe où, il paie son immatriculation, il paie son assurance, il paie son permis à la Commission des transports du Québec.

La ville de Montréal, en 1964, a décidé que dans la rue il n'y avait plus de stands privilégiés pour des associations de services, mais des stands en commun pour tout le monde; tout le monde était sur le même pied.

Quant aux hôpitaux qui appartiennent au ministère des Affaires sociales, les informations que j'ai, c'est que le ministre des Affaires sociales - parce que lui aussi a des chauffeurs de taxi dans son comté, comme on en a tous dans nos comtés, et je dis cela sous toute réserve, parce que je ne lui en ai pas parlé - aurait promis que les endroits de stationnement pour les taxis, pour fins d'aller chercher la clientèle, seraient à l'usage commun des autos-taxi de Montréal, de la région métropolitaine et de Québec.

À Montréal, à titre d'exemple, il y a trois semaines, M. le ministre, on a négocié - selon les informations que j'ai - avec l'Association de taxis Boisjoli un contrat de l'ordre de 30 500 \$ pour permettre à cette seule association - qui en passant donne de l'excellent service; je n'ai pas travaillé pour elle mais c'est une bonne compagnie - d'avoir la clientèle de l'hôpital Maisonneuve.

Je pense, M. le ministre, qu'à chaque hôpital à Montréal tous les chauffeurs de taxi doivent être traités sur le même pied, tous les propriétaires et toutes les voitures qui sont en circulation. Je comprends qu'il peut y avoir des stands privilégiés qui favorisent certaines compagnies moyennant argent, et c'est le chauffeur de taxi qui paie, c'est le propriétaire même, c'est l'association de services, parce que l'association de services payant cela, le montant annuel est en conséquence des coûts à défrayer à l'intérieur de cela.

(11 h 15)

Je pense que le ministère des Affaires sociales et tous les ministères du gouvernement qui utilisent des taxis... Je sais qu'à Québec on privilégie une certaine coopérative par rapport à l'autre, au ministère des Affaires sociales. J'ai d'ailleurs informé le ministre qu'on devrait traiter également les coopératives de Québec; celle qui n'est pas privilégiée actuellement par le ministère des Affaires sociales veut offrir ses services aussi.

Donc, je pense qu'on pourrait alléger, et c'est un montant de 500 000 \$ par année qui est en jeu. Le gouvernement reçoit 500 000 \$ par année pour les stands privilégiés des associations. À titre d'exemple, je cite l'hôpital de Cartierville, l'hôpital du Sacré-Coeur où j'ai été hospitalisé. À cet hôpital, c'est la compagnie SOS. À l'hôpital Notre-Dame, c'est la compagnie La Salle.

M. le ministre, à partir d'aujourd'hui, ce serait déjà un avantage que le ministère des Affaires sociales ouvre immédiatement à tous les chauffeurs de taxi les stands en commun, les stands privilégiés aux endroits qui desservent les propriétés appartenant au gouvernement. Les chauffeurs de taxi et les propriétaires sont tous dans la même ligue. Je sais qu'il y a des problèmes dans la ligue; je n'y toucherai pas ce matin; je vous en reparlerai, c'est certain. Mais je pense que, là aussi, il faut que le ministère règle ce problème parce que, à un moment donné, des décisions ont été prises par l'ancien ministre de Belleval qui apportent de la confusion. Je reviendrai avec mon propos. Je pense que, déjà - c'est un exemple - on verrait un effort immédiat du gouvernement pour aider les chauffeurs de taxi.

Tantôt, dans votre exposé, M. le ministre - c'était très bien fait - vous nous avez parlé, évidemment, de l'étude qui a été faite sur l'industrie du taxi. Depuis trois semaines, je ne pense qu'au taxi. Je ne lis que sur le taxi. J'ai remarqué que les problèmes que vous nous avez soulignés ont déjà été mentionnés dans la brochure "L'industrie du taxi". On y parle également de la tarification. Je reviendrai tantôt sur les services de taxi collectifs. Combien me reste-t-il de minutes, M. le Président?

Le Président (M. Rancourt): Vous avez droit à 20 minutes.

M. Bissonnet: J'ai droit à 20 minutes. Après ces six minutes, je vais prendre quatorze minutes pour qu'on soit traités équitablement de chaque côté.

Le Président (M. Rancourt): M. le député de Jeanne-Mance, vous avez droit aussi, pour la bonne compréhension et la bonne marche de ce débat, à des questions et des réponses.

M. Bissonnet: D'accord. On est ici pour parler du problème du taxi.

Le Président (M. Rancourt): Pour bien travailler.

M. Bissonnet: C'est un problème qui est immédiat, M. le Président. Je pense que, là, on a un exemple où le gouvernement peut agir immédiatement, la semaine prochaine. Évidemment, des contrats ont été signés avec ces associations, mais les contrats qui viennent à terme, je vous demanderais de ne pas les renouveler et d'ouvrir - je dirais, la transparence, M. le ministre - les stands à tous les propriétaires et chauffeurs de taxi qui paient tous le même montant de cotisation à la Commission des transports du Québec.

Je voudrais vous parler de la taxe fédérale, M. le ministre. Je vous entendez souvent parler d'Ottawa et là je vais vous en parler un peu. À Ottawa, au fédéral, sachiez-vous, M. le ministre - il n'y a pas beaucoup de députés qui savent cela - que chaque utilisateur, chauffeur, propriétaire, celui qui loue le taxi, celui qui oeuvre dans l'industrie du taxi, a un remboursement de 0,015 \$ pour chaque litre d'essence utilisé dans l'exercice de sa fonction de chauffeur de taxi? Actuellement, le fédéral donne un crédit de 0,015 \$ le litre d'essence acheté, ce qui est payé deux fois par année à chaque utilisateur. M. le ministre, à l'intérieur de votre ministère et du gouvernement, je pense qu'on a déjà une solution à apporter immédiatement. On parle de tarifs. Je ne veux pas entrer dans le débat des tarifs. Je pense, personnellement, que ce n'est pas une augmentation de tarifs, peut-être une augmentation normale, mais si on augmente les tarifs... C'est bien beau augmenter les tarifs, mais il n'y aura plus personne dans les taxis et c'est un transport en commun, c'est un transport public.

Il y a beaucoup de personnes qui prennent le taxi et qui sont des handicapés, des assistés sociaux; elles n'ont pas d'auto et prennent le taxi. Nous, de l'Opposition, disons au gouvernement: Une des solutions au problème du taxi, c'est, premièrement, l'abolition des concessions, ainsi que vous l'avez annoncé en 1981. Deuxièmement, c'est de donner un abattement fiscal, une réduction de taxe sur l'essence directement aux chauffeurs de taxi.

Si vous le faites, cela va vous permettre au moins de savoir - on manque de statistiques, M. le ministre, et je suis d'accord avec vous - combien chaque chauffeur de taxi achète de gallons par année. Vous pourriez envoyer cela au ministère du Revenu, cela va l'aider.

M. le Président, je pense que c'est une solution. Le ministre des Finances a dit: Prenez de petites autos pour faire du taxi,

changez vos autos. Je vais vous dire ce qu'il a dit dans sa conférence de presse: En second lieu, pour l'essence, on tire d'un an un processus dont on savait qu'il était inévitable, dans la mesure où on avait besoin d'argent, ce qui est le cas. Ce sont les paroles de M. Parizeau. C'est tiré d'une conférence de presse qu'il a donnée - le député de L'Assomption - le 17 novembre 1981. Cela me paraît anti-social-démocrate. D'ailleurs, des propos ont été tenus au sujet de l'essence par le conseil régional de l'Estrie de votre parti, le Parti québécois. J'ai écouté cela au canal 7 et j'ai trouvé cela scandaleux pour le propriétaire artisan d'un camion, ou d'un taxi, pour le laitier, le boulanger, en fait, pour tous ceux qui ont besoin de leur véhicule pour gagner leur vie.

Ce qui s'est passé aux États-Unis et ce qui va se passer au Canada c'est que dans un an ou deux, il y a pas mal de gens qui vont prendre des voitures plus petites et cela va se faire un peu plus vite au Québec. Les changements dans la consommation d'essence vont aussi se faire un peu plus vite au Québec. Il va y avoir des déplacements. On a d'ailleurs tenu compte clairement de cela dans nos projections et c'est retenu dans nos recommandations.

Vous savez qu'on consomme deux fois plus d'essence super au Québec que dans le reste du Canada.

M. le ministre, lorsque vous avez de la visite à Québec, selon le protocole, vous appelez des taxis. Savez-vous que, lorsque vous appelez des taxis, vous ne voulez que de grosses voitures? Vous n'en voulez pas de petites. Vous voulez avoir des Buick, des Chrysler...

M. Clair: M. le Président...

M. Bissonnet: Oui.

M. Clair: ... question de règlement.

Le Président (M. Rancourt): Oui, M. le ministre.

M. Clair: C'est un journaliste qui a rapporté cela dans un article...

M. Bissonnet: Non.

M. Clair: ... que le service de protocole exigerait de grosses voitures. Je voudrais simplement dire là-dessus que cette information n'a jamais été vérifiée et confirmée par le service du protocole.

M. Bissonnet: M. le Président, pour vous répondre, ce matin, j'ai pris un taxi. Je parlais au chauffeur et il me disait qu'avant il avait une grosse auto et qu'il l'a changée. Quand il va au Château Frontenac et se place en avant, un gars arrive et prend le

deuxième taxi, parce que notre chauffeur avait une petite Lada. À un moment donné, il perd des clients. Il est revenu à une grosse Ford 357. Cela lui coûte certainement quelque 40 \$ par jour pour son essence. Il m'a dit: Les chauffeurs de taxi de la coopérative de Québec connaissent les adresses du gouvernement et, quand vous demandez des taxis, on annonce au micro: Cela prend cinq grosses voitures au parlement, cinq grosses voitures pour tel ministère. Écoutez, les gars de taxi ne sont pas des fous...

M. Clair: Mais ça peut tout aussi bien être une décision prise par le dispatching, que par le service du protocole...

M. Bissonnet: Peut-être.

M. Clair: Il pense que cela appelle nécessairement de grosses voitures.

M. Bissonnet: En tout cas, je souhaite que le ministre des Finances dise aux chauffeurs de taxi: Prenez tous de petites voitures. Ce qui arrive actuellement, c'est qu'il y en a de petites et de grosses. Au prix des petites, on s'en vient avec bien des Lada dans le taxi.

Hier, j'ai pris un taxi, je suis parti de Sainte-Foy pour venir à Québec; j'ai pris un chauffeur qui avait une Lada. Ce sont des voitures qui prennent trois personnes. On dit que la moyenne est de une à trois, mais que l'utilisateur du taxi, depuis l'avènement des petites voitures... Il y en a aussi qui pensent, vous devriez peut-être regarder ça, M. le ministre, qu'il y a un tarif pour les petites voitures et un tarif pour les grosses. Je ne suis pas de ceux-là, je vous dis tout simplement qu'il y a des gens qui pensent cela actuellement, qu'il y a deux tarifs pour les taxis. Je ne suis pas d'accord avec ça, parce qu'on va apporter plus de confusion et il y en a déjà trop. M. le ministre, j'ai terminé. On va revenir dans vingt minutes.

Le Président (M. Rancourt): M. le député de Bellechasse.

M. Lachance: M. le Président, est-ce que le député de Jeanne-Mance me permettrait de lui poser une question?

M. Bissonnet: Avec un grand plaisir, mon cher collègue.

M. Lachance: M. le député, je sais que vous avez été intimement lié au monde municipal durant quelques années.

M. Bissonnet: Oui.

M. Lachance: Je ne crois pas avoir entendu votre opinion sur l'implication du

monde municipal, en particulier les municipalités, dans le domaine du taxi. Quand on connaît les disparités qui existent présentement à travers tout le Québec, c'est évident que le problème majeur est à Québec et dans la région de Montréal, mais il y a beaucoup de disparités à travers le Québec, selon le chiffre et la densité de la population.

J'aimerais donc savoir, M. le député de Jeanne-Mance...

M. Bissonnet: Cela va être bien intéressant, ce que je vais vous dire.

M. Lachance: Oui, d'accord.

Le Président (M. Rancourt): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: S'il vous plaît. Ce que je peux vous dire, c'est que j'ai été maire d'une belle ville, Saint-Léonard et que je n'ai pas eu de problème de taxi. Quand je suis arrivé là comme maire, il y avait le règlement no 6 et c'était une agglomération. Mais, pensez-vous, vous autres qu'à Saint-Léonard... En 1960, il y avait 4200 habitants et, en 1981, on est 85 000. On a grossi comme Sainte-Foy. On parle de permis de taxi, et c'est pour ça que je dis qu'il faut que ce soit provincial, selon moi. Le problème qu'on a eu avec les permis de taxi, c'est parce que, dans une ville comme Saint-Léonard, en 1956-1957, il devait y avoir deux permis de taxi. Ces permis de taxi coûtaient 25 \$. Or, les permis de taxis... Et bien, la population a augmenté... Le maire, dans ce temps-là, devait être populaire avec ces gars-là, ça devait être terrible. Un gars va voir le maire et quand le maire est majoritaire - ce n'était pas mon cas, j'étais minoritaire, je ne décidais pas grand chose, j'aidais tout le monde - à ce moment-là, il porte le nombre des taxis de deux à huit, à quinze, à vingt-cinq, jusqu'à la limite, selon la population prévue par la Loi sur les transports.

Dans Saint-Léonard, il y a eu environ 40 à 50 permis qui ont été vendus 25 \$ le permis, et la valeur marchande du permis de taxi qui était vendu 25 \$ était, le lendemain matin, de 4000 \$ à 5000 \$. Un gars est content, quand il a un permis de taxi qu'il paie 25 \$ et qui vaut 5000 \$ le lendemain matin. Les municipalités, cela a été... Il n'y a pas eu de planification générale du taxi au Québec. Je ne parle pas de 1970 à 1976, mais, avant ça, s'il y avait eu de la planification dans le temps de Maurice Duplessis et si on avait planifié le taxi de façon provinciale, il n'y aurait pas eu les problèmes qu'on a vus sur l'augmentation des permis de taxi dans chaque ville.

À ce moment-ci, on est rendu à une période de gel. La ville d'Outremont et la

ville de Mont-Royal sont des villes "open", parce qu'il n'y avait pas de permis de taxi dans ces deux villes. Ce qui arrivait, le gars faisait du taxi, il mettait un T en arrière de sa voiture. Il allait faire du taxi dans la ville de Mont-Royal et dans Outremont, mais il était souvent à Montréal. Il y a treize policiers qui travaillent sur trois équipes, à Montréal, pour s'occuper du taxi et il y a 157 surveillants routiers sur trois équipes pour la province de Québec, pour le camionnage et le taxi. J'en ai rencontré, M. le ministre, ils viennent me voir; ils viennent me raconter qu'ils ne peuvent pas surveiller les taxis. Cela fait de la peine aux gars, M. le ministre. Ils voudraient surveiller la situation pour que le taxi soit plus profitable pour les chauffeurs artisans. Les municipalités, M. le député, je pense que c'est provincial pour moi, pour avoir une meilleure planification, et je ne voudrais pas personnellement qu'on retourne aux municipalités le contrôle des permis de taxi.

M. Clair: M. le Président...

Le Président (M. Rancourt): S'il vous plaît, j'aimerais faire remarquer à ce point-ci une chose dont je viens de m'apercevoir; on s'est tutoyé et ici, à l'Assemblée nationale, on doit vouvoyer les gens, en principe.
(11 h 30)

M. Bissonnet: Quand je faisais du taxi, je disais tu à tout le monde.

Le Président (M. Rancourt): J'avais reconnu le député de Viger qui m'avait demandé la parole auparavant. M. le ministre, vous voulez répondre?

M. Clair: Si on veut qu'on ait l'occasion de fournir une contrepartie...

Le Président (M. Rancourt): Est-ce que vous permettez, M. le député? Je vous reconnaitrai par la suite, M. le député de Viger.

M. Clair: C'était une question?

M. Maciocia: Non, un ensemble de questions.

M. Clair: J'en ai accumulé un certain nombre.

Le Président (M. Rancourt): D'accord, je reconnaitrai le député de Viger par la suite.

M. Clair: M. le Président, dans l'industrie du taxi face aux problèmes qui confrontent cette industrie présentement, j'ai identifié tantôt ce qui me paraît être l'un des problèmes les plus importants, à savoir

le manque de données. C'est vrai qu'il y a eu plusieurs études, mais ces études ont rarement pu porter sur la situation réelle de l'industrie du taxi parce qu'il n'y avait pas de données statistiques valides, fiables. Avant de proposer quelque remède que ce soit dans un segment de l'économie, la première chose dont on a besoin, c'est de données statistiques fiables. Sans ça, on émet des vœux pieux, sans ça, on essaie des choses, on propose des hypothèses, mais on n'est pas certain du résultat qu'on va obtenir. C'est, à mon humble avis, le premier problème.

Il y a une étude qui a été réalisée par le Bureau de la statistique du Québec, qui est présentement sous analyse au ministère des Transports. On examine la possibilité que dorénavant le Bureau de la statistique du Québec fasse une série sur l'industrie du taxi, de telle façon qu'on soit en mesure d'avoir des données annuelles fiables, solides sur l'industrie du taxi.

Le deuxième problème dont on n'a pas réellement parlé jusqu'à maintenant, qui est réel aussi, c'est qu'il n'y a pas de vis-à-vis, si on veut, au ministère des Transports du côté de l'ensemble des ligues de taxis du Québec. Il y a un bon nombre de problèmes dans l'industrie du taxi qui sont particuliers à chacune des régions, mais il y en a un bon nombre aussi qui sont généraux, qui sont les mêmes à travers le Québec.

L'une des difficultés que rencontre le ministre des Transports, quel qu'il soit, dans l'élaboration d'une politique articulée de développement, de rentabilité de l'industrie du taxi, c'est le fait qu'il n'y ait pas, à proprement parler, d'interlocuteur. Je donne un exemple, dans l'industrie du camionnage, du bois de sciage, dans n'importe quel segment de l'économie, dans la plupart des cas, ces transporteurs se sont réunis dans une association et font des représentations qui reçoivent l'adhésion de la majorité des membres, des exploitants dans ce segment de l'économie. Or, dans l'industrie du taxi, jusqu'à maintenant, il n'y avait pas d'interlocuteur représentatif, si on veut, de la majorité des intervenants dans cette industrie. Cela fait qu'un groupe réclame une chose, un autre groupe en réclame une autre. L'un et l'autre s'opposent souvent quant à la nécessité, par exemple, d'avoir tel ou tel type de tarification.

Je pense qu'un événement important est en train de se produire actuellement avec la Fédération des ligues de taxis. Cette fédération, qui existe depuis plusieurs années, mais qui n'avait jamais connu une ampleur très grande, a décidé d'essayer de jouer un rôle, à mon avis, très positif dans l'industrie du taxi, soit essayer de regrouper dans une fédération de ligues le plus grand nombre de ligues possible afin de solutionner par l'industrie elle-même les problèmes qui peuvent être solutionnés par l'industrie elle-

même et, d'autre part, essayer d'avoir une position qui ne soit pas diffuse quant aux demandes de l'industrie du taxi, mais d'avoir une position qui rencontre aussi l'adhésion du plus grand nombre possible de chauffeurs de taxi.

Pas plus tard qu'hier, M. le Président, j'avais une rencontre à mon bureau avec la Ligue de taxis de Québec et son président, M. Jos Cloutier, qui est présent aujourd'hui dans les galeries, avec également les représentants de la Fédération des ligues de taxis. Je pense qu'on est sur une bonne piste parce qu'il y a d'abord un excellent climat de relations entre le titulaire, le ministère des Transports et la Fédération des ligues de taxis et les ligues de taxis qui se sont adressées à nous jusqu'à maintenant. On est en train d'essayer de voir dans quelle mesure, pour l'ensemble de ces problèmes qui confrontent l'industrie du taxi, on pourrait, par le biais d'une fédération, avoir un point de vue aussi unique que possible, pour l'industrie du taxi, sur chacun des problèmes et essayer aussi d'avoir une collaboration suivie dans les solutions à apporter à chacun de ces problèmes. J'ai d'ores et déjà dit à la Fédération des ligues de taxis que, dans la mesure où elle serait représentative d'une majorité des ligues de taxis au Québec, dans la mesure où elle irait chercher elle-même une crédibilité, et dans la mesure où elle acceptait le fait qu'un grand nombre des solutions à apporter aux problèmes de l'industrie du taxi passe par une prise en main de l'industrie du taxi par elle-même, sur cette base, il me ferait plaisir de collaborer avec cette fédération, sans exclure nullement des possibilités de rencontres ou de travail avec des ligues en particulier, afin d'essayer d'apporter justement des solutions concrètes aux principaux problèmes qui sont actuellement ceux de l'industrie du taxi.

Je voudrais énumérer une série de sujets et dire ce que le ministre des Transports a fait jusqu'à maintenant. D'abord, au point de vue de la représentation de l'ensemble de l'industrie du taxi, le ministre des Transports a, en quelque sorte, donné une reconnaissance de facto à la Fédération des ligues de taxis afin d'avoir un interlocuteur qui soit le plus représentatif possible. C'était déjà un pas immense de franchi que de donner une reconnaissance tacite, si on veut, à la Fédération des ligues de taxis du Québec.

La deuxième mesure concrète qui a été déjà prise par l'actuel titulaire du ministère des Transports, a été - on en parlait tantôt - en ce qui concerne les voitures plus petites, les voitures compactes. Le règlement no 6, jusqu'à juin dernier, si ma mémoire est fidèle, ne permettait pas l'utilisation des voitures compactes dans l'industrie du taxi. Il était devenu évident qu'il fallait libéraliser cela. Dès le mois de juin dernier, il y a eu

un amendement au règlement no 6 afin de permettre l'utilisation de véhicules automobiles plus petits. Cela est déjà fait et cela se remarque tous les jours dans les rues. Au fur et à mesure que les voitures qui servent au transport par taxi sont remplacées, elles sont remplacées de plus en plus par des voitures qui sont moins coûteuses à faire fonctionner, moins coûteuses à l'achat, souvent, et qui permettent de diminuer les frais d'opération d'un véhicule taxi.

Quant au problème soulevé à savoir que les gens, au service du protocole, ou les gens qui se tiennent au Château Frontenac ou des gens capricieux exigent des véhicules automobiles plus importants, cela se peut fort bien. Pour ces gens qui ont été habitués à se promener en Lincoln ou en Buick ou en Pontiac ou dans des grosses voitures, à l'époque, effectivement, c'était normal que le véhicule taxi soit une grosse voiture. Je pense qu'il y a sûrement encore des gens qui ont cette habitude. Cela va changer, mais cette vieille mentalité va durer chez certains pour le temps que va durer la présence des grosses voitures.

Un autre sujet qui préoccupe les propriétaires de taxi, d'après les rencontres que j'ai eues, et c'est peut-être un des sujets de mécontentement les plus importants: le coût des assurances pour dommages matériels. On sait qu'en ce qui concerne les blessures corporelles, les chauffeurs de taxi sont maintenant couverts par la Loi sur l'assurance-automobile du Québec avec une prime qui, si ma mémoire est fidèle, est de 255 \$ ou environ. Hier, dans une rencontre avec la Fédération des ligues de taxis, l'un des intervenants me dit: Jusqu'en 1978, lors de l'entrée en vigueur de la Loi sur l'assurance-automobile, les compagnies d'assurances nous disaient: Ce sont les dommages corporels qui coûtent terriblement cher. On est obligé de vous imposer des primes importantes et des augmentations, parce que le gros bloc, selon cette personne, c'est le coût des blessures corporelles. L'intervenant disait: Au lendemain du 1er mars 1978, quand la Régie de l'assurance automobile est entrée en fonction pour les blessures corporelles - ce n'est pas moi qui l'affirme, c'est cette personne - la ritournelle a changé. On s'est mis à nous dire que les blessures corporelles, dans le fond, ce n'était pas si pire, que ce n'était pas cela qui était le gros bloc, que c'étaient les dommages matériels. On comprendra donc l'indignation et le mécontentement des propriétaires de taxis.

Devant cette plainte, sans porter de jugement quant à savoir si elle est bien ou mal fondée, y a-t-il, oui ou non, abus des compagnies d'assurances en ce qui concerne la tarification des véhicules-taxis? Je ne suis pas en mesure d'affirmer quoi que ce soit

Mais, afin d'aller au fond des choses une fois pour toutes, j'ai demandé deux choses. J'ai demandé formellement au ministre des Institutions financières et Coopératives de demander au Surintendant des assurances, qui relève de lui, de me produire un rapport sur la situation dans l'assurance pour les véhicules-taxis de façon à savoir si, oui ou non, il y a exagération. S'il y a exagération, j'ignore quel mécanisme il faudra, mais une chose est certaine, s'il y a exagération des compagnies d'assurances, celui qui vous parle va prendre les moyens pour que cet abus cesse. Est-ce que ce sera par législation? Est-ce que ce sera par des directives, par du regroupement de risques? Je dis que, s'il y a - je ne suis pas en mesure de l'affirmer; il faudra voir le rapport du Surintendant des assurances - abus des compagnies d'assurances, il va falloir agir et rapidement.

La deuxième chose que j'ai demandée, afin d'être en mesure d'avoir un éclairage de la compagnie d'assurances publique, si vous voulez, qu'est la Régie de l'assurance automobile, non pas pour contravérifier le rapport que nous produira le Surintendant des assurances, mais dans le but de voir ce qu'il en est, à la Régie de l'assurance automobile, qui elle aussi a des renseignements là-dessus, c'est un rapport sur l'état de la situation du point de vue de la Régie de l'assurance automobile du Québec en ce qui concerne l'assurance tant pour les blessures corporelles que pour les dommages matériels. Il est bien évident que l'expertise de la régie porte surtout sur les blessures corporelles, mais c'est afin de voir quel type de risque représente l'industrie du taxi.

Ce qu'il y a de difficile, c'est qu'on sait tous qu'il y a deux types de chauffeurs de taxi. Il y a l'artisan propriétaire de son véhicule qui fait attention à son véhicule, comme tous et chacun d'entre nous faisons attention à notre véhicule automobile et il y a celui qui travaille parfois quelques heures par jour à peine, occasionnellement, avec un véhicule-taxi qu'il a loué en quelque sorte et qui est moins préoccupé de conserver en bon état le véhicule en cause.

Sur le plan statistique, c'est certainement difficile à isoler quant à savoir quel genre de risque représentent le propriétaire artisan qui prend grand soin de son véhicule automobile, parce que c'est son seul moyen de gagner sa vie, et celui qui est un chauffeur occasionnel - si on veut, appelons-le comme cela - qui est peut-être moins préoccupé par le bon état du véhicule et d'éviter des accidents.

Il va donc falloir essayer de gratter cette dimension afin de voir si les coûts facturés par les compagnies d'assurances pour l'ensemble des propriétaires de taxis ne font pas porter au propriétaire artisan une partie trop élevée de la prime par rapport à ceux qui représentent un risque plus important.

Deuxième point, deuxième mesure concrète - les députés me demandaient des mesures concrètes, ce que le ministre a fait - la hausse des tarifs à la suite de l'augmentation du coût de l'essence. Ce n'est pas la solution idéale, c'est certain. C'est certain que la solution idéale, ce serait qu'il neige toute l'année, qu'il fasse mauvais tout le temps, que le prix de départ soit un peu plus élevé pour éviter les courtes courses et que le tarif soit ce que certains ont proposé, que le tarif au kilomètre n'augmente pas, mais qu'il baisse afin d'être plus concurrentiel avec l'autobus, par exemple, avec le métro.

Je pense que, là-dessus, le moins qu'on pouvait faire rapidement, c'était de permettre à la Commission des transports de pouvoir, de façon expéditive, instanter, sans formalité, rajuster les tarifs si tant est que c'est la solution souhaitable dans les circonstances par l'industrie du taxi. (11 h 45)

Moi je pense qu'effectivement, compte tenu de l'augmentation de l'essence, il serait avantageux qu'il y ait une augmentation qui, somme toute, ne se répercutera pas par une augmentation de 0,20 \$ le kilomètre. Le coût de l'essence représente environ 22% de ce que cela coûte pour exploiter un taxi et, avec l'augmentation de l'essence, si cette augmentation de l'essence se transpose sur les tarifs au kilomètre, cela représente environ 0,026 \$, 0,025 \$, quelque part entre 0,023 \$ et 0,027 \$ le kilomètre. Alors, cela aussi a été une mesure concrète.

En ce qui concerne le règlement no 6, on est actuellement à travailler pour le dépoussiérer. J'espère qu'on sera en mesure, d'ici le mois d'avril ou mai, d'arriver avec un règlement. Sans changer l'ensemble de la structure, au moins dépoussiérer ce règlement qui comporte toutes sortes d'exigences, comme, j'en mentionne une, le fait d'avoir le moteur du véhicule automobile propre, ce qui peut constituer une infraction, si le moteur n'est pas propre. Vous comprendrez qu'il y a des choses comme cela qui méritent d'être dépoussiérées.

Une autre chose qu'on est à examiner, en ce qui concerne la région de Québec ici en particulier, c'est: Est-ce que, oui ou non, il faudrait décréter un gel des permis des TR, des taxis régionaux, dans la région de Québec? Il est évident qu'on ne peut pas décréter un gel à travers le Québec au niveau des taxis régionaux, mais la question a été soulevée par la Ligue de taxis de Québec et j'espère que, sur cette question, d'ici le 15 janvier prochain, on sera en mesure de prendre une décision.

Un problème important auquel la solution a été trouvée, à toutes fins utiles, et qu'il ne reste qu'à mettre en application, c'est le problème de Dorval. On sait tous que Dorval constitue la principale source de

voyageurs dans la région de Montréal. On me demandait tantôt quelle est la solution retenue, je peux vous en donner les grandes lignes. Il y a eu une entente d'abord entre les parties et, là-dessus, je peux dire au député de Jeanne-Mance et au député de Sainte-Anne en particulier, qui disaient être en très bonnes relations avec les gens de l'industrie du taxi de la région de Montréal, qu'ils connaissaient tous ces gens-là - ce que je vais dire n'est rien de secret puisque cela a été entendu entre les parties - que, si ces informations étaient aussi bonnes qu'ils le prétendaient, peut-être seraient-ils déjà au courant. Mais je pense qu'ils voulaient simplement me donner l'occasion de dire ce qu'est le contenu du projet qui a été mis au point grâce au groupe de travail sur la rentabilité du taxi dans la région de Montréal.

Il y aura un avis public dans les journaux qui sera publié par l'administration de Dorval. Une formule de demande sera expédiée à chaque propriétaire et par voiture-taxi à ceux-là qui en feront la demande. Il faudra, bien sûr, que cette proposition d'un propriétaire de taxi soit validée, réponde aux normes habituelles de la Commission des transports du Québec; même chose en ce qui concerne l'inspection du véhicule et du taximètre par la Régie de l'assurance automobile du Québec.

Une fois que l'administration aura reçu des propositions, des demandes d'admissibilité des propriétaires pour desservir Dorval, il y aurait un tirage au sort qui se ferait, un tirage par ligue et, au total, ce seraient 225 permis d'aéroport qui seraient en vigueur pour une période de deux ans. Il y aurait 185 permis qui viendraient de la ligue A-11, 15 de la ligue A-5, 25 de la ligue A-12, et la liste d'attente aurait lieu selon le tirage pour les autres.

Ce qui serait modifié aussi, c'est qu'il y aurait deux lignes d'attente à Dorval et non plus une seule, tel que prévu actuellement dans le règlement no 6. Tout cela est entendu entre les parties. Deux lignes d'attente, une pour la A-11 et la A-5 et une pour la A-12. Le territoire de desserte serait celui prévu selon l'entente du 18 mars 1981. Les permis d'aéroport ne seraient pas transférables, sauf en cas de décès, et seraient valides pour deux ans.

Les conditions de fonctionnement. Le véhicule devrait être inspecté par la Régie de l'assurance automobile à tous les six mois; il devrait avoir un âge déterminé; le propriétaire devrait garder un registre d'utilisation. Le coût, pour le propriétaire de desserte, pour obtenir le service de l'administration et desservir ainsi Dorval, serait de 1200 \$ par an. Il y aurait un système de points de démerite avec suspension ou annulation après douze points. Le propriétaire lui-même serait responsable

de son ou de ses chauffeurs et les points de démerite du chauffeur s'appliqueraient au propriétaire. Il y aurait enfin un comité de révision pour l'annulation ou la suspension des permis d'aéroport. Oui?

Le Président (M. Rancourt): Je m'excuse, M. le ministre. Votre temps est terminé. Est-ce qu'il y aurait consentement pour que vous puissiez terminer?

M. Bissonnet: Juste pour terminer cette partie-là.

M. Clair: Oui, juste pour terminer sur Dorval. Je pourrai revenir sur...

Une voix: Juste cela.

M. Clair: C'est parce qu'on a fait un certain nombre de choses...

Une voix: Pas de problème!

Le Président (M. Rancourt): M. le ministre.

M. Clair: Sur Dorval, ce sont des notes, mais je pourrai remettre un document là-dessus au député de Jeanne-Mance au cours des prochains jours.

Ce que cela changerait, en substance, M. le Président, c'est que sous le système actuel l'aéroport de Dorval est desservi par 300 ou 400 propriétaires, un maximum de 250 à la fois, et on sait tous qu'il y a là un problème. Avec le nouveau système, il y aurait 225 personnes qui, dans un encadrement plus fonctionnel, pourraient desservir Dorval et ainsi assurer une meilleure rentabilité pour ceux qui desservent l'aéroport de Dorval avec une entente à laquelle participent les trois ligues de taxis de la région de Montréal.

M. le Président, on a travaillé là-dessus tout cela est entendu jusqu'à maintenant, mais on a un petit problème: Comment articuler sur le plan juridique cette entente-là? Jusqu'à maintenant, cela semblait présenter des problèmes, étant donné que l'aéroport de Dorval est sous juridiction fédérale et que les ligues de taxis, le taxi comme tel, relèvent de la juridiction provinciale. Les avocats du contentieux du ministère des Transports ont trouvé une solution, on est à la préparer, à la mettre en forme, ce serait par un amendement au règlement no 6 qu'on pourrait appliquer cette solution et on espère que cela pourra être en vigueur dès le 1er février prochain, au niveau de la réglementation. Il faut que cela passe par la législation déléguée et le temps que le processus suive son cours, ce serait en vigueur le 1er février 1982.

Le Président (M. Rancourt): Merci, M.

le ministre.

M. Bissonnet: À la période de questions, au mois de mars, si ce n'est pas en vigueur, on va vous poser la question.

Le Président (M. Rancourt): M. le député de Viger, vous avez la parole.

M. Cosmo Maciocia

M. Maciocia: Merci, M. le Président.

Je pense que tout le monde était d'accord ici, ce matin, sur le fait qu'il existe un problème de taxi dans la région de Québec, de Montréal et partout dans le Québec.

On est ici ce matin, j'imagine, pour essayer de trouver des solutions à ces problèmes. Actuellement, je pense que le ministre nous a dit que des études étaient faites sur les statistiques et qu'on avait besoin de cela pour trouver certaines solutions à ce problème de taxi.

Si je reviens juste un peu, disons, au programme du Parti québécois en 1976, comme l'a mentionné le député de Sainte-Anne, il disait que c'était malheureux qu'il y ait eu des études mais qu'il n'y ait pas eu de solution. Alors, on se retrouve au point de départ de 1976. Aujourd'hui, après cinq ans, on est encore en train d'étudier ce problème pour trouver des solutions.

Je me pose la question. Le ministre tout à l'heure a parlé de l'assurance matérielle, mais il a seulement donné un petit accent sur l'assurance pour blessures corporelles. Tout à l'heure, le ministre a dit que, probablement - il n'était pas au courant - des études étaient faites pour voir s'il y avait des abus de la part des compagnies d'assurances sur les dommages matériels. Probablement qu'il y en a, je ne veux pas l'exclure en partant, probablement qu'il y en a.

Mais il y a une autre question qu'il faut se poser à ce moment-ci: Est-ce qu'il y a oui ou non, des abus de la part du gouvernement sur les tarifs d'assurance pour blessures corporelles? Parce que pour une voiture de promenade, je pense que la prime, à ce jour et jusqu'à l'année dernière - cette année, il y a une augmentation - était de 85 \$, tandis que la prime d'assurance pour blessures corporelles de la part du gouvernement dans le cas d'accidents d'automobiles, c'était de 250 \$ à 255 \$. Cette différence est causée par quoi? Il faut aussi se poser cette question.

En même temps, le ministre disait tout à l'heure qu'il fallait trouver des solutions aux problèmes du taxi en se regroupant ou en créant probablement une ligue ou une fédération des taxis. Je pense qu'à ce moment-là, le Parti québécois, en 1976, justement à l'article 3, faisait référence au

recours à une formule coopérative. Dans le programme, on disait: "Pour résoudre le problème du taxi dans les grandes villes, il n'est pas suffisant de réduire le nombre de taxis et d'unifier le territoire et la réglementation. Il faut beaucoup plus. En réalité, il faut établir une saine structure de travail pour organiser les postes d'attente, les réseaux de communication, engager les chauffeurs à des conditions uniformes, concentrer les sommes et, surtout, distribuer le travail également, de façon à assurer la rentabilité maximale de cette industrie aux besoins de chacun de ces travailleurs."

Après, on proposait des solutions et on disait: "C'est pourquoi nous croyons que tous les chauffeurs de taxi devraient bénéficier: a) d'une centralisation du pouvoir d'achat des automobiles pour en diminuer le prix de revient; b) d'une assurance-groupe unique et uniforme pour abaisser les primes actuelles; c) de garages et stations-service fonctionnant sans profit pour l'achat d'essence, le débosselage et la mécanique; d) d'une centrale téléphonique unique desservant tous les territoires et distribuant les clients à tous les chauffeurs à un taux universel; e) de conditions d'admission contrôlées et uniformes; f) de l'abolition du profit réalisé par les propriétaires de flotte ou de la spéculation sur les permis."

Vous aviez des solutions à ce moment-là. Je pense qu'actuellement, comme je l'ai dit tout à l'heure, on est encore en train de faire des études, d'obtenir des statistiques. On va encore retourner à 1976. Vous avez dit, tout à l'heure, M. le ministre, que si le problème existe, c'est à cause du gouvernement antérieur. Depuis 1972, c'était le gouvernement libéral qui était au pouvoir. Mais, en 1976, vous aviez des solutions à ce problème. Aujourd'hui, en 1981, je dirais même 1982, ces problèmes sont encore les mêmes.

Vous savez très bien, M. le ministre, que l'industrie du taxi, ce n'est pas absolument - je pense que tout le monde ici en convient - un luxe. C'est un moyen de transport dont tout le monde a besoin. Il dessert les handicapés, les assistés sociaux, les classes ouvrières. Ces gens-là ont vraiment besoin de vivre comme n'importe quel autre travailleur au Québec. Vous avez dit, tout à l'heure: "Je ne suis pas tout à fait convaincu qu'une augmentation des tarifs peut être la solution." Vous avez dit que ce n'était probablement pas la solution idéale. Moi non plus, je ne suis pas convaincu de cela parce qu'une augmentation des tarifs peut réduire, j'imagine, le travail ou le nombre de personnes qui seront prêtes à prendre encore le taxi. À ce moment-là...

M. Clair: Je voudrais dire quelque chose au député, s'il me le permet.

M. Maciocia: Oui. Allez-y.

M. Clair: Je ne veux pas l'interrompre. Je le laisserai continuer. Quand je dis que ce n'est pas la solution idéale, c'est à long terme. À court terme, dans la mesure où il y a une augmentation de l'essence pour l'ensemble de la population, si l'augmentation des tarifs des taximètres correspond à peu près à l'augmentation du prix de l'essence, de la façon la plus proche qu'on pourra y arriver, je pense qu'à ce moment-là, on ne modifie pas la place du taxi comme moyen de transport par rapport aux autres moyens de transport. L'automobile continue elle aussi. L'automobiliste doit subir une augmentation et la place relative, dans le choix des moyens de transport pour une personne, ne serait pas modifiée pour autant. Cela ne règle pas, c'est évident, le problème à long terme de la structure de tarification de l'industrie du taxi. Mais, à très court terme, dans la mesure où il y aurait effectivement une augmentation du prix de l'essence, je pense que cela ne déplacerait pas l'industrie du taxi par rapport aux autres modes de transport. C'était juste cela. (12 heures)

M. Maciocia: Oui, je vous comprends très bien.

Le Président (M. Rancourt): M. le député de Viger, vous pouvez continuer.

M. Maciocia: Je l'avais bien compris, M. le ministre, mais il y a probablement d'autres façons de venir en aide à ces chauffeurs de taxi ou à l'industrie du taxi. Par exemple, sur l'augmentation de l'essence, pourquoi pénaliser encore ces mêmes gens qui sont, comme on le sait et vous l'admettez, défavorisés à un certain moment? Un chauffeur de taxi qui gagne aujourd'hui 30 \$ ou 35 \$ par jour, je trouve qu'il gagne à peine le salaire minimum.

Je pense donc qu'il y aurait d'autres façons d'aider ces gens-là, par exemple un rabatement sur le prix de l'essence comme Ottawa le fait. Il y a encore une autre raison - et je ne vois pas pourquoi vous ne l'avez pas étudiée à un certain moment - l'augmentation du tarif d'immatriculation et l'augmentation du tarif de l'assurance automobile de la part du gouvernement. C'était clair à un certain moment et je l'ai dit dans mon discours l'autre soir... Mme Claudine Sotiau disait: "Rien dans le contexte actuel ne justifie pour la régie une telle augmentation, d'autant plus que le nombre d'accidents avec blessés ou morts a diminué au cours des dernières années." Et là, vous êtes en train d'augmenter...

M. Clair: Question de règlement, M. le Président.

Le Président (M. Rancourt): Question de règlement. M. le ministre.

M. Clair: J'aimerais que le député, s'il a un document en main... Je le fais au nom de la présidente de la Régie de l'assurance automobile du Québec, parce qu'à la suite de ce qu'on appelle une "cut" qui a été faite par certains médias de télévision on a fait dire à Mme Claudine Sotiau, la présidente de la Régie de l'assurance automobile du Québec, des choses. On a pris juste un bout de sa phrase et Mme Sotiau a, d'ailleurs, adressé au ministre des Finances, M. Jacques Parizeau, une lettre dans laquelle elle explique ses déclarations. Mme Sotiau n'a jamais déclaré que l'augmentation des primes d'assurance automobile n'était pas justifiée. Au contraire, c'est la Régie de l'assurance automobile qui a demandé, d'abord, au ministre des Transports et, dans un deuxième temps, au gouvernement d'augmenter la tarification afin de répondre aux besoins de la Régie de l'assurance automobile du Québec de conserver une réserve intéressante. En ce qui concerne les droits d'immatriculation, ce que Mme Sotiau disait, simplement, c'est qu'il s'agissait d'une décision du gouvernement, que la régie là-dessus ne fait qu'agir comme agent de perception et qu'il n'appartient pas à la régie de formuler des commentaires sur cela publiquement. La mise au point que je voulais faire, c'était simplement celle-là.

M. Maciocia: Exactement dans ce sens-là...

Le Président (M. Rancourt): S'il vous plaît! S'il vous plaît! Comme nous fonctionnons d'une façon très souple, j'apprécie votre collaboration de donner des réponses à des questions et je les prends comme telles. Si vous voulez bien continuer, M. le député de Viger.

M. Maciocia: M. le Président, ce n'est pas parce que je voulais absolument que le ministre me réponde. J'ai posé des questions auxquelles le ministre aurait pu répondre à la fin de mon discours, mais il en a fait des questions de règlement et de privilège. J'ai dit tout à l'heure, à un certain moment, que j'étais beaucoup plus calme que mes collègues et que le ministre.

M. Clair: Nous sommes tous très calmes.

M. Maciocia: Je pense qu'actuellement on est ici, comme on l'a dit au commencement, pour essayer de trouver des solutions aux problèmes de l'industrie du taxi. Pour revenir sur ce sujet, est-ce que vous êtes d'accord, M. le ministre, qu'il y a eu, au cours de la dernière année, une

diminution des morts et des blessés à l'intérieur de l'année 1980-1981, et il y a quand même une augmentation venant de la Régie de l'assurance automobile?

Comme je le disais, il y a probablement des moyens pour trouver des solutions pour l'industrie du taxi. Vous avez parlé tout à l'heure des coopératives semi-collectives...

M. Clair: Transport semi-collectif.

M. Maciocia: ... de transport semi-collectif. Est-ce que ce n'était pas déjà une solution envisagée depuis 1976? En 1982, on est encore à étudier cette possibilité de transport semi-collectif. Je pense que, dans votre rapport du ministère des Transports de 1980, on parle aussi de services de taxi collectifs. Vous dites, à un certain moment, dans une étude: Les options de transport semi-collectif comprennent les voitures de location, les voitures banalisées, les taxis ordinaires. Quand on arrive au taxi ordinaire, on dit: Les services de taxi ordinaire consistent dans la location de véhicules automobiles avec chauffeur par un ou plusieurs usagers ayant une origine et une destination commune. Ce service est offert à la demande et comporte une desserte de porte à porte. Plus loin, dans le même document, on dit: Ainsi, le véhicule utilisé pour le covoiturage pourrait être un taxi, si les usagers réservaient sur une base régulière les services d'un exploitant pour leur navette quotidienne. De même, une entreprise pourra desservir un ou plusieurs taxis pour le ramassage de ses employés. Le taxi pourrait également remplacer adéquatement des autobus sur certains parcours peu fréquentés ou en dehors des heures de pointe.

La question que je me pose: est-ce que, actuellement, vous envisagez la possibilité de remplacer à certaines heures les autobus par des taxis ou, comme vous dites, à un certain moment, des taxibus?

Après les réponses que vous allez me donner, j'aurais deux petites questions à vous poser plus tard, toujours sur la même question du semi-collectif.

Le Président (M. Rancourt): M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, en ce qui concerne la Régie de l'assurance automobile du Québec, il y a eu une augmentation de l'ordre de 11% ou 12%, je ne me souviens pas exactement. La première augmentation en cinq ans de fonctionnement du Régime de l'assurance automobile du Québec. On sait tous qu'au moment où la Régie de l'assurance automobile du Québec a été formée, la tarification des différents moyens de transport, si on veut, a été faite en fonction des études de statistiques

actuarielles disponibles à ce moment-là. La Régie de l'assurance automobile du Québec proposait, pour la première fois cette année, au gouvernement, d'augmenter les primes d'assurance automobile. La régie a hérité, on le sait, de l'administration du Bureau des véhicules automobiles. Elle a quatre ans d'expérience de fonctionnement. Il est apparu qu'il était trop tôt pour modifier la structure de tarification de la Régie de l'assurance automobile dès cette année. C'est donc la raison pour laquelle, au niveau de la prime d'assurance automobile, la régie n'a pas proposé de modifier la structure pour quelque groupe de risque que ce soit. Cela n'a pas été modifié pour l'industrie du camionnage, ça n'a pas été modifié pour les autobus, ni pour les automobilistes. On a gardé la même structure tarifaire et on a simplement augmenté de 11 et quelque pour cent.

Je rencontrais hier soir le conseil d'administration de la Régie de l'assurance automobile du Québec. Elle s'est fixée, pour les trois prochaines années, un certain nombre d'objectifs à atteindre. L'un d'entre eux, c'est de revoir - à la lumière de l'expérience acquise au cours des trois dernières années, presque quatre années maintenant - la structure de tarification. C'est donc à ce moment-là que, du côté de la Régie de l'assurance automobile du Québec, il y aura révision de la structure tarifaire. La régie examinera, au même titre que les autres secteurs de transport, s'il y a lieu, oui ou non, de modifier la structure tarifaire pour l'industrie du taxi.

En ce qui concerne les plaques d'immatriculation pour le véhicule taxi, au moment où le gouvernement a décidé d'augmenter les droits d'immatriculation, le véhicule taxi n'a pas été augmenté aussi considérablement que certains autres secteurs, notamment le véhicule de promenade. C'était la première fois depuis 1976, si ma mémoire est fidèle, qu'on augmentait les droits d'immatriculation, alors que l'Ontario, par exemple, les avait augmentés chaque année, à peu près régulièrement en tout cas. On a décidé, compte tenu de la situation de l'industrie du taxi, de n'augmenter les droits d'immatriculation que de 15%, si ma mémoire est fidèle - je n'ai pas les chiffres avec moi, mais c'est de cet ordre de grandeur - alors que d'autres véhicules automobiles ont vu les droits d'immatriculation augmenter de façon beaucoup plus importante.

Le député de Viger parlait au début de son intervention de certaines choses qui pouvaient être faites, comme se regrouper au moment de l'achat de véhicules-taxis, regrouper les demandes au niveau de l'assurance automobile, dommages matériels, en venir à regrouper les risques et faire une proposition à une compagnie d'assurance ou

examiner la possibilité de former une association coopérative d'assurance. C'est vrai que ce sont des choses à regarder, c'est vrai, mais on revient à ce que je disais tantôt, que ces problèmes, dans le fond, pour une bonne part d'entre eux, relèvent bien davantage de l'industrie elle-même que de la gérance, si on veut, de la responsabilité du ministère des Transports du Québec.

S'il doit y avoir un regroupement au moment de l'achat de véhicules-taxis, ça ne doit pas être le gouvernement qui s'occupe de cela. Étant donné qu'il n'y a pas, comme je l'ai dit tantôt, de regroupement représentatif de l'ensemble de l'industrie du taxi, au Québec, des propositions comme celles que le député de Viger a faites sont difficilement applicables. C'est pour ça, je l'ai dit et je le répète, que je suis heureux de voir - ce n'est pas par favoritisme envers quelque groupe que ce soit dans le monde du taxi - qu'une fédération des ligues de taxis est en train de se mettre sur pied, qui a comme leitmotiv, si on veut, que, pour régler les problèmes de l'industrie du taxi, un bon nombre de solutions passent par l'industrie du taxi, par une prise en charge de l'industrie elle-même, pour solutionner des problèmes comme ceux auxquels faisait allusion le député de Viger.

Quant au transport collectif, effectivement, il y a eu un rapport qui a été rendu public il y a quelques mois, sur les services de taxi collectifs, quelques expériences et des perspectives d'implantation au Québec. Il faut dire, pour être honnête envers l'industrie du taxi et les auditeurs, que ce document de travail n'est pas allé aussi loin que de proposer de voir où, dans le concret, très spécifiquement, une expérience pilote, à tel endroit, pourrait mener, quelle serait la réglementation nécessaire, quelles seraient les contingences d'une telle expérience.

Sur cette base, dans le transport collectif, le député demandait tantôt pourquoi on ne remplacerait pas les autobus sur certains circuits moins achalandés, la nuit ou au bout de la ligne, si on veut. Je le ramène, à ce moment-là, à la situation actuelle; le transport par autobus relève des autorités locales, alors que le transport par taxi relève du gouvernement du Québec, du ministère des Transports. Est-ce que ceci ne serait pas plus logique - je ne fais pas d'affirmation, je pose la question - si on veut qu'une telle possibilité soit appliquée? Est-ce que ce ne serait pas beaucoup plus simple, beaucoup plus facile, si la Communauté urbaine de Montréal, par exemple, qui a un droit de regard au moins sur le fonctionnement de la CTCUM... Est-ce que ce ne serait pas avantageux et normal, si on veut vraiment intégrer les véhicules-taxis dans le réseau comme complément au réseau d'autobus ou de transport en commun,

que ce soit une même juridiction qui s'occupe de ces deux dimensions?

(12 h 15)

Quoiqu'il en soit, pour l'instant, ça va être un problème très difficile à régler. Il va falloir qu'il y ait une volonté locale de fonctionner, une volonté des chauffeurs de taxi, premièrement - ils sont au premier chef concernés - une volonté des élus locaux, une volonté des organismes de transport en commun d'intégrer le véhicule-taxi dans l'opération du transport en commun, comme complémentaire au transport en commun. C'est une très grosse question, je ne me fais pas d'illusion là-dessus. Ce n'est pas demain qu'on va pouvoir régler cela à la satisfaction de tous les intervenants. Ce qu'on peut faire cependant, et ce que j'ai demandé à mon ministère d'examiner pour me faire une proposition là-dessus dans les meilleurs délais, au niveau du transport collectif, c'est d'ouvrir, par réglementation, la possibilité pour quatre ou cinq personnes qui désirent avoir un service régulier par taxi de pouvoir contracter, si on veut, en quelque sorte avoir un abonnement par lequel, par exemple, à la sortie d'une usine, trois ou quatre travailleurs - cela dépend de l'auto, il y a des normes sur le nombre de personnes à bord d'un véhicule-taxi, je ne veux encourager personne à commettre des illégalités - en fonction du nombre de places disponibles dans un véhicule-taxi, pour que des contrats, des abonnements en quelque sorte puissent être pris par un groupe de personnes de façon assez régulière et qu'on puisse dire: On finit de travailler à telle usine à telle heure. Tu viens nous chercher pour nous reconduire chez nous à un prix qui est différent de celui qui est prévu par la tarification actuelle. Ouvrir sur cette possibilité de regrouper des gens qui veulent se servir d'un véhicule-taxi plutôt que d'un autre moyen de transport, qui désireraient abandonner leur véhicule automobile, ouvrir sur cette possibilité. J'ai demandé à mon ministère qu'on me prépare quelque chose de particulier là-dessus...

M. Maciocia: Le ministre est un peu trop long dans ses réponses. On est rendu déjà à 12 h 15.

M. Clair: J'essaie de donner...

M. Maciocia: Il y a deux questions que je désire...

M. Clair: Je termine rapidement là-dessus. En ce qui concerne le transport collectif, les deux possibilités qu'on examine actuellement, c'est une tarification per capita et ce qu'on pourrait appeler une possibilité de contrat entre des gens qui désirent avoir un service régulier, non pas un service occasionnel, d'ouvrir là-dessus au

cours des prochains mois. Ce sont les deux principales possibilités qui sont ouvertes à court terme, parce que, comme je le disais, je ne me fais pas d'illusion en ce qui concerne le taxi semi-collectif en prolongement de l'autobus et du métro. Il y a beaucoup d'embûches sur notre chemin là-dessus. Je pense que cela ne doit pas nous empêcher d'ouvrir sur d'autre chose pour l'instant.

Le Président (M. Rancourt): Comme j'ai le devoir de réserver en principe vingt minutes au député de Jeanne-Mance et au ministre, s'il y a consentement, comme j'ai d'autres questions - on m'a dit que la députée de Dorion, le député de Viger - voulait poser des questions est-ce qu'on pourrait en arriver à une entente? Est-ce que vous accepteriez de part et d'autre de réduire vos interventions?

M. Bissonnet: M. le Président, disons qu'on va donner dix minutes à la députée de Dorion et les dix minutes qui restent au député de Sainte-Anne; le ministre et moi, nous prendrons également chacun dix minutes. Je compte sur... Êtes-vous d'accord avec cela?

M. Clair: J'aimerais cependant... Je ne sais pas si ma collègue de Dorion va en avoir assez, parce que le moins qu'on puisse dire, c'est qu'elle n'a pas abusé et que cela fait déjà un bout de temps qu'elle voulait intervenir.

M. Bissonnet: Pas de problème. Monsieur suivra après, ensuite, ce sera vous et moi. Nous pourrions peut-être partir par avion.

M. Clair: Oui, M. le Président, parce qu'on a convenu, mes collègues et moi, que, si l'avion gouvernemental pouvait partir vers Montréal, étant donné que je devais être à Montréal très tôt cet après-midi, j'avais nolisé l'avion du gouvernement...

M. Polak: Pourquoi n'y va-t-on pas en taxi?

M. Clair: ... et les trois députés de l'Opposition pourront monter à bord avec moi.

M. Bissonnet: Si vous avez de la place, cela nous fera plaisir. On pourra discuter encore davantage des problèmes du taxi.

Le Président (M. Rancourt): J'aimerais vous faire savoir qu'actuellement, le parti ministériel a pris environ 67 minutes et le Parti libéral, environ 65 minutes, en gros, ce qui veut dire que, maintenant, j'aimerais donner la parole à la députée de Dorion et,

par la suite, au député de Sainte-Anne.

Mme Huguette Lachapelle

Mme Lachapelle: Étant une des dernières à parler, je vous avoue qu'il y en a plusieurs qui ont posé les mêmes questions que moi. Tout d'abord, je voudrais vous dire qu'avant de trouver des solutions, je voudrais surtout revenir sur ce que le député de Sainte-Anne a dit, c'est-à-dire qu'il faut faire des études, parce que les gouvernements changent et les personnes aussi. J'en suis à ma première expérience. Je m'intéresse au taxi, surtout dans la ville de Montréal, parce que j'y habite. J'ai dû faire une étude et j'ai rencontré plus de 30 chauffeurs de taxi individuellement.

Je voudrais vous dire que le premier problème auquel j'ai fait face, c'est la rentabilité du taxi. Cependant, quand on a parlé dans les journaux dernièrement d'une ristourne sur l'essence qui pourrait être payée nécessairement par le gouvernement, je trouve que ce n'est pas une bonne solution, parce que cela créerait des précédents pour tous ceux qui utilisent leur voiture pour n'importe quel travail qu'ils pourraient faire. Ce seraient des exigences un peu trop abusives.

J'ai décrété aussi qu'il y avait beaucoup trop de permis à Montréal, mais ce que je peux dire c'est que le gouvernement est mieux de ne pas promettre de grandes choses, mais de faire de petites choses doucement. Entre autres, je trouve le règlement no 6 désuet et vieux jeu et qu'on s'occupe beaucoup plus du côté esthétique que de la sécurité des passagers. Je pense que le ministre a déjà dit qu'on devrait étudier le règlement no 6 pour pouvoir l'alléger au maximum.

Ce qui me fatigue - je voudrais poser une question au ministre - ce sont les assurances. Attendez un peu, je me perds dans mes papiers. On me dit que plusieurs compagnies telles que Diamond ou La Salle - entre autres, je nomme celles-là - souvent, quand les propriétaires ont des problèmes d'assurance, les renvoient à la compagnie d'assurance de leur association. Cela constitue une clientèle très captive. On m'a dit qu'une enquête a été instituée pour que cela ne semble pas constituer un cartel des compagnies d'assurance automobile. C'est une des questions que je me pose.

Concernant encore l'assurance automobile, je me demandais si ce ne serait pas une solution que, pour alléger les tarifs des chauffeurs de taxi, on garde un dossier des bons conducteurs, c'est-à-dire que pendant un certain nombre d'années, si les chauffeurs n'ont pas eu beaucoup d'accidents, leurs tarifs soient réduits.

Le transport collectif m'intéresse aussi beaucoup. Je sais que des études ont été

entreprises. Comment cela pourrait-il être mis en application? J'aimerais en entendre parler un peu plus clairement. Personnellement, je pense qu'on devrait municipaliser le taxi au même titre que l'autobus. Cela pourrait être une section autobus, une section métro, une section taxi. Ce serait pris en main par les municipalités telles que Montréal, entre autres. Je vous laisse répondre et j'aurai sûrement d'autres questions.

Le Président (M. Rancourt): M. le ministre, voulez-vous répondre tout de suite ou dans votre réplique?

M. Clair: Je peux le faire rapidement tout de suite.

Le Président (M. Rancourt): Rapidement.

M. Polak: M. le Président, je n'ai pas d'objection, à condition que le ministre réponde très brièvement aux questions, parce qu'il a l'habitude de répondre longuement. Il mange notre temps, savez-vous.

Mme Lachapelle: Mais, vu que je n'ai pas fini, j'aimerais...

M. Polak: Mes chauffeurs à Montréal...

Le Président (M. Rancourt): S'il vous plaît!

M. Clair: 67 ou 65 minutes, M. le Président, je ne pense pas qu'on ait exagéré.

M. Polak: On va vous observer.

Le Président (M. Rancourt): Rapidement, M. le ministre.

M. Clair: Rapidement. Pour ce qui concerne la possibilité d'un cartel dans l'assurance et la situation monopolistique qu'il pourrait y avoir dans ce secteur, c'est justement pour examiner ce genre de question - je ne fais pas d'affirmation disant qu'il y en aurait un, pas du tout - que j'ai demandé au ministre des Coopératives et Institutions financières de demander au Surintendant des assurances de regarder ce qui se passe dans le domaine de l'assurance pour les chauffeurs de taxi.

Maintenant, la prime de l'assurance automobile fixée en fonction du dossier du conducteur, effectivement, pour la partie qui nous concerne en tout cas, l'assurance pour blessures corporelles, la Régie de l'assurance automobile devrait être en mesure, l'année prochaine, de faire une proposition au gouvernement au niveau de la tarification pour fixer la prime en fonction du nombre de points de démerite accumulés par les

personnes, par les conducteurs et, évidemment, cela s'appliquerait également à l'assurance automobile pour les chauffeurs de taxi. Celui qui aurait plus de points de démerite paierait plus; celui qui en aurait moins paierait moins.

M. Lachapelle: J'ai encore une petite question à poser. Je ne voulais pas les poser toutes d'un coup.

Le Président (M. Rancourt): S'il vous plaît.

Mme Lachapelle: Tout à l'heure, M. le ministre, vous avez parlé de la Fédération des ligues de taxis. Est-ce que vous avez l'intention de reconnaître officiellement la Fédération des ligues de taxis, parce que cette fédération semble devenir de plus en plus représentative?

M. Clair: Là-dessus, pour ce qui concerne une reconnaissance officielle, légale, en bonne et due forme, je n'ai pas l'intention pour l'instant d'ouvrir la loi ou les règlements pour reconnaître la Fédération des ligues de taxis.

Cependant, d'un point de vue pratique, j'ai d'ores et déjà dit à la Fédération des ligues de taxis du Québec que, dans la mesure où elle était représentative, où elle deviendrait de plus en plus représentative de la majorité des ligues de taxis du Québec, elle pourrait compter sur une reconnaissance tacite et, d'ores et déjà, on a commencé à travailler sur un certain nombre de choses ensemble; la reconnaissance tacite du ministre des Transports est donc déjà acquise.

Le Président (M. Rancourt): M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: Merci M. le Président, juste quelques commentaires sur ce qui a été dit par le ministre. En réponse à ma première intervention, il a dit que c'était la faute de l'ancien régime libéral, celui qui a précédé le régime du Parti québécois jusqu'en 1976. Ma réponse à cela, c'est que, quand on n'a plus de réponse positive à donner, on commence à blâmer ceux qui étaient là avant. Je peux comprendre que, dans la première année d'un mandat, on peut encore blâmer l'ancien régime, mais nous sommes maintenant en 1981, il s'agit de cinq ans d'administration, il faut que le ministre prenne ses responsabilités, que le gouvernement prenne ses responsabilités et il ne faut plus retourner en arrière.

À part cela, en ce qui nous concerne, les trois députés de l'Opposition ici ce matin, nous avons été élus pour la toute première fois le 13 avril 1981, et on se fout de 1976, on se fout de 1972, de 1970, on

pense à 1981 et aux problèmes à régler tout de suite.

Le ministre a fait une autre petite allusion aux amis que j'ai parmi les chauffeurs de taxi de Montréal. Je ne représente pas du tout les associations, je ne connais pas le grand chef de l'industrie, j'ai parlé seulement de faits que je connais sur le plan personnel et comme avocat, du fait que j'ai, dans ma pratique, aidé les chauffeurs de taxi, les individus, les travailleurs et même les travailleuses, parce qu'il y a aussi des femmes à Montréal qui maintenant conduisent des taxis.

Ce que je voudrais dire, sur le plan positif, c'est qu'il y a des suggestions ont été faites au ministre ce matin, par exemple l'abolition de concessions accordées, le problème des stands privilégiés. Rien n'empêche le ministre, comme le député de Jeanne-Mance l'a dit, du moment qu'un contrat se termine, de faire une déclaration, peut-être pas aujourd'hui, parce qu'il ne veut pas nous donner le crédit tout de suite, je comprends bien cela. Il peut dire la semaine prochaine: Nous, on a décidé, moi, comme ministre, j'ai décidé qu'il n'y a pas de renouvellement de ce contrat, les stands vont être ouverts, il n'y a plus de privilège à ce point de vue. Cela ne prend pas de statistique, cela ne prend rien, cela prend juste une simple déclaration ministérielle, cela règle ce point. On a parlé...

M. Clair: Cela prend la juridiction sur les hôpitaux, M. le Président.

M. Polak: Parlez donc avec votre collègue des Affaires sociales. Si vous n'êtes pas capable d'avoir son appui, vous irez voir le docteur Laurin, parce qu'en 1976 il voulait bien cela.

M. Clair: Les hôpitaux sont des corporations autonomes.

M. Polak: Est-ce que je pourrais continuer, M. le Président, parce que, de même, je ne veux pas me faire voler mon temps, savez-vous?

Ensuite, on a parlé du transport collectif par taxi, le ministre a dit: Cela me dérange un peu. Cela, c'est la Communauté urbaine de Montréal, elle a la juridiction exclusive du transport, et moi je m'occupe du taxi. On appelle cela en anglais "to pass the buck" je pense que ce n'est pas bon. C'est à vous de le dire. Je siège à la Communauté urbaine de Montréal et je sais que la structure va en être réorganisée, prenez donc votre responsabilité comme ministre responsable pour le dossier du taxi, vous êtes là, vous avez le gouvernement en arrière de vous, vous avez les fonctionnaires, trouvez donc la solution qui vous permettra de tordre un peu le bras à la Communauté

urbaine de Montréal; commencez par le transport collectif. Si vous dites que ça prend des usagers, que ça prend de la population, vous savez très bien que c'est impossible d'organiser cela. Je pense que c'est une responsabilité qui relève du gouvernement.

En ce qui concerne le rabais sur la taxe additionnelle sur l'essence, le ministre dit dans sa réponse: Savez-vous, on avait pensé de donner une statistique fiable et valable. Je peux vous dire une chose, une statistique qui est bien connue, ça ne prend pas le Bureau de statistique de Québec pour savoir que la gazoline, l'essence coûte 0.065 \$ de plus par litre et, pour la plupart des taxis, parce qu'ils se servent de l'essence sans plomb, c'est 0.07 \$. Donc, ils le savent, cela est bien connu, il faut faire quelque chose à ce point de vue.

Pourquoi ne pas étudier la possibilité d'un rabais sur cette augmentation de la taxe? Cela existe, dans le domaine agricole par exemple, c'est bien connu, on n'y paie pas la taxe sur l'essence, donc pourquoi ne pas considérer ceux qui travaillent pour une moyenne de 150 \$ par semaine à douze heures par jour, même en dessous du salaire minimum? Pourquoi ne pas considérer les hommes et les femmes qui travaillent dans cette industrie comme des personnes qui méritent une attention toute spéciale? Cela n'a rien à faire avec le transport écolier et l'autobus, je comprends que cela est un problème aussi, mais cette industrie, considérez-la donc comme un problème spécial et faites une exception. Je pense que la population va bien apprécier ne va pas critiquer une telle décision. J'en ai déjà vu des gaspillages de fonds publics. Hier, nous étions à la commission des engagements financiers quand on a donné une subvention de 500 000 \$ à une agence de percepteurs pour aider les auteurs québécois. Une telle organisation existe sur le plan canadien, mais on veut avoir notre solution québécoise; 500 000 \$. Le gouvernement a des fonds pour cela. Pensez bien à cette affaire-là, de considérer un rabais, de ne pas exiger de ces gens 0,07 \$, mais peut-être 0,035 \$ ou 0,04 \$ pour cette industrie-là. Vous avez de bons arguments parce que, dans ce secteur, ce n'est pas "des problèmes" qu'on aurait dû inscrire, mais la catastrophe des taxis. On en est rendu là.

(12 h 30)

Rapidement, j'ai encore trois minutes. Le ministre a dit qu'il n'y avait pas d'interlocuteur représentatif dans le domaine du taxi et qu'il était en communication avec la fédération. Je suis tout à fait d'accord avec cela, c'est très important. Cela m'inquiète aussi parce qu'en 1976, on a dit exactement la même chose. En 1976, vous avez dit, pas vous, mais le Parti québécois: "Les détails et modalités de fonctionnement,

de propriété et d'administration de cette coopérative - à ce moment, il parlait de coopératives pour tout le monde - devraient être déterminés par les chauffeurs de taxi avec la collaboration technique des ministères impliqués." Le programme dit clairement, en 1976, il y a cinq ans, exactement la même chose. On a, de la part du ministère, nos personnes techniques, on va s'asseoir autour d'une table avec la fédération, avec les représentants. Là, vous êtes encore, comme vous dites, sur la bonne piste. C'est à peu près le temps que cela se règle, après cinq ans. J'ai peur que ce soit remis aux calendes grecques. C'est pour cela que nous sommes venus ici aujourd'hui. C'est pour cela que le député de Jeanne-Mance a demandé une commission parlementaire justement sur ce problème, parce que vous seriez surpris de voir combien de personnes dans l'industrie peuvent vous donner des arguments qui ont de la valeur et de l'importance et qui peuvent solutionner des problèmes.

Deux petits problèmes qui restent. On a parlé de Dorval. Je suis content qu'on change le système à Dorval et je vous félicite. Je trouve un peu bizarre le tirage au sort; moi, j'appelle cela loto-Dorval. Donc, à l'avenir, les gars vont tirer au sort et celui qui est chanceux pourra y aller. À tout événement, c'est mieux que le système présent. Cela, c'est vrai, mais peut-être qu'on aurait dû considérer la possibilité de garder les standards d'opération. Vous avez parfaitement raison d'avoir certaines exigences, mais peut-être qu'au lieu de laisser cela tiré au sort, loto-Dorval, on pourrait ouvrir cela plus généralement.

Maintenant, un petit point qui est important aussi. On a parlé beaucoup de Dorval, de Montréal, mais il y a un problème à Québec, apparemment, parce que les chauffeurs de taxi sont venus ici et, quand le premier ministre est revenu de la conférence d'Ottawa, il n'était même pas capable de sortir de l'avion; il n'y avait pas de taxi et il a été transporté par hélicoptère. Donc, apparemment, les gars étaient assez fatigués; d'ailleurs, ils étaient ici la semaine dernière, ou il y a deux semaines pour protester. Je n'ai pas entendu beaucoup de solutions concernant la ville de Québec même. On n'a pas parlé, non plus, des problèmes dans les petites localités, parce que ce n'est pas juste à Montréal et Québec qu'il y a des chauffeurs de taxi; il y en a même dans votre comté à Drummondville. L'autre soir, en retournant à Montréal, on est arrêté là, on a vu des chauffeurs de taxi et on a parlé avec eux. Je peux vous assurer qu'ils n'étaient pas contents des 0,07 \$ le litre de plus qu'ils ont sur leur dos maintenant.

Je termine là-dessus, M. le Président, en disant qu'on est venu ici pour faire des

suggestions positives en 1981. On ne veut pas attendre encore des mois, des mois parce que les créanciers sont à la porte des chauffeurs de taxi; il n'y a pas de doute, ils sont là. Les gars sont en graves difficultés, c'est un désastre, c'est une catastrophe, il faut prendre des mesures rapidement. Il y en a des mesures que vous pouvez prendre sans conseillers juridiques, sans consultation avec les fonctionnaires, sans la paperasse et sans le fonctionnarisme. Allez vite et commencez à montrer que vous avez vraiment à coeur leurs problèmes.

M. Clair: M. le Président...

Le Président (M. Rancourt): S'il vous plaît, comme nous nous sommes entendus tantôt, est-ce qu'on partage le temps qui reste pour la réplique? Dans ce cas-là, en tout et partout il vous reste environ huit minutes chacun si vous voulez.

M. Bissonnet: On va prendre 10 minutes chacun.

M. Clair: Non, c'est moi qui termine, en vertu du règlement.

Le Président (M. Rancourt): En principe, vous pouvez poser des questions qui pourraient laisser la dernière réplique au ministre.

M. Bissonnet: En vertu de l'article 162 du règlement, je pense que...

M. Clair: Question de règlement.

Le Président (M. Rancourt): Question de règlement, M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, je n'ai pas avec moi le règlement, mais c'est tout à fait normal, il me semble, puisque c'est lui qui a eu le privilège de commencer, que ce soit moi qui termine.

M. Bissonnet: Nous allons lui donner l'occasion de conclure après moi.

Le Président (M. Rancourt): M. le député de Jeanne-Mance, je crois que justement, si vous avez des questions à poser, M. le ministre pourrait terminer.

Conclusions

M. Michel Bissonnet

M. Bissonnet: Pas de problèmes. M. le Président, l'objectif que l'Opposition souhaite ce matin, comme l'ont dit mon collègue, le député de Sainte-Anne, et mon collègue, le député de Viger, qu'on est là pour vous aider à solutionner le problème du taxi au Québec,

en particulier dans la ville de Québec et dans la ville de Montréal.

Je ne vous ai pas parlé, parce que je n'ai pas eu le temps, de la compagnie Samson Limousine. Cette compagnie va à l'aéroport, mais elle fait du taxi à Montréal aussi. Elle fait des voyages dans la ville. Contrairement à l'article 31, sous réserve du règlement no 6, d'après les informations que j'ai, un chauffeur qui travaille pour la compagnie Samson Limousine doit avoir un contrat de franchise de 20 000 \$, qui était de l'ordre de 10 000 \$ il y a trois mois. L'auto demeure toujours au nom de la compagnie Samson Limousine et le chauffeur qui a un contrat de franchise de deux ans peut le transférer à une autre personne, en vertu de ce contrat de franchise - que je n'ai pas, malheureusement - et il doit payer en plus 50 \$ par quart pour travailler pour la compagnie Samson Limousine. Il y a ce problème-là.

Il y a aussi le problème des surveillants routiers. Je sais que le gouvernement veut faire des coupures, mais s'il veut que ces règlements de taxi, ces règlements de transport soient respectés, il faut qu'il ait le personnel voulu et nécessaire à cette fin.

Vous disiez tantôt qu'il y avait une augmentation de 0,07 \$ le litre d'essence. Vous parliez aussi des tarifs. Je peux vous dire qu'en 1966, pour remplir un réservoir d'essence, cela coûtait 6 \$ et, aujourd'hui, cela coûte cinq fois et demi plus cher. Je peux vous dire que les tarifs en 1966, c'était de 0,40 \$ en partant et de 0,35 \$ le mille. Si on regarde aujourd'hui, l'augmentation de l'essence est cinq fois plus élevée par rapport à l'augmentation des tarifs au millage de deux fois.

Donc, il est évident, autant pour l'Opposition que pour le parti ministériel, qu'il y a trop de permis de chauffeurs de taxi dans la région de Montréal et qu'il y en a trop également dans la région de Québec.

Un exemple: un propriétaire de taxi de Québec a une Pontiac Laurentien 1978 et son permis lui a coûté 52 \$, son radio 1200 \$, son "meter" 500 \$. Cela lui a coûté 15 000 \$ quand il a acheté son permis. Ses dépenses, par mois, sont: paiements à la banque, 362 \$; essence, 300 \$; contributions à la COOP, 85 \$; réparations, 125 \$; radio, 30 \$; assurances, 100 \$, pour un total des dépenses de 1002 \$ par mois. Ses revenus, comme chauffeur de taxi, sont: 1273,25 \$ plus 140 \$ de pourboires. Cela lui fait un revenu de 1413,25 \$ pour cinq jours. Quand il travaille sept jours, cela lui donne 1673,25 \$, soit un revenu net de 411,25 \$ ou 671,25 \$. C'est la situation, M. le ministre.

Vous allez vous demander comment il se fait que des chauffeurs de taxi continuent à travailler à ce salaire. On est dans une période de chômage très élevé. Quand cela fait 25 ans qu'un gars fait du taxi, je vais

vous dire quelque chose, je pense qu'il ne peut pas aller ailleurs. Il peut peut-être y aller, mais il est habitué et il est fier de son métier. Être chauffeur de taxi, c'est rendre service à la population. Et le chauffeur de taxi, c'est notre premier ambassadeur pour le tourisme au Québec. Cela est très important. C'est pour cela que cela nous prend des chauffeurs qualifiés. Je pense que le ministère des Transports devrait regarder de ce côté pour ce qui est des mécanismes afin qu'on ait des chauffeurs qui connaissent plus la municipalité dans laquelle ils travaillent. J'attire votre attention là-dessus, pas sur la ville de Québec parce que les chauffeurs... Je ne connais pas la ville, mais eux la connaissent. Mais à Montréal, on a des chauffeurs de taxi qui, souvent, ne connaissent pas la ville. Il faut jeter un coup d'oeil pour avoir vraiment des chauffeurs qualifiés, avec des conditions intéressantes.

Au niveau du transport collectif, je pense que c'est une avenue très intéressante pour enlever un nombre de permis dans la ville de Montréal et dans la ville de Québec. C'est une avenue qui ne coûterait rien au gouvernement et qui serait faite sur une base volontaire pour les chauffeurs de taxi qui veulent opter... On parle de formule de "opting out" dans la constitution, on pourrait en parler dans le taxi.

M. le ministre, je dois quand même faire une correction. Le document que nous avons ici, "Une solution globale au problème du taxi, qu'en pensez-vous?", cela n'a pas été fait en 1976. On m'a transmis une information quand j'ai quitté les lieux il y a quelques instants, c'est en 1973, ça fait huit ans. Vous êtes le nouveau ministre des Transports...

M. Clair: Cela a donc été fait immédiatement après que l'erreur eut été commise.

M. Bissonnet: Non, s'il vous plaît! Je vous le dis, écoutez, je tiens à corriger que c'était en 1973. Il n'y a pas de date sur le document que j'ai en main, mais on en a eu un autre qui était daté. La lettre du député de Bourget aux chauffeurs de taxi est effectivement datée de 1976. L'article du journal La Presse que je vous ai cité, de M. Girard, est daté de 1981.

De votre côté cela fait huit ans que vous êtes au courant qu'il y a un problème dans l'industrie du taxi. Le Parti libéral sait depuis 1970 qu'il y a un problème dans l'industrie du taxi. En 1973 on a conclu un règlement. Il faut le dépoussiérer. Je suis content d'entendre cela. Je me demande si le groupe de travail sur la rentabilité du taxi va être plus opérationnel. On s'en vient avec une solution à Dorval. Bravo! Ce sont les utilisateurs, les chauffeurs de taxi qui vont en bénéficier et je pense qu'il faut continuer

à travailler au niveau de ce groupe de travail sur la rentabilité.

Les informations que j'ai sont que depuis le 30 juin on se réunit moins souvent qu'avant. Ce sont les informations que j'ai, M. le Président. Je pense que ça fait huit ans et nous, on vient d'être élus. Vous êtes le nouveau ministre, et il y a 30 000 chauffeurs de taxi. C'est du monde, ils ont des problèmes. Je sais que vous avez une limousine, M. le ministre, mais prenez des taxis de temps en temps, parlez avec les gars. Ils vont vous écouter, je vous le dis. Peut-être qu'ils n'écouteront pas le ministre des Finances, parce qu'ils me parlent de lui et ce n'est pas en termes élogieux. Je ne vous dirai pas ce qu'ils disent de lui, M. le ministre. Vous êtes un nouveau ministre et vous avez ma confiance en tant que responsable du dossier du taxi pour trouver des solutions immédiates. Si vous n'en trouvez pas, M. le ministre, vous allez me trouver bien fatigant au cours de la prochaine session.

Je tiens à remercier le ministre en terminant pour nous avoir permis d'avoir cette question avec débat qui, pour ma collègue de Dorion et moi-même, est une première expérience. J'invite le ministre à bien y penser, c'est depuis 1970 que les chauffeurs de taxi ne sont pas venus nous dire publiquement, pour que cela soit enregistré au journal des Débats, leurs problèmes. On le sait tous, mais j'aimerais que vous convoquiez la commission parlementaire des transports pour écouter ce que nos gars du taxi ont à nous dire. Ils vont nous le dire, ne soyez pas inquiet, ils ne sont pas gênés. Je pense que ce pourrait être au cours du mois de mars. Si vous pouviez mettre à la disposition de tous les artisans, les associations, ceux qui ont des flottes, il y en a qui sont propriétaires de flottes, qui ont 20 à 27 taxis, ils font également un bon travail... Ce serait peut-être une occasion pour nous, élus, d'avoir nos commettants pour qu'ils nous disent ce qu'ils ont à nous dire en pleine face, pour ne pas nous manquer, et pour nous autres, ce sera une occasion de travailler et d'agir pour régler le problème du taxi une fois pour toutes, M. le Président.

Le Président (M. Rancourt): M. le ministre.
(12 h 45)

M. Michel Clair

M. Clair: M. le Président, d'abord, en ce qui concerne la question de la tenue éventuellement d'une commission parlementaire, je voudrais dire au député de Jeanne-Mance que, jusqu'à maintenant - en tout cas, j'ai été en contact avec un grand nombre d'intervenants dans l'industrie du taxi

- il n'y a personne qui a réclamé la tenue d'une commission parlementaire ou qui m'a saisi d'une telle demande. Je ne ferme pas la porte définitivement à la tenue d'une commission parlementaire à un moment donné, mais je pense qu'il ne faut pas non plus voir une solution miracle dans la tenue d'une commission parlementaire pour écouter et pour entendre les représentants de l'industrie du taxi. Je pense que la plupart des problèmes de l'industrie du taxi sont connus quant à leurs sujets. Quant à leur dimension réelle, comme je l'ai dit précédemment, les chiffres, les statistiques et les données sont peu nombreux et souvent plus qualitatifs que quantitatifs. Alors, qu'est-ce que donnerait la tenue d'une commission parlementaire où on entendrait des choses qu'on sait déjà? Je ne ferme pas la porte définitivement, mais je suis plutôt porté actuellement à dire que ce qu'il faut faire, c'est d'essayer au plus vite et au maximum d'en venir à des solutions concrètes. On a parlé tantôt de l'assurance automobile, j'ai dit que j'avais pris une mesure; j'ai demandé au Surintendant des assurances de vérifier ce que c'est.

En avril dernier, le ministre fédéral, André Ouellet, essayant d'intervenir dans la campagne électorale - j'ai le document ici de la Ligue de taxis A-11, taximètre, je pense que c'est effectivement la A-11 - où il y avait eu - on ne reviendra pas là-dessus - une prise de position en faveur du Parti libéral et...

M. Bissonnet: J'ai vu ça.

M. Clair: ... il y avait... D'ailleurs, quand on regarde les résultats de l'élection et à qui les chauffeurs de taxi ont fait confiance, finalement, le 13 avril dernier, on voit...

M. Bissonnet: Pour entendre dire ça.

M. Clair: ... qu'ils ont préféré faire confiance au Parti québécois plutôt qu'au Parti libéral.

M. Polak: M. le Président...

M. Clair: M. le Président, je n'ai pas interrompu le député, j'ai eu envie de le faire à plusieurs reprises...

M. Bissonnet: Ce n'était pas sûr, vous ne le savez pas.

Le Président (Rancourt): S'il vous plaît! M. le ministre.

M. Clair: ... je voudrais pouvoir terminer. Le ministre fédéral, André Ouellet, était intervenu pour dire qu'il prenait sur lui de demander aux enquêteurs fédéraux une

enquête, en vertu de la Loi sur les coalitions, pour voir s'il y avait un monopole. Moi, on n'a jamais porté à ma connaissance les résultats de cette enquête, si elle a eu lieu.

Si on constate qu'effectivement, il y a des problèmes dans l'industrie du taxi, je ne pense pas que la tenue d'une commission parlementaire, pour l'instant, nous apprendrait beaucoup plus de choses. Je préfère consacrer mes énergies à essayer d'apporter au plus tôt un certain nombre de solutions. Là-dessus, d'ailleurs, le député de Jeanne-Mance et moi-même sommes passablement sur la même longueur d'onde, parce qu'on identifie à peu près les mêmes problèmes, on identifie à peu près les mêmes solutions. J'ai dit, au niveau de la tarification, par exemple, que l'augmentation des tarifs pouvait être une solution à court terme, parce que ça ne déplaçait pas l'industrie du taxi par rapport aux autres moyens de transport et que ça évitait de dégrader la situation, à mon humble avis. Quant au reste, effectivement, le député dit: L'augmentation des tarifs, ce n'est pas la solution miracle. C'est ce que je dis moi aussi, la solution n'est pas miraculeuse, mais la solution d'avenir, à mon avis, c'est d'ouvrir sur des nouveaux marchés. C'est à ça qu'on travaille actuellement, tout en essayant, en même temps, de régler des problèmes comme celui de Dorval, de régler des problèmes comme celui de l'assurance automobile, d'examiner s'il y aurait lieu de geler les permis régionaux autour de l'agglomération de Québec.

On pose des gestes concrets pour essayer d'améliorer, à court terme, la situation: permettre l'utilisation de véhicules automobiles plus petits, cela a été fait; dépoussiérer le règlement no 6, c'est en marche, il y a une équipe qui travaille là-dessus. Mais la principale solution, à mon avis, c'est d'essayer d'en venir à avoir de nouveaux marchés. Le transport semi-collectif peut être une solution, mais encore là il faudra avancer prudemment et en collaboration avec l'industrie elle-même, mais je pense que c'est par des nouveaux marchés qu'on pourra effectivement essayer d'améliorer la situation.

Je dois dire aussi que je ne crois pas beaucoup à la solution de racheter, d'éliminer des permis de taxi. Cela ressemble...

M. Bissonnet: Je n'ai pas dit ça.

M. Clair: ... à une solution qui pourrait comporter certains avantages, à court terme. Je ne dis pas qu'il n'y en aurait aucun, mais il faut bien voir ce qui se passerait si le gouvernement contribuait à racheter des permis de taxi. Cela donnerait une plus-value immédiate aux autres permis, ce qui

augmenterait immédiatement, du même coup, le coût de fonctionnement des taxis.

M. Polak: M. le Président, question de règlement.

Le Président (M. Rancourt): S'il vous plaît!

M. Polak: Jusqu'à maintenant, la question de rachat des permis n'a pas été soulevée, ni par nous, ni par vous. Je ne sais comment ça se fait que le ministre commence à parler de ça, c'est tout à fait nouveau...

Le Président (M. Rancourt): M. le député de Sainte-Anne...

M. Polak: ... cela n'a rien à faire dans le débat d'aujourd'hui.

Le Président (M. Rancourt): M. le député de Sainte-Anne.

M. Clair: M. le Président, le député de Sainte-Anne s'énerve. Il était supposé rester calme.

Le Président (M. Rancourt): M. le ministre, vous pouvez continuer votre...

M. Clair: M. le Président, oui ou non, est-ce que l'un ou l'autre des députés n'a pas affirmé qu'il y avait trop de permis?

M. Bissonnet: C'est officiel.

M. Clair: On affirme qu'il y a trop de permis. L'une des solutions qui ont été avancées par des intervenants - je ne dis pas que le député de Sainte-Anne la défend personnellement, mais c'est l'une des solutions qui ont été avancées - c'est que, quand on dit qu'il y a trop de permis, il faut chercher à en éliminer. Comme on ne peut pas priver les gens d'un droit acquis et les exproprier, en quelque sorte, leur retirer les permis, si on voulait en diminuer le nombre, il n'y a pas beaucoup d'autre choix que de les racheter et l'une des demandes a déjà été que le gouvernement rachète des permis. Si le gouvernement rachetait les permis, cela donnerait immédiatement une plus-value aux permis qui demeureraient en circulation et, à ce moment-là, la valeur des permis pourrait augmenter considérablement, faisant en sorte que les coûts de fonctionnement d'un taxi augmenteraient eux aussi considérablement.

Je pense que l'avenir, c'est plutôt dans le transport semi-collectif, voir comment on peut essayer, sans créer de situations incontrôlables et revenir avec des taxis fantômes, d'ouvrir sur le transport collectif.

Une autre possibilité, c'est le transport des petits colis, on en a parlé, mais, encore

là, cela présente des difficultés considérables parce qu'il y a déjà des gens qui sont détenteurs de permis pour le transport de petits colis. La Commission des transports a rendu une décision, à un moment donné, dans laquelle elle a déterminé, semble-t-il, qu'il n'était pas nécessaire de détenir un permis pour le transport des petits colis, alors qu'il y a déjà des gens qui sont détenteurs de permis pour le transport des petits colis. Que dirait l'Association du camionnage? Que diraient ceux qui détiennent de tels permis? La situation n'est pas simple.

Une autre avenue qu'on explore présentement, et qu'on a l'intention de soumettre aux intervenants qui sont concernés, pas seulement par l'industrie du taxi, mais par le transport des petits colis, c'est la possibilité d'une ouverture formelle, officielle sur le transport des petits colis dans des conditions qui soient acceptables pour tous ceux qui sont concernés par ce secteur d'activité.

M. le Président, un mot sur Limousine Samson. Il existe des droits acquis pour des permis - je n'en connais pas exactement le nombre - mais l'ancienne Régie des transports du Québec a octroyé des permis très larges en ce qui concerne le transport par limousine à Dorval et Montréal. L'un de ces permis est actuellement détenu par Limousine Samson. Sauf erreur, il y avait très peu de balises quant à ces permis qui étaient très larges. Une chose est certaine, c'est que ces permis ont été alloués et qu'ils existent. On doit composer avec une réalité qui n'est pas facile, qui n'est pas simple. Actuellement, à Dorval, il y aurait une cinquantaine de limousines. L'administration de Dorval aurait contractuellement convenu qu'il n'y avait que 50 limousines pour desservir Dorval. Sans vouloir jeter de pierres dans le jardin de qui que ce soit, il serait important que l'administration de l'aéroport de Dorval limite effectivement, conformément à l'entente qu'elle est censée avoir, à un nombre convenable de 50 le nombre de limousines en service pour desservir l'aéroport de Dorval.

En terminant, je voudrais dire ceci. Le député de Jeanne-Mance dit: J'arrive ici et je veux travailler de bonne foi pour essayer d'améliorer le sort de l'industrie du taxi. Ni lui, ni moi, ni personne n'est directement responsable, et seul responsable de la situation difficile qui existe. Je ne dirai pas qu'elle est catastrophique, comme le député de Sainte-Anne l'a laissé entendre, mais il est exact que la situation de l'industrie du taxi est difficile, qu'elle connaît de nombreux problèmes. Je pense qu'il faut essayer de les prendre un par un et de les résoudre concrètement. C'est ce que j'essaie de faire depuis mon arrivée au ministère. Les problèmes sont nombreux et ce n'est que par une concertation entre le milieu du taxi,

qui a une responsabilité à se prendre en charge lui-même... C'est une conviction profonde chez moi qu'un bon nombre de mesures pourraient être prises par l'industrie du taxi elle-même; que ce soit au niveau du regroupement des risques en assurance, que ce soit au niveau de l'achat en commun de véhicules automobiles, d'essence, de frais d'entretien, il y a toute une panoplie de mesures qui pourraient être prises par l'industrie elle-même pour améliorer son sort. Je dis là-dessus que l'industrie peut compter sur le support du ministère des Transports du Québec, mais elle ne peut pas compter sur le fait que le ministère des Transports pourrait remplacer l'industrie du taxi.

Quand il y a des difficultés, par exemple, au niveau du fonctionnement de la ligue A-11, à Montréal, ce n'est pas facile pour le ministère des Transports d'aller résoudre ces problèmes, parce que c'est l'industrie elle-même qui connaît des difficultés au niveau du fonctionnement de la ligue A-11. Le rôle du ministre des Transports, c'est d'essayer d'avoir une réglementation et d'avoir une perspective d'avenir qui soit prometteuse de développements.

Actuellement, l'axe majeur que j'essaie de suivre, c'est d'essayer de voir, bien sûr, à prendre des mesures ponctuelles, comme dépoussiérer le règlement, essayer de voir au niveau de l'assurance, mais je pense que c'est d'abord et avant tout au niveau de nouveaux marchés qu'il faut travailler. Même si c'est difficile, même si c'est parsemé d'embûches et de difficultés, et qu'il va falloir se concerter avec d'autres segments de l'économie, je pense que c'est vers cela qu'il faut aller.

Je n'ai pas de décision définitive de prise là-dessus, mais, quand je disais, au début de mon intervention, que la décision de 1973 avait causé un grand nombre de problèmes, il faut être juste là-dessus. Le fait de regrouper uniquement au niveau du ministère des Transports la gérance, si on veut, de cette industrie a eu un certain nombre d'avantages. Au niveau de la délimitation des territoires, au niveau de la normalisation quant à la sécurité, quant aux tarifs, il y a eu certainement un certain nombre d'avantages. Mais je pense sérieusement qu'en confiant au gouvernement du Québec, au ministère des Transports une responsabilité très large à ce niveau, cela constitue des difficultés additionnelles à la solution des problèmes dans l'industrie du taxi. Grand Dieu! Cela fonctionne en Amérique et dans le reste du Canada sous juridiction municipale. Je pense que c'est loin d'être écrit dans le ciel qu'au Québec, ça doit rester au niveau du gouvernement du Québec. Le fait d'amener cela au niveau du gouvernement du Québec a permis de régler deux ou trois problèmes, mais ce fait

a aggravé d'autres problèmes cependant. Il faut regarder très sérieusement la possibilité d'avoir des normes provinciales, pour le Québec, quant à la sécurité, quant à la surveillance, quant au bon ordre en général de cette industrie, mais il n'est pas exclu du tout qu'il serait avantageux pour l'industrie elle-même de retourner pour une bonne part sous juridiction des autorités locales.

M. le Président, en terminant, je remercie mes collègues qui s'intéressent à cette industrie. Personnellement, j'y consacre beaucoup de temps depuis mon arrivée. Les problèmes sont nombreux, sont complexes et j'espère que je pourrai compter sur l'appui des députés ministériels comme des députés de l'Opposition qui s'y occupent, qui s'y intéressent. Je voudrais souligner notamment l'intérêt très marqué que porte la députée de Dorion, ma collègue qui m'accompagne aujourd'hui. Elle essaie, pour moi qui ne peux pas toujours avoir le temps - un ministre n'a pas toujours le temps de rencontrer les individus un par un, d'aller écouter et voir comment cela se traduit dans le concret - pour la région de Montréal, d'assurer une présence et une oreille ministérielle continue auprès de l'industrie du taxi. Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Rancourt): Merci.

M. Bissonnet: Ce n'est pas pour intervenir, c'est seulement pour souligner la présence de directeurs de ligues de taxis qui se sont dérangés, ce matin, malgré le mauvais temps, pour venir voir ce que leurs élus veulent faire dans l'industrie du taxi.

Le Président (M. Rancourt): Cela a déjà été fait par M. le ministre et de chaque côté de la Chambre.

M. Clair: Alors, M. le Président, je profite de l'occasion pour les saluer et les assurer que j'ai l'intention de continuer à travailler en collaboration avec eux.

Le Président (M. Rancourt): Donc, fin de la commission permanente des transports pour étudier la question avec débat sur les problèmes de l'industrie de taxi.

Merci de votre collaboration.

(Fin de la séance à 13 heures)