



Assemblée nationale  
Québec

# journal des [Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session - 32<sup>e</sup> Législature

Commission permanente des transports

Audition de personnes et d'organismes  
sur le plan d'action proposant de  
nouvelles avenues pour le taxi (1)

Le mardi 22 février 1983 - No 240

**Président: M. Claude Vaillancourt**

**Débats de l'Assemblée nationale**

**Table des matières**

Remarques préliminaires	
M. Michel Clair	B-12401
M. Michel Bissonnet	B-12403
Réponse du ministre	B-12405
Auditions	
Fédération des ligues de taxi du Québec	B-12406
Ligues de taxi de la région de Québec	B-12428
Ligue de taxis de Montréal Inc.	B-12437
GNC Québec Ltée	B-12451

**Autres intervenants**

- M. Raymond Brouillet, président
- M. Gilles Rocheleau  
M. Réjean Doyon  
M. Maximilien Polak  
M. Jean-Guy Rodrigue
- \* M. Jean-Guy Pelletier, Fédération des ligues de taxi du Québec  
\* M. Jacques Elie, idem  
\* M. Jos Cloutier, idem  
\* M. Raymond Martel, Ligues de taxi de la région de Québec  
\* M. Roger Morin, idem  
\* M. Antonio Salvatore, Ligue de taxis de Montréal  
\* M. Jean-Paul Hébert, idem  
\* M. André Meunier, idem  
\* M. Léo Bélanger, idem  
\* M. Nicolas Gravino, GNC Québec Ltée
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 30 \$ par année pour les débats de la Chambre  
30 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires

Chèque rédigé à l'ordre du ministre des Finances et adressé à  
Éditeur officiel du Québec  
Diffusion commerciale des publications gouvernementales  
1283, boulevard Charest-Ouest  
Québec G1N 2C9  
Tél. (418) 643-5150

0,75 \$ l'exemplaire - Index 5 \$ en vente au  
Service des documents parlementaires  
Assemblée nationale  
Édifice H - 4e étage  
Québec G1A 1A7

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0709-3632

Le mardi 22 février 1983

**Audition de personnes et d'organismes sur le plan d'action  
proposant de nouvelles avenues pour le taxi**

(Quinze heures neuf minutes)

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

La commission permanente des transports se réunit aujourd'hui pour entendre des personnes et des organismes en regard du plan d'action gouvernemental proposé dans le document intitulé: De nouvelles avenues pour le taxi.

Les membres de cette commission sont: M. Bissonnet (Jeanne-Mance), M. Bourbeau (Laporte), M. Clair (Drummond), M. Desbiens (Dubuc), M. Lachance (Bellechasse), M. Léger (Lafontaine), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Rocheleau (Hull), M. Polak (Sainte-Anne) et Mme Lachapelle (Dorion).

Les intervenants sont: M. Blank (Saint-Louis), M. Bisailon (Sainte-Marie), M. Caron (Verdun), M. Cusano (Viau), M. Blais (Terrebonne), M. Gauthier (Roberval), M. Grégoire (Frontenac), M. Dauphin (Marquette) et M. Perron (Duplessis).

Il y aurait lieu maintenant de désigner un rapporteur à cette commission.

**M. Clair:** M. le Président, je suggérerais que Mme la députée de Dorion puisse agir comme rapporteur.

**Le Président (M. Brouillet):** Mme Lachapelle (Dorion) sera le rapporteur de cette commission.

Voici maintenant l'ordre du jour. Après un exposé préliminaire du ministre et du porte-parole officiel de l'Opposition dans ce dossier, nous entendrons les organismes suivants: la Fédération des ligues de taxi du Québec Inc.; les Ligues de taxi de la région de Québec; la Ligue de taxis de Montréal Inc. et GNC Québec Ltée.

Pour ce qui est du temps que nous accorderons à l'audition des mémoires et à la période de questions, je suggérerais à la commission de consacrer au maximum une heure et demie par mémoire. Ce temps pourrait être réparti de la façon suivante: de vingt à trente minutes au maximum pour la présentation du mémoire et le reste du temps serait partagé également, pour la période de questions, entre les membres de cette commission des deux partis. Ce partage du temps vous convient-il?

**M. Clair:** Cela va, M. le Président.

**M. Bissonnet:** Pas de problème. S'il y a des cas exceptionnels, on sera sûrement d'accord pour prolonger la période des questions, si c'est nécessaire.

**M. Clair:** L'objectif que nous avons tous à coeur, les membres de la commission, c'est qu'au cours des trois prochains jours, incluant la journée d'aujourd'hui, la commission puisse accorder de la façon la plus équitable possible tout le temps requis à chacun des intervenants pour se faire entendre de façon équitable par la commission.

**Le Président (M. Brouillet):** Pour aujourd'hui, nous pouvons prévoir à peu près six heures. Nous disposons à peu près de six heures. Nous avons quatre groupes à entendre. Alors...

**M. Bissonnet:** Cinq heures.

**Le Président (M. Brouillet):** Ah: C'est vrai, nous reprenons ce soir de 20 heures à 22 heures. Qui, cinq heures. Alors il faudrait autant que possible ne pas dépasser une heure et demie pour chaque groupe, si on veut parvenir à accomplir nos travaux.

J'inviterais M. le ministre à faire quelques remarques préliminaires.

**Remarques préliminaires**

**M. Michel Clair**

**M. Clair:** L'expression que vous avez employée, M. le Président, est à propos puisque ce seront vraiment des remarques préliminaires. Je n'ai pas l'intention de parler très longuement au début de cette commission parlementaire sur le programme d'action de nouvelles avenues pour le taxi. L'objectif de la commission n'est pas tant de débattre entre parlementaires de la situation du taxi, mais bien davantage d'écouter et d'entendre ce que les intervenants présents et ceux qui ont accepté de produire un mémoire sont intéressés à nous dire.

Je voudrais d'abord, M. le Président, remercier les collègues ministériels et ceux de l'Opposition qui, comme vous le voyez, sont nombreux pour les travaux de cette commission. Je pense que cela témoigne d'un intérêt réel des parlementaires relativement à l'ensemble de la situation du taxi. Je voudrais les remercier d'avoir accepté de

participer nombreux à cette commission parlementaire.

Dans un deuxième temps, je voudrais essayer de situer brièvement le sens de cette commission parlementaire. Nous savons tous qu'une dizaine d'années se sont écoulées depuis la dernière réforme globale du taxi. Je fais référence ici au rapport Bossé de 1973. Depuis l'implantation des recommandations du rapport Bossé, la situation a continué d'évoluer dans le domaine du taxi et, selon le point de vue de plusieurs, non pas d'évoluer dans le sens des attentes du milieu du taxi, dans un sens de prospérité, mais dans un sens de difficultés qui sont allées en croissant. Il nous est apparu qu'après dix ans de ce régime qui a été implanté en 1973, le temps était venu de réviser complètement le dossier plutôt que de répondre uniquement à des demandes ou à des démarches ponctuelles de la part, tantôt de municipalités, tantôt d'usagers, tantôt - et c'est normal - des principaux intéressés, à savoir des propriétaires, des chauffeurs de taxi, des associations de services et de tous ceux qui travaillent dans ce domaine.

Nous savons tous que ce secteur de l'industrie du taxi connaît actuellement d'importantes difficultés. Nous savons tous également que ces difficultés ne sont pas récentes, pour plusieurs d'entre elles, qu'elles n'ont pas été corrigées, à vrai dire, par la réforme de 1973. Même si celle-ci a eu des effets positifs à plus d'un point de vue, le problème de la rentabilité, de la place du taxi comme mode de transport des personnes est demeuré à peu près entier.

(15 h 15)

Nous aurons donc l'occasion d'entendre, lors de cette commission parlementaire, les principaux intéressés sur les problèmes de l'industrie du taxi. Je voudrais cependant, et c'est le souhait que je formule au début de cette commission, que l'on dépasse l'étape, le stade de simplement étudier les problèmes de l'industrie du taxi pour passer davantage à des perspectives d'action. C'est un engagement que j'ai pris, il y a déjà près d'un an, à l'égard de ce secteur des transports, celui du taxi, de prendre des mesures pour accroître la rentabilité de cette industrie et lui donner un cadre réglementaire dans lequel elle puisse évoluer de façon aussi rentable et aussi prospère que possible.

Je pense que si on est en mesure, au cours de cette commission, de dégager des consensus, de voir dans quelle mesure on peut, concrètement et le plus rapidement possible, par un programme d'ensemble qui devrait, à mon avis, prendre la forme d'une législation, avoir une proposition qui fasse autant que possible l'unanimité, sinon dégager des consensus aussi larges que possible quant au contenu que devrait avoir le programme d'action et la législation...

Je pense également que l'approche que l'on doit retenir au niveau des parlementaires quant à l'étude des problèmes du taxi, du programme d'action proposé, en est une je dirais plus ouverte que celle qu'on a été habituellement portés à accorder à l'industrie du taxi, en mettant entre guillemets les mots "industrie du taxi". Je pense que nous avons, pendant trop longtemps, à l'Assemblée nationale et au gouvernement du Québec, depuis 1950 abordé les problèmes du taxi comme des problèmes exclusivement d'industrie, d'un secteur économique. En fait c'est un mode de transport à part entière, dans le domaine du transport des personnes, qu'il s'agit d'étudier pour voir comment on peut mieux insérer dans une politique globale de transport des personnes, le mode de transport des personnes qu'est l'industrie du taxi.

Le ministre qui vous parle est fermement engagé à agir pour autant qu'on pourra obtenir cependant la collaboration de tous, et cela s'entend tant de la part des municipalités que de tous ceux qui évoluent directement dans le domaine du taxi. Je pense que c'est à la mesure des consensus qu'on pourra dégager au cours de cette commission parlementaire qu'on pourra mesurer son utilité et la possibilité d'engager, le plus rapidement possible, un programme d'action, une politique globale du taxi.

M. le Président, je voudrais, dans un troisième temps, remercier la vingtaine d'intervenants et plus qui ont produit des mémoires à cette commission et qui ont demandé d'être entendus. Les mémoires proviennent d'à peu près tous les secteurs qui sont reliés à ce mode de transport des personnes qu'est le taxi: du milieu du taxi lui-même, de la fédération des ligues, du regroupement des ligues, d'une association de services, des municipalités, comme les communautés urbaines, des organismes de transport en commun, de tous ceux qui peuvent être intéressés à l'évolution positive de ce secteur du transport des personnes, de même que d'autres qui ont également un intérêt au bon fonctionnement de cette activité économique, que ce soient les gens qui s'intéressent à la promotion du gaz naturel comprimé, les représentants des organismes de promotion des personnes handicapées, l'Association québécoise du transport et des routes, etc.

M. le Président, sur la table actuellement, depuis août 1982, il y a un programme d'action qui a été rendu public et déposé par le ministère des Transports du Québec. Très sommairement, ce programme d'action comporte trois volets importants en plus d'une série de mesures ponctuelles qui sont proposées. Ces trois volets sont les suivants.

Le premier, c'est celui de

l'élargissement du rôle du taxi offrant de nouveaux services aux usagers afin qu'ils s'intègrent mieux justement au réseau actuel de transport des personnes. L'approche que nous avons retenue dans de nouvelles avenues pour le taxi, cela a été ce qu'on a voulu, ce que je pourrais qualifier d'approche dynamique plutôt qu'une approche d'éteignoir. Plutôt que de simplement envisager ce que j'appellerais des expédients aux problèmes actuels du taxi: rachat de permis, élimination de chauffeurs, donc plus de chômage à même des fonds publics, nous avons voulu adopter une approche dynamique en essayant plutôt de restreindre, de rapetisser ce secteur du transport des personnes, de l'ouvrir, d'ouvrir de nouveaux marchés, afin justement de donner l'occasion au secteur du taxi de faire valoir ses avantages comparatifs quant aux autres modes de transport.

Le deuxième volet de ce programme d'action, c'est celui de l'assouplissement du cadre réglementaire qui régit l'industrie du taxi afin de permettre éventuellement aux instances locales de mieux jouer leur rôle. Dans ce sens-là, le rapport Bossé de 1973 ne proposait peut-être pas, contrairement à ce que certains ont interprété à l'époque, une centralisation aussi forte du secteur du transport des personnes par taxi. S'il y a eu des retombées très positives au rapport Bossé, comme la création des agglomérations, je pense que la trop grande concentration des décisions entre les mains du ministère des Transports, d'essayer de "normaliser", entre guillemets, ce secteur de Matagami à Montréal en essayant d'appliquer des mesures identiques dans tous les cas, cela n'a pas joué dans le meilleur intérêt du taxi. Dans ce sens-là, je pense qu'il convient aujourd'hui d'examiner quelles sont les possibilités - c'est ce que le document proposait - comment on peut essayer de conserver les acquis de la réforme de 1973 en essayant d'éviter les écueils à l'avenir.

Le dernier volet de la proposition d'août dernier est celui de l'affirmation de l'existence des ligues, de la clarification de leur rôle afin de favoriser leur développement dans l'harmonie et d'en faire, autant que possible, des organismes de concertation dans ce secteur du taxi.

Je termine en rappelant simplement mes attentes, les attentes du ministère, de ceux et celles qui seront chargés de mettre sur pied le programme définitif d'action et le programme législatif, s'il y a lieu. D'abord, je tiens à connaître la réaction des intervenants sur ce programme d'action en ayant une chose en tête. Même si certains l'ont appelé un livre blanc, je me suis toujours refusé à qualifier ce programme d'action de livre blanc. C'est une proposition qui est sur la table, qui est discutable quasiment dans son ensemble. Les approches retenues ne semblent pas être mises en

cause fondamentalement par la plupart des mémoires que j'ai eu l'occasion de lire, mais je pense que cela peut quand même être utile de dire dès le départ que l'ensemble de la proposition est discutable, qu'elle peut certainement être améliorée.

Ce que j'attends de la part des intervenants, c'est non seulement leur réaction sur le programme d'action comme tel, mais aussi des suggestions susceptibles de l'enrichir encore davantage en ayant en tête que l'objectif que nous visons, ce n'est pas de répondre uniquement à des besoins ponctuels, à des demandes ponctuelles, mais d'essayer d'en venir à une proposition globale qui dégage des consensus qu'on pourra mettre en évidence au cours de cette commission. C'est le dernier point sur lequel je voulais insister, qu'on en arrive à des consensus pour aller vers l'action et faire en sorte que, le plus rapidement possible, le secteur du taxi puisse bénéficier, comme d'autres secteurs du transport ont pu le faire au cours des dernières années, d'une réforme, d'un cadre réglementaire législatif nouveau qui soit en mesure de mieux répondre tant aux attentes légitimes des chauffeurs, des propriétaires, des associations de services, des propriétaires de flottes que des usagers. Je pense que cela ne pourrait qu'être à l'avantage de l'ensemble de la population québécoise. Je vous remercie, M. le Président, du temps qui m'a été alloué et quant à moi je serai prêt à entendre, dès après les commentaires de mon collègue, le député de Jeanne-Mance, la Fédération des ligues de taxi du Québec, qui, je pense est le premier organisme invité.

**Le Président (M. Brouillet):** Je vous remercie. M. le député de Jeanne-Mance.

**M. Bissonnet:** Est-ce que je pourrais avoir le consentement de la commission pour remplacer le député de Viau, M. Cusano, par le député de Louis-Hébert, M. Réjean Doyon?

**Le Président (M. Brouillet):** Pas d'objection?

**M. Clair:** Pas d'objection.

**Le Président (M. Brouillet):** Très bien.

**M. Michel Bissonnet**

**M. Bissonnet:** Merci, M. le Président. M. le ministre, madame et messieurs les membres de la commission parlementaire, je remercie tous mes collègues de l'Opposition qui sont présents pour l'étude de ce dossier que nous considérons très important.

Perspectives d'action. M. le ministre, nous croyons que cette industrie a des problèmes plus qu'importants actuellement et lorsqu'on parle de perspectives d'action, nous entendons que dès le début de la prochaine

session, votre ministère soumette à l'Assemblée nationale un projet de loi dans le but d'apporter des correctifs pour rendre cette industrie viable. Comme il est mentionné dans l'introduction du document De nouvelles avenues pour le taxi, publié par le ministère des Transports, l'industrie du taxi a certes fait, à maintes reprises, l'objet d'études et de recommandations successives depuis plus de dix ans. Dans cette industrie il y a eu une commission, il y a eu des enquêtes, il y a eu beaucoup d'études et je pense qu'il est aujourd'hui temps de rentabiliser et de rendre viable l'industrie.

Jose espérer, M. le ministre, que cette fois-ci la convocation d'une commission parlementaire n'est pas un geste politique, mais bien une action qui débouchera sur un projet de loi au printemps. J'espère que le ministre nous en donnera l'assurance au cours de ces trois jours de commission. Cependant, une ombre apparaît au tableau. Le livre blanc tel que publié, décrit très bien, selon nous, l'état de la situation et la problématique du taxi. Mais pour ce qui est de la réforme, il semble qu'à l'intérieur du ministère, on n'a pas fait montre de ferme volonté d'apporter des solutions aux problèmes vécus par cette industrie. Un des problèmes soulevés, rencontrés dans plusieurs mémoires, est le trop grand nombre de permis de taxis. De plus, on retrouve dans le livre blanc: "En avril 1979, le gouvernement a décrété le gel des permis de la catégorie "agglomération", face aux allégations de l'industrie qui prétendait que le nombre de permis était très élevé. Le nombre de permis existant dépasse souvent celui prévu par la réglementation en vertu des ratios du nombre d'habitants-taxi." Je me réfère toujours à la page 6 du livre blanc: "Somme toute, les ratios fixés dans le règlement no 6 n'ont pas été un instrument valable pour juger du nombre de taxis nécessaires." On renchérit lorsque l'on parle d'une mesure de rachat de permis par le gouvernement en disant que "La nécessité d'une telle mesure n'a pas, par ailleurs, été clairement établie par des études économiques sérieuses." Ce projet de réforme ne prévoit pas la réduction du nombre de permis de taxi qui est, à notre avis, une des solutions à un certain seuil de rentabilité pour cette industrie.

En ce qui regarde la compétence des chauffeurs, le livre blanc la traite comme suit, et je cite: "Par ailleurs, le Code de la sécurité routière se préoccupe beaucoup plus de l'utilisation globale du réseau routier que de la régulation du transport public. Pour ces raisons, il constitue un cadre trop peu contraignant quant à la possession du permis de chauffeur de taxi. Les examens auxquels sont soumis les chauffeurs, instaurés à l'origine pour s'assurer de leur degré de connaissance de la ville, ne sont plus très probants: une bonne partie des questionnaires

ont circulé au sein des milieux concernés."

M. le ministre, où sont les hypothèses de solution? La réforme envisage une ouverture sur de nouveaux marchés, l'autorisation aux titulaires de permis de taxi d'oeuvrer dans les domaines du transport d'écolier, des personnes handicapées, le transport de biens, le transport à l'occasion de mariages, baptêmes ou funérailles et le transport par automobile, intégré au transport en commun soit comme substitut ou complément. Encore là, où est la volonté de tenter des expériences, de mettre ces mesures en application? Plusieurs de ces mesures sont déjà en application, mais non légalisées. Les légaliser deviendrait-il plus rentable pour l'industrie? Où est le réalisme lorsque le gouvernement entend légaliser la pratique appelée "run de lait" - c'est un chauffeur de taxi qui va chercher son client tous les matins - et dans le livre blanc, on veut y apporter une forme contractuelle. Nous nous posons la question suivante: Est-ce qu'un type qui est véhiculé tous les matins va signer un contrat avec l'auto-taxi qui le conduira?

Certaines omissions du livre blanc nous semblent très importantes actuellement, M. le ministre. Dans le chapitre décrivant l'état de la situation, on aborde la pratique des concessions souvent dénoncée par les propriétaires de permis de taxi. Encore là, le projet de réforme reste muet. Y a-t-il des mécanismes de contrôle pour cette pratique? Le gouvernement a-t-il procédé à des études sur ces pratiques?

Concernant les assurances, je rappelle, M. le ministre, M. le Président, qu'il y a eu une grève dans la région de Québec, de façon plus particulière sur les assurances. On aimerait bien connaître à cet effet les intentions du ministère. Pour l'industrie du taxi, le coût très élevé des primes d'assurance mérite d'être pris en considération. On est à se demander si le "no fault" n'en serait pas la cause. (15 h 30)

Le ministre reste également muet sur le dossier de la taxe sur l'essence. Est-il possible d'entrevoir une formule de ristourne à l'exemple du gouvernement fédéral qui accorde actuellement des ristournes à tous les propriétaires de taxis?

À notre avis, rien n'est prévu dans cette réforme pour trouver des solutions économiques et amener cette industrie vers un seuil de rentabilité. Nous espérons que, dès le printemps, à la suite de l'audition des mémoires de tous les intervenants... Nous, de l'Opposition, sommes très fiers de la qualité des mémoires qui ont été présentés par tous les intervenants qui sont intéressés dans l'industrie du taxi. C'est avec un grand plaisir que nous allons les écouter et que nous poserons les questions les plus pertinentes possible pour aider le

gouvernement à résoudre les problèmes de l'industrie du taxi au Québec. Merci.

#### Réponse du ministre

**M. Clair:** J'aurais juste un court commentaire, M. le Président. Je suis heureux que le critique de l'Opposition en matière de taxi commence son introduction en disant qu'il ne voulait pas d'une commission parlementaire politique, parce que je pense qu'effectivement, dans le dossier du taxi... D'ailleurs, si on considère le ton des mémoires, l'ensemble des mémoires est très positif et je ne pense pas que quiconque voulait venir en commission parlementaire pour faire un "show" politique. Au contraire, la qualité des mémoires démontre un intérêt pour améliorer encore, s'il y a lieu, et enrichir davantage le programme d'action qui a été mis de l'avant par le ministère des Transports.

J'aurais un seul commentaire au départ, parce que la plupart des autres points: les concessions, les assurances, la taxe sur le carburant, etc., auront l'occasion d'être débattus lors des échanges avec les intervenants. Simplement sur le rachat des permis, je dis tout de suite deux choses à mon collègue. Ce qui m'apparaît un peu difficile d'entrevoir et qui a toujours été la demande à ce point de vue - je pense même que c'est dans les suggestions du député de Jeanne-Mance - c'est qu'on se serve de fonds publics pour racheter des permis, ce qui aurait comme conséquence directe de créer du chômage, c'est évident. Cela m'apparaît être difficile pour le gouvernement comme position à défendre. Or dans l'ensemble des secteurs économiques où actuellement il y a des difficultés, bien des gens pensent à cette solution de rachat de permis. Par exemple, dans un tout autre domaine que celui des transports, celui des pêcheries maritimes on a vu que le rapport Kirby propose de racheter des permis de pêche dans l'estuaire du Saint-Laurent. Le gouvernement fédéral a eu, à ce point de vue, exactement la même réaction que celle que nous avons eue lorsque des demandes de rachat pour des permis de transport en vrac, des permis de taxi, des permis de camionnage, X, Y ou Z ont été présentées. Cela a été toujours de dire que, dans un secteur économique, racheter des permis à même les fonds publics nous apparaît très difficile et dangereux comme précédent puisque, à toutes fins utiles, l'État garantirait à peu près tout le monde contre la conjoncture économique qui peut se produire ou contre la détérioration qui peut se produire dans un segment de l'économie.

C'est mon seul commentaire de départ. Quant à moi, je suis prêt à entendre...

**M. Bissonnet:** Juste pour ajouter à

vos commentaires, M. le ministre, dans votre livre blanc, lorsqu'on parle du rachat de permis, il est dit: "La nécessité d'une telle mesure n'a pas ailleurs été clairement établie par des études économiques sérieuses". Première question: Avez-vous fait des études économiques sérieuses dans ce sens?

**M. Clair:** Oui.

**M. Bissonnet:** Deuxièmement, il faut considérer que le transport par taxi est un transport public. On subventionne beaucoup le transport public au Québec, sauf cette industrie. Elle n'est pas financée et les coûts d'assurance pour l'immatriculation sont trois fois plus élevés que pour les automobilistes ordinaires; pour les accidents corporels, on atteint 12%.

Nous allons entendre les mémoires, M. le ministre, mais pour nous il reste ce qui est une avenue qu'il faut considérer sérieusement, d'une part. Après l'audition des mémoires, en conclusion de cette commission, nous aurons des remarques à vous faire qui seront très pertinentes et qui pourront vous aider à apporter un projet de loi qui pourra sûrement rentabiliser cette industrie pour qu'elle ait sa véritable place au Québec.

**M. Clair:** M. le Président, on devrait commencer à entendre les gens, parce qu'en ce qui concerne les études...

**Le Président (M. Brouillet):** J'allais vous le suggérer.

**M. Bissonnet:** ...la solution globale en 1976.

**M. Clair:** ...effectivement, il y a eu une étude qui a été faite par le Bureau de la statistique du Québec. Cette étude, qui est la plus poussée que je connaisse, n'est vraiment pas concluante quant aux effets que cela aurait de racheter des permis, puisque cela donnerait une plus-value aux permis qui resteraient et on connaît le taux de roulement... Enfin, c'est toute une problématique que le député connaît...

**M. Bissonnet:** On va en parler plus tard.

**M. Clair:** Maintenant, quant à d'autres possibilités de rachat de permis, le député fait allusion à des propositions qui nous sont faites de la part de gens qui sont venus nous présenter des mémoires. Il vaudrait mieux les entendre, parce qu'ils ont des propositions un peu différentes de celles que le député a toujours mises de l'avant.

**M. Bissonnet:** Peut-être. On va les

écouter attentivement.

**Le Président (M. Brouillet):** Très bien. Nous allons immédiatement inviter les représentants de la Fédération des ligues de taxi du Québec; si vous voulez vous avancer.

Nous avons convenu que la présentation ne devrait pas dépasser 30 minutes et même, si c'était possible, un peu moins. Après cela, on aura au maximum une heure pour les discussions. J'inviterais le porte-parole à bien vouloir s'identifier et de nous présenter aussi les autres personnes qui l'accompagnent.

#### Auditions

##### Fédération des ligues de taxi du Québec

**M. Pelletier (Jean-Guy):** Bonjour. Mon nom est Jean-Guy Pelletier, propriétaire de taxis et président de la Fédération des ligues de taxi du Québec et aussi président de la Ligue de taxi de Laval. À l'extrême-gauche, du conseil d'administration de la fédération, M. Roger Saint-Cyr, secrétaire; M. Gilles Desjardins, directeur; M. Michel, Daigneault, directeur; à l'extrême-droite, le vice-président pour la région de Québec, M. Jos. Cloutier; le trésorier, M. Léo Bélanger et Me Jacques Élie, conseiller de la fédération.

Nous avons préparé notre mémoire à la suite d'une concertation de presque toutes les ligues de taxi de la province de Québec et aussi de compagnies de services et de propriétaires de taxis artisans et de propriétaires de flottes de taxis. Cette concertation a duré près de trois semaines en soirées d'information données dans les districts de Québec, Trois-Rivières et Montréal. À chaque ligue, nous avons envoyé une série de questionnaires à remplir. Nous avons fait parvenir au total au Québec 295 invitations à participer à un colloque qui a eu lieu à Trois-Rivières pour se prononcer sur la parution de "De nouvelles avenues pour le taxi".

À la suite de cette concertation, nous avons produit le mémoire qui a été déposé à la commission et que je me permets de commencer à lire immédiatement.

La Fédération des ligues de taxi du Québec est un regroupement de ligues dûment accréditées par la Commission des transports du Québec ou en instance d'accréditation ayant acquitté ou ayant commencé d'acquitter la cotisation prévue à ses règlements. La fédération a pour but la défense des intérêts socio-économiques de ses membres et, dans la recherche de ses buts, elle s'est vu confier le mandat d'être le porte-parole officiel des ligues. Son rôle principal est de présenter les résultats de la concertation entre les membres.

La fédération se divise en trois sections, soit l'est, l'ouest et le centre. La

section ouest regroupe vingt-neuf ligues, la section est, vingt-quatre ligues, et la section centre n'en compte qu'une, mais de taille, soit la ligue A-11.

Le conseil d'administration de la fédération est composé de quinze membres dont sept choisis par l'assemblée générale dans la section est, sept dans la section ouest et un représentant de la section centre. Nous y retrouvons deux vice-présidents: un membre de la section est et un membre de la section ouest. Chacun des deux vice-présidents agit à titre de président dans sa section, le tout chapeauté d'un président général. Le mandat de la fédération est général, mais peut être appliqué selon les besoins de chacune des sections. La fédération existe depuis 1976 et a déjà présenté différents travaux à divers paliers gouvernementaux.

Depuis plusieurs années déjà, l'industrie du taxi va de crise en crise, d'enquête en enquête. Nous n'avons qu'à faire le bilan des sept commissions d'enquête ou d'étude tenues depuis les cinquante dernières années pour constater que, d'année en année, les mêmes difficultés subsistent. Les problèmes profonds de cette industrie s'estompent ou sont ravivés selon l'humeur économique en général.

Nous connaissons tous le proverbe qui dit "l'argent ne fait pas le bonheur". Mais nous savons tous qu'il nous permet souvent de passer l'éponge sur certaines difficultés, et, quand l'argent vient à manquer, le problème revit avec une densité et une intensité souvent inconnues jusque-là. Il est bien évident que l'industrie du taxi vit actuellement, comme le reste du pays, une crise économique et qu'elle s'en ressent de façon plus aiguë. Depuis fort longtemps, les travailleurs de cette industrie compensaient l'érosion de leur marché par des heures de travail interminables. Mais voilà qu'aujourd'hui, avec cette crise qui nous accable tous, les vingt-quatre heures d'une journée ne suffiraient peut-être pas.

Il ne faut donc pas se leurrer et dire qu'avec la reprise économique éventuelle tout va rentrer dans l'ordre. Les problèmes de structure et de rentabilité demeureront et la reprise n'apportera qu'un léger baume sur le patient.

Nous attaquons immédiatement les exposés qui sont contenus dans Les avenues du taxi. Il est bien évident qu'au cours des dernières années les habitudes de vie de la population se sont modifiées et que le transport des personnes s'est façonné en fonction de l'étalement urbain et de l'augmentation du parc automobile. Parallèlement à ce dépeuplement des grands centres urbains, le transport en commun s'est développé pour desservir les coins les plus reculés des banlieues, permettant ainsi le rabattement des usagers vers un métro de

plus en plus ramifié pour la région de Montréal, alors que, dans les autres grands centres, le réseau de surface atteignait une excellence similaire.

Le rôle de l'industrie fut d'autant diminué et nous ne croyons pas qu'un retour en arrière soit possible. Bien sûr, nous voyons d'un bon oeil toutes les ouvertures qui nous permettraient de sortir de l'impasse dans laquelle nous nous trouvons. Depuis longtemps déjà, aux origines mêmes des premiers pas des organismes regroupant les propriétaires jusqu'à la formule des ligues que nous connaissons aujourd'hui, ces organismes ont dénoncé tour à tour la diminution de la demande par rapport à l'offre. Durant ces années, le parc de véhicules-taxis a connu une grande stabilité numérique; c'est sa disponibilité qui a augmenté, les détenteurs se défendant farouchement pour conserver le capital investi pour ne pas sombrer dans la masse des assistés sociaux.

Sur ce dernier aspect du nombre de permis, malgré le gel décrété sur l'île de Montréal dans les années cinquante, une ombre se dresse: en 1967, 500 permis environ furent émis pour desservir l'Exposition universelle de Montréal. Cette manifestation qui a connu un immense succès a laissé dans son sillon 500 permis permanents émis pour un événement temporaire, ce qui, il va sans dire, accentue d'autant les problèmes de l'agglomération montréalaise et de ses environs immédiats.

Revenons sur l'érosion du marché provoquée par l'étalement urbain. Aujourd'hui, une certaine tendance se manifeste à la suite de la crise du pétrole et du gonflement des taux d'intérêt. Le dépeuplement des centre-ville en faveur des banlieues a subi un net recul et la population a tendance à revenir dans les lieux désertés. Ce retour à la ville, pourrait-on croire, ramènera une clientèle perdue pour l'industrie du taxi. Cependant, le transport en commun étant tellement bien structuré et l'effet de la crise économique forçant la population à se serrer la ceinture et à restreindre au maximum les dépenses, l'industrie du taxi ne pourra pas reprendre cette clientèle perdue.

Bien que l'industrie se dise prête à oeuvrer dans tous les secteurs présentés par le programme d'action De nouvelles avenues pour le taxi, il faudra plus qu'une reconnaissance verbale du statut de transporteur public, plus qu'une reconnaissance réglementaire ou institutionnelle. Il faudra, de la part de tous les intéressés, ministère des Transports, communautés urbaines, municipalités, Commission des transports, Régie de l'assurance automobile du Québec, ligues, associations de services et de tout autre groupe ou organisme, une volonté et une

ouverture d'esprit collant plus aux besoins de notre société.

Il y a d'autres facteurs qui ont permis l'érosion du marché en plus de ceux énumérés plus haut. Il y a les services de limousines et autres qui ont su tirer profit des situations que nous ne contrôlons pas et que les différents organismes ministériels auraient dû parer. Citons, à titre d'exemple, la réduction du nombre des permis pouvant oeuvrer à l'aéroport de Dorval, qui fut suivie par une augmentation substantielle de véhicules immatriculés AT. En effet, lorsque Samson a obtenu la desserte de l'aéroport de Dorval, sa flotte est passée de sept à environ une centaine, alors que l'entente de l'aéroport de Dorval en prévoyait seulement une cinquantaine.

De plus, la sollicitation est interdite pour les taxis alors que les services de limousines en font. De plus, il semble que les détenteurs de permis AT ne peuvent offrir le service qu'à partir de leur siège social ou place d'affaires. Que font-ils donc stationnés aux portes des hôtels et comment expliquer la divergence entre la Commission des transports du Québec et la Régie de l'assurance automobile du Québec qui aurait attribué près de 60 plaques AT à des non-détenteurs de permis? Voilà une forme d'érosion du marché non imputable à un phénomène naturel ou incontrôlable, mais plutôt à l'apathie généralisée des autorités en place.

Nous percevons également le covoiturage comme une forme de rabattement vers le transport en commun plutôt qu'une source de clientèle pour le taxi. Le programme d'action semble ignorer également que les villes sont presque toutes dotées de réseau piétonnier souterrain reliant les édifices à bureaux aux centres commerciaux et au métro pour Montréal et à des arrêts d'autobus là où il n'y a pas de métro. L'administration montréalaise se fait une gloire de son réseau sous terre et les différents édifices gouvernementaux dans la vieille capitale sont presque tous interreliés. Il ne faut pas s'illusionner: la légalisation du covoiturage est un abandon gouvernemental de ses responsabilités au détriment du taxi.

M. le ministre, le taxi, c'est notre gagne-pain! Et, comme vous le dites si bien, nous travaillons en moyenne 12,8 minutes à l'heure. Notre demande est légitime, nous voulons travailler. Donc, avant de vous interroger sur le pauvre sort du parc automobile des individus, penchez-vous sur notre sort et ce, prioritairement.

En 1973, le gouvernement, par sa réglementation, est venu mettre de l'ordre dans le marasme municipal. Une des grandes réalisations de la réglementation gouvernementale fut la création de territoires de travail mieux adaptés. Nous en sommes satisfaits et nous vous appuyons dans

leur maintien.  
(15 h 45)

Certes la centralisation a ses inconvénients, mais elle présente également certains avantages. Depuis longtemps, nous réclamions l'uniformisation du service à travers le Québec et, au seuil de l'atteindre, voilà que vous parlez de le décentraliser. Nous sommes conscients, par ailleurs, que certains problèmes relèvent des autorités locales. Cependant, un des problèmes rencontrés ne provient pas nécessairement de la centralisation, mais du manque de communication entre les organismes et surtout de la non-application, par des organismes sous votre gouverne, de vos propres lois.

À titre d'exemple, combien de sanctions ont-elles été prononcées par la Commission des transports du Québec en vertu des annexes du règlement sur le transport par véhicule-taxi? Pourquoi la Régie de l'assurance automobile du Québec émet-elle des plaques alors qu'il n'y a pas de permis l'autorisant? Combien de personnes ont obtenu leurs plaques alors que leur permis n'était pas en règle (cotisation impayée à la ligue)? Émission, sans discernement, des permis de chauffeurs. Nous pourrions continuer ainsi longtemps. Tout ceci pour soulever une interrogation qui nous apparaît être de taille: Quelle garantie avons-nous qu'avec la décentralisation proposée la situation s'améliorera?

En effet, nos craintes résultent du fait que la décentralisation proposée transporte certaines responsabilités partiellement, car, tant que les municipalités de comté ne seront pas opérationnelles, le gouvernement devra maintenir la structure actuelle et, là où ce sera possible, le transfert des responsabilités aux autorités locales. Une double structure qui multipliera par deux les risques d'erreurs dont nous sommes malheureusement toujours les victimes.

Connaissant les ennuis énumérés partiellement précédemment, il faudra un miracle pour que l'industrie y trouve son avantage. Enfin, ceci dit, nous sommes d'accord sous la réserve que le tout soit efficace et que l'industrie soit bien servie, à l'exception de la remise aux autorités locales des pouvoirs de tarification. Si l'industrie veut se doter d'un service d'évaluation de ses coûts et présenter une tarification qui colle à la réalité et aux besoins de l'usager et de l'industrie, il faut absolument centraliser la tarification pour que l'organisme qui établira ses tarifs ait une vision globale de la situation. En ce sens, nous nous expliquons très mal comment le ministère des Transports propose d'enlever cette compétence à la Commission des transports, alors que tous ses efforts récents visaient à faire en sorte que cet organisme soit un tribunal de régulation économique.

L'absence de contrôle dénoncée par le programme d'action rejoint curieusement les plaintes répétées des véritables professionnels du taxi et, il faut le souligner, ils sont majoritaires. Pourquoi cette insuffisance de contrôle? Pour l'ensemble de la province, à l'exception de la Communauté urbaine de Montréal dont nous reparlerons plus loin, le problème peut se situer au niveau du manque de personnel dans les services d'inspection du ministère des Transports. La rumeur veut qu'il n'y ait que 17 inspecteurs pour l'ensemble du territoire québécois. Dans la communauté urbaine, le corps policier se plaint d'administrer un règlement qu'il ne contrôle pas, d'où son absence d'efficacité. Comment fait-il pour appliquer le Code de la sécurité routière, le Code criminel, la Loi sur la protection de la jeunesse et combien d'autres? Il faudra un effort de tous les intervenants pour que la loi prenne tout son sens.

L'organisation de l'industrie. Contrairement à l'opinion publique et gouvernementale, il s'avère que les différends opposant les principaux intervenants de l'industrie du taxi, voire les artisans, les propriétaires de flottes, les chauffeurs rémunérés à pourcentage et les chauffeurs locataires de véhicules, semblent s'estomper. En effet, il est ressorti des différents sondages menés par les ligues, de même que par la Fédération des ligues, auprès de ces personnes intéressées, que la qualité de services visée par l'industrie du taxi ne dépend que de la qualité d'administration des associations de services et des règlements de régie interne de ces dernières. Il semble de plus en plus évident que nous ne pouvons envisager sérieusement d'uniformiser et de revaloriser l'exercice de la profession sans rétablir le rôle véritable et fondamental des associations de services. C'est là, croyons-nous, une des lacunes profondes tant du règlement concernant le transport par véhicule-taxi, adopté en 1973 par l'Assemblée nationale, que du programme d'action proposé par l'actuel ministre des Transports.

Prenons l'exemple des agglomérations où l'achalandage a considérablement diminué depuis quelques années. Une solution semble obtenir l'assentiment de tous pour rentabiliser et discipliner l'industrie. Ces agglomérations, par le biais des associations de services, ont adopté le principe, dans certains cas, de la limitation du nombre des membres, d'un chauffeur par véhicule, soit par semaine ou par 24 heures, selon leurs besoins, les horaires de travail et l'obligation de prendre un jour de repos. Toutes ces modalités furent adoptées de concert avec les ligues, les membres concernés par l'association de services et l'administration de ladite association.

Dans certains cas, un contrat est intervenu entre le membre et son

association, définissant le service à maintenir pour les associations de services, de même que les obligations du membre. C'est ainsi qu'un code d'éthique est né dans ces associations, code d'éthique que les liges avaient comme obligation de mettre en vigueur avec tous les problèmes inhérents, tels les services d'inspecteurs et de tribunaux internes, ce qui existait déjà dans les associations de services. Le contrat liant le membre et l'association prévoit généralement des clauses pénales en cas de non-respect et un mécanisme de comité disciplinaire pour juger des infractions. Une innovation dans l'utilisation des amendes à la suite de transgressions contractuelles consiste à verser les sommes perçues à des organismes à but charitable pour que l'association de services ne soit pas taxée de chercher un gain par le biais des amendes et également pour que le comité disciplinaire conserve son indépendance.

C'est ainsi qu'on a vu l'introduction dans certaines agglomérations d'une meilleure qualité de main-d'oeuvre, le contrat prévoyant un homme (chauffeur) par voiture par jour ou par semaine, selon le cas, éliminant ainsi les travailleurs occasionnels, tendant à un professionnalisme accru et à des jours de congé obligatoires pour une certaine humanisation du travail. En définissant mieux les règles du jeu entre eux et en s'assurant un contrôle sur la qualité du service, certaines associations de services ont également réussi à évaluer la demande et, par le fait même, à définir leurs normes par rapport à l'offre et à limiter le nombre des membres. C'est ainsi que, dans une agglomération, les revenus engendrés par ces politiques sont de l'ordre du tiers supérieurs à ceux de l'association de services rivale.

Cependant, cette mise en vigueur du lien contractuel et de la limite de l'offre mieux adaptée à la demande a fait surgir chez les autres détenteurs de permis, de façon aiguë, la surpopulation. En effet, bien que tous les gouvernements semblent faire l'autruche sur cette question et bien que la possibilité de rentabiliser l'industrie par l'addition de nouveaux domaines pour le taxi semble être une solution louable, mais incertaine à long terme, il n'en demeure pas moins qu'à court terme il y a trop de permis en circulation. Les gens du taxi devront encore, demain, travailler en moyenne douze heures par jour, sept jours par semaine pour s'assurer de bien maigres revenus. On dirait que les autorités attendent que l'élimination des permis en surplus se réalise par l'abandon ou la faillite de leur détenteur. Il est certain que la mort met un terme aux souffrances humaines.

La réforme. Nous n'insisterons pas sur la nécessité d'une réforme, mais sur la réforme elle-même. Le taxi vit à l'ère de la calèche, alors que la société en est à l'ère

spatiale. Actuellement, seul le transport individualisé est permis. Tous les propriétaires sont d'accord avec les ouvertures proposées, qu'il s'agisse du transport des handicapés, des écoliers, du transport collectif, substitutif ou complémentaire au transport en commun, et du transport de biens. Cependant, il sera nécessaire, du moins à l'exception du transport des biens, que ces services soient offerts par l'entremise des associations de services qui verront au maintien du service lui-même, à sa répartition entre leurs membres et à la qualité du service.

Pourquoi l'association de services? Prenons, par exemple, une entente intervenue avec une commission de transport et un propriétaire artisan établissant un service "jitney" la nuit. Si cet artisan est malade, la relève peut s'avérer hasardeuse alors qu'avec l'association de services, ce genre de problème risque moins de se présenter. Il en va ainsi de tous les types de transport dits collectifs. Cependant, ces contrats devront être publics, régis par des règles préétablies par voie réglementaire et également soumis au contrôle de la Commission des transports du Québec en matière de tarification.

En ce qui a trait à la réforme de la structure gouvernementale, la passation des pouvoirs du gouvernement central aux autorités locales semble comporter un danger que nous avons déjà souligné: les structures parallèles. Là où il y a une communauté urbaine, une ville dont le territoire coïncide avec des agglomérations existantes, il ne semble pas y avoir d'obstacle majeur, sauf pour la tarification. En effet, le danger de laisser la tarification aux autorités locales consiste en la possibilité de disproportion tarifaire à l'intérieur d'une même région. Si les taxis de l'île de Montréal coûtent moins cher qu'à Laval, les gens de Laval vont refuser de se servir d'un taxi de Laval pour bénéficier d'une certaine économie, d'où un débordement possible d'une agglomération sur l'autre, une source de dispute entre agglomérations et, également, une demande de contrôle accru.

De plus, le gouvernement devra maintenir un service centralisé pour environ - selon vos statistiques - 16,4% de l'industrie, car les municipalités régionales de comté ne seront pas toutes prêtes à accueillir le taxi dans un avenir rapproché, sauf erreur. Ce que l'industrie désire profondément, c'est que la loi soit la même pour tous et que l'autorité investie des pouvoirs fasse son travail.

De notre côté, il est vrai que nous avons eu beaucoup de difficulté à nous organiser et à nous concerter, mais voilà que nous touchons au but. Chaque intervenant est plus conscient de son rôle, de sa capacité et de ses limites. Un mouvement de concertation s'est petit à petit installé chez

nous, un long chemin parcouru depuis dix ans et qui a permis aux ligues, par le biais de leur fédération, d'en arriver au travail et aux conclusions que nous énumérons ci-après.

À la suite d'un colloque que nous avons tenu à Trois-Rivières, voici les résolutions qui ont été adoptées. La décentralisation progressive. À la question: Serait-il judicieux de remettre aux autorités locales la tâche de préciser les normes d'exploitation (type de véhicules, nombre de passagers), les règles de qualité de service (comportement, propreté, civisme) et la fixation des tarifs, les décisions des ateliers sont les suivantes: tarification: niveau provincial; normes d'exploitation: localités, en collaboration avec les ligues; qualité de service: localités, en collaboration avec les ligues.

Structures d'accueil et modalités de transfert. Tous seraient d'accord pour accepter l'application de la réglementation par le corps policier municipal, en concertation avec les ligues. Si l'application du règlement revient à la localité, cette réglementation devrait, autant que possible, être appliquée par des personnes ayant une formation adéquate du taxi et non pas par des inspecteurs municipaux tels que des inspecteurs en bâtiments, salubrité ou autres, novices dans le domaine du taxi.

Il est demandé par les participants que le permis de travail de toute personne ne gagnant pas sa vie exclusivement du taxi soit annulé et que le mot "tirera" soit définitivement banni du règlement sur le transport par véhicule-taxi, à l'article 49V.

En ce qui concerne l'intégration des TR aux TA, il est ressorti des ateliers qu'il serait préférable de recommander à chacune des ligues de prendre la décision qui s'applique à son cas.

Le partage des responsabilités. Autorités locales. Il a été demandé que les autorités locales fassent passer différents tests de connaissance aux candidats avant d'autoriser l'émission de permis de travail. En ce qui concerne l'émission des plaques AT, les ateliers demandent qu'elle soit soumise à un décret immédiat de statu quo et que toute plaque AT soit obligatoirement munie d'un permis de taxi déjà existant présentement, ce qui permettrait d'annuler les AT existantes et d'éliminer un certain nombre de permis. Tous les participants sont d'avis que toutes les ligues doivent être opérationnelles. La Fédération des ligues de taxi du Québec doit être reconnue comme porte-parole officiel.

La Commission des transports du Québec. Il a été suggéré qu'une étude soit faite pour mettre en application une politique prévoyant la décroissance des permis de taxi dans certaines agglomérations, selon le besoin, autre que l'annulation des permis de propriétaire sans privilège de transfert, tel que "chaque ligue voit au

rachat des permis de taxi dans son agglomération".

À la question: Est-ce que l'utilisation frauduleuse des taximètres par les chauffeurs doit entraîner une suspension ou l'annulation du permis de taxi, sans tenir compte du fait que le propriétaire ne peut être constamment derrière son chauffeur, les participants sont tous d'accord que le propriétaire ne doit pas être tenu responsable s'il y a fraude de la part du chauffeur. Il revient donc à chaque propriétaire de mettre en application une méthode telle que la signature d'un papier par le chauffeur, lorsqu'il loue un véhicule, à savoir que ledit véhicule est en règle relativement au taximètre (ou autre moyen), ce qui permettrait au propriétaire de se décharger de la responsabilité de la fraude du chauffeur en question.

Plusieurs idées de pénalités ont été suggérées, telles que: première infraction: 500 \$ pour le chauffeur et 1000 \$ pour le propriétaire; deuxième infraction: annulation du permis du chauffeur ou, première infraction: retirer les permis de travail et de taxi du propriétaire pour six mois; deuxième infraction: annulation des permis de travail et de taxi du propriétaire ou, première infraction: annulation du permis de travail du chauffeur.

Afin de protéger les propriétaires de taxis, nous pourrions demander au gouvernement qu'il s'engage à aviser soit le propriétaire, la ligue ou la compagnie de services lorsqu'un chauffeur perd son permis de travail. Si le gouvernement décidait qu'un propriétaire, pour une raison ou une autre, ne doit plus se servir de son permis, ledit propriétaire devrait conserver son droit de vendre son permis comme cela se fait présentement. Étant donné le contexte économique et la difficulté d'obtenir des prêts, il est demandé que la vente des permis à tempérament soit légalisée à la condition qu'il y ait un contrat légal au taux d'intérêt bancaire et que ce contrat soit déposé à la Commission des transports du Québec.

Le programme d'action, tel que proposé par le gouvernement du Québec à l'introduction, pourrait correspondre à la solution visant à rentabiliser l'industrie du taxi. Seulement, il est demandé que le dernier volet, soit celui de l'affirmation de l'existence des ligues, de la clarification de leur rôle afin de favoriser leur développement, ne permette pas au ministre des Transports d'intervenir.

Tous les participants sont d'accord pour que le projet de la centrale d'information soit mis de l'avant, mais seulement en ce qui concerne les informations sur la qualité de la main-d'oeuvre. Il ne sera jamais question de diriger des chauffeurs vers des propriétaires. La centrale d'information devrait pouvoir transmettre aux propriétaires,

ligues ou autres organismes toute information pertinente à la bonne marche des ligues. Elle devrait donc s'informer auprès de chacune des ligues de leurs besoins respectifs.

Tous les participants sont d'accord avec la déclaration ministérielle quant au soutien à apporter à la concertation via les entités qui en font la promotion et demandent une implication permanente du gouvernement du Québec.

Ouverture de nouveaux marchés. Services diversifiés. Tous les participants sont intéressés à oeuvrer dans les domaines du transport d'écoliers, des handicapés, à l'occasion de baptêmes, de mariages ou de funérailles, du transport par automobile intégré au transport en commun, soit comme substitut ou complément.

Plusieurs modalités d'applications nous ont été suggérées, telles que: handicapés: libre choix du chauffeur, tarif fixe, soumissions obligatoires pour les groupes de handicapés. Écoliers: pas d'écoliers n'ayant pas trois ans sans surveillance adéquate; tarif régulier; que le gouvernement agisse pour faciliter les ententes; obliger les commissions scolaires à faire un consensus avec les ligues pour que le taxi compétitionne avec les compagnies privées dans ce genre de transport; que le gouvernement oblige les organismes concernés à rendre publique la liste de ceux qui ont des contrats de transport d'écoliers. Taxi-bus: que le service de taxi-bus soit mis en application le plus tôt possible, en collaboration avec les commissions de transport des villes respectives. Divers: ouvrir le marché pour le taxi dans les salons funéraires pour remplacer les limousines qui font ce service et demander le gel d'émission des plaques L pour faire du service de limousines dans ce domaine.

Transport de biens. En ce qui concerne le transport de biens, le gouvernement devrait légaliser ce service pour les véhicules-taxis en cas d'urgence et de dépannage seulement.

Contrats avec organismes divers ou client individuel ("run" de lait). Seuls les contrats signés entre les entreprises et les compagnies de services devront être légalisés. Un propriétaire ne pourra jamais prendre une entente avec un client pour lui donner ce service. Il devrait être demandé que le gouvernement offre une formule de contrat uniforme sur tous les marchés, mais avec copies remises aux contractants seulement.

Service collectif. Les ligues, les associations de services, de même que les propriétaires de flottes consultés consentent à ce que le service collectif soit mis en application et ce, le plus tôt possible afin de permettre au taxi de récupérer une certaine clientèle.

Il est suggéré de demander au ministre

des Transports d'intervenir auprès des municipalités, commissions de transport et municipalités régionales de comté pour commencer les négociations avec l'industrie du taxi.

(16 heures)

Omissions. Ici, nous attaquons ce que, selon nous, on a défini comme omissions dans le document:

1. Que les concessions soient définitivement abolies et ce, en débutant par tous les endroits de juridiction gouvernementale (fédérale, provinciale et municipale).

Les "concessions" contribuent à limiter le profit légitime maximum que poursuivent les détenteurs. Nous sommes d'avis que l'on doit accorder à tous les détenteurs de permis une chance égale d'accéder à toutes les sources de revenus possibles.

En conséquence, nous recommandons qu'à l'émission ou au renouvellement d'un permis soit rattachée une restriction à l'effet que le détenteur du permis ne doit pas être partie à une entente qui résulte en l'octroi d'une desserte exclusive. Cette recommandation doit avoir une portée provinciale.

2. a) Il est demandé que le "no fault" soit éliminé.

b) Que les propriétaires soient sensibilisés à la possibilité de s'assurer à une même date et ce, afin de pouvoir négocier des primes en groupe.

c) Que le gouvernement devienne notre assureur pour le corporel et le matériel.

Il existe certaines dispositions dans la Loi sur les assurances qui permettent au gouvernement d'agir. Tous les courtiers d'assurances sont d'accord pour avancer le fait que la non-subrogation est la cause principale de la hausse des primes d'assurance protection pour nos véhicules taxis.

3. Que le gouvernement abolisse la taxe d'accise sur l'essence.

4. Demander l'abolition de la taxe de vente sur une voiture taxi à l'achat et au transfert.

5. Demander l'abolition de l'émission de plaques pour limousines.

6. Application du règlement interdisant aux limousines de prendre des appels pour l'aéroport à l'intérieur d'une agglomération.

7. Obliger les limousines à acquérir un permis de taxi.

8. Que les moyens suivants soient étudiés en vue de protéger l'opérateur d'un véhicule taxi de la clientèle abusive - vol, vandalisme - tels que vitres protectrices, pédale pour radio au plancher, répartiteur d'appels plus coopératif, cours de prévention donnés par la police. Cependant, la recommandation à l'effet de ne pas accepter de passager à l'avant du véhicule doit être

laissée à la discrétion de l'opérateur du véhicule.

9. Que les pénalités concernant le vandalisme et le vol contre les taxis soient renforcées.

10. L'idée du covoiturage par des autos privées a été rejetée par tous les participants.

11. Étant donné que les lettres correspondant au test médical et aux restrictions apparaissent déjà sur le permis de conduire, il est demandé qu'elles soient enlevées sur le permis de chauffeur de taxi.

12. Le propriétaire devrait présenter, lors du renouvellement des plaques, un reçu à l'effet qu'il est membre en règle de sa ligue.

13. Étant donné qu'il est souvent difficile de s'absenter de son véhicule pour aller dîner ou faire une course, il est demandé que des aires de stationnement soient mises à la disposition des taxis dans les grandes villes et agglomérations, exemple, sur le terrain de stationnement municipal.

14. Que l'inspection des compteurs, du scellé du taximètre et de l'automobile soit exécutée sous le contrôle des ligues.

15. Que les plaintes formulées par les ligues au ministère des Transports et relevant de la compétence des inspecteurs soient étudiées plus rapidement et que les sanctions prévues au règlement soient exécutées.

16. Que les propriétaires soient informés par lettre officielle lorsque le ministère fait une inspection mécanique des voitures.

17. Que l'application du moratoire sur l'émission des permis de travail pour les chauffeurs soit plus stricte.

18. Que le gouvernement porte une attention spéciale et soutenue aux demandes de plaques, lorsque des personnes prétextant qu'elles ont perdu la leur demandent une nouvelle plaque.

19. Il serait important que le gouvernement redéfinisse le taxi et ce, en concertation avec la fédération.

20. Que l'échelle des tarifs soit modifiée afin d'y inclure un départ minimum.

21. Que le gouvernement s'engage à ne plus émettre de permis de taxi sans l'accord des ligues concernées.

22. Que les chauffeurs de tous les transports parallèles soient assujettis aux mêmes normes de qualification médicale que ceux oeuvrant dans l'industrie du taxi.

23. Nous demandons la saisie d'un véhicule opérant dans l'industrie du taxi sans permis, le tout tel que décrit à l'article 15 du règlement du transport par véhicule taxi. Un précédent dans ce sens existe dans le domaine de la protection de la faune.

24. À l'article 13 du règlement du transport par véhicule taxi, nous désirons faire ajouter un point 3 à l'effet que lors

d'un service spécialisé tel que mariage, baptême ou autre, le véhicule taxi soit autorisé à circuler sans dôme.

Ces aspects sont absents de la réforme proposée. Depuis longtemps, les ligues réclament le droit pour leurs membres d'être en mesure d'accepter la clientèle partout où le permis les y autorise. Bref, nous désirons l'abolition de toute forme de concession ou franchise territoriale dans les endroits ouverts au public, à l'exception des postes où les associations de services sont propriétaires. Nous attirons particulièrement votre attention sur les hôpitaux, CLSC et autres organismes gouvernementaux qui favorisent cette pratique afin de rentabiliser leur administration. Nous sommes probablement une des rares industries qui doivent payer pour desservir la population dans des endroits stratégiques et, par surcroît, publics.

Nous demandons également l'abolition de la taxe de vente sur les automobiles, ce que le gouvernement a déjà consenti aux agriculteurs pour leur véhicule privé. Nous considérons que le véhicule étant notre gagne-pain, une telle suppression devrait nous être accordée.

Également, nous demandons un dégrèvement de la taxe sur l'essence. De plus, le coût de l'assurance devrait être réparti entre le chauffeur (détenteur d'un permis de travail) et le propriétaire du véhicule. Le détenteur de permis assume seul actuellement le coût des assurances de l'État par le biais du prix des plaques d'immatriculation. Il faudrait répartir ce coût entre le permis de travail et l'immatriculation mais, pour ne pas pénaliser le détenteur artisan, il faudrait lui accorder sans frais son permis de travail s'il satisfait aux exigences et en le soumettant seulement par la suite aux examens médicaux. Il y a actuellement environ 30 000 permis de chauffeur pour près de 10 000 permis en circulation. Hypothétiquement, si le gouvernement réduit de 100 \$ le coût de l'assurance et l'impute aux détenteurs de permis de travail, il réduit le fardeau des détenteurs de permis d'environ 1 000 000 \$, mais augmenterait ses propres revenus d'environ 2 000 000 \$. Les avantages sont tangibles, tant du côté gouvernemental que pour les détenteurs de permis.

De plus, nous exigeons que la Commission des transports émette, pour les fins d'immatriculation, un certificat annuel de régularité du permis. En effet, cette pratique aurait pour effet d'éliminer l'émission de plaque à des détenteurs de permis qui n'ont pas respecté toutes les exigences de la loi. Nous visons par ceci, vous l'aurez deviné, ceux qui n'auront pas acquitté la cotisation à la ligue, mais également à enrayer le problème actuel des plaques AT émises alors qu'aucun permis

n'autorise une telle émission.

Un autre problème concerne l'immatriculation. Il y a actuellement un certain nombre de véhicules immatriculés "taxi", alors qu'il n'y aurait pas de permis pour ces véhicules. Cette source de taxis illégaux proviendrait du remplacement des plaques perdues, volées ou détruites sans qu'un contrôle sévère soit fait lors du remplacement et par la suite pour éliminer les plaques prétendues perdues, volées ou détruites qui circulent sur tout autre véhicule.

Le contrôle et le scellage du taximètre devraient être accordés aux ligues. Ce transfert de responsabilité aurait pour effet de mettre un frein aux modifications du taximètre, ce qui est une source de plaintes provenant des usagers et qui nuit considérablement à la réputation. Les ligues ayant le devoir de défendre les intérêts de leurs membres, nous croyons qu'un contrôle plus serré améliorerait l'image de l'industrie.

Dans ce sens, nous croyons abusive la volonté de vouloir annuler, sans privilège de transfert, les permis de propriétaires qui sont pris avec un taximètre ou une transmission trafiqués. En effet, prenons, à titre d'exemple, un propriétaire qui loue sa voiture à X. Ce dernier va chez un horloger ou un garagiste peu scrupuleux et modifie la voiture en fonction d'une accélération du mécanisme d'évaluation de la course. Peu de temps après, le même propriétaire loue le même véhicule à Y et par la suite à Z. Alors que Z est au volant, un agent de la paix ordonne une vérification et on découvre que le taximètre fut modifié, mais le propriétaire l'ignorait. Ce dernier a le fardeau, devant le tribunal, de prouver qu'il n'a pas modifié le taximètre ou contribué à sa modification. Preuve d'autant plus difficile qu'un certain laps de temps s'est écoulé et qu'il est incertain que vienne s'avouer coupable le responsable, si on réussit à l'identifier.

Une autre omission dans le programme consiste à ce que le ministère prenne position sur le permis de limousine. En effet, la limousine étant définie par le règlement sur le transport par véhicule-taxi, la grande majorité des véhicules mis à la disposition de la population par ces détenteurs de plaques AT sont des berlines. Nous demandons le retrait des plaques AT pour tous ces véhicules qui ne sont pas des limousines au sens du règlement no 6.

De plus, nous demandons l'annulation des permis de limousines qui ne se conforment pas à cette mesure et, en ce qui a trait aux autres, nous demandons le gel tant des permis que de l'émission des plaques.

Remarques générales. Une multitude d'autres problèmes ont été portés à notre attention au cours de la concertation. Une

analyse en profondeur de ces problèmes nous a amenés à réaliser qu'ils étaient tous une conséquence inévitable d'un ou de plusieurs grands problèmes que nous venons de décrire.

Il reste que les grands problèmes décrits ont tous un dénominateur commun, savoir qu'ils contribuent à restreindre considérablement la rentabilité possible de l'industrie du taxi et, partant, rendent impossible l'implantation de conditions décentes de travail pour les ouvriers de ce secteur d'activité.

L'application de solutions réelles et efficaces aux grands problèmes traités aura pour effet, à notre avis, de faire disparaître ces problèmes corollaires, surtout si l'on modifie quelque peu les structures actuelles, si l'on étend les pouvoirs de certains organismes déjà existants et si, enfin, l'on prévoit des carrefours de discussions pour les divers éléments intéressés au taxi.

En conclusion, nous pouvons présumer de façon très conservatrice que l'importance du taxi dans l'économie québécoise et les emplois indirects créés par notre industrie, dans les secteurs du pétrole, de la mécanique et autres, sont supérieurs sinon équivalents au nombre d'emplois directs.

Nous souhaitons, en toute humilité, que le fruit de notre labeur ne connaisse pas le sort qui fut réservé aux présentations antérieures, mais qu'il soit plutôt à l'origine des réformes nécessaires que l'industrie du taxi réclame à grands cris depuis quelques années. Merci.

**Le Président (M. Brouillet):** Merci. Est-ce que M. le ministre voudrait ouvrir la période de questions?

**M. Clair:** Oui, M. le Président, par quelques commentaires. D'abord, dans un premier temps, pour féliciter la Fédération des ligues de taxi du Québec pour l'excellence de son mémoire et les points de vue positifs qui y sont exprimés.

Afin de mettre tout le monde à l'aise, je tiens à préciser, dès le départ, qu'en ce qui concerne la Fédération des ligues de taxi, afin de favoriser cette concertation des ligues de taxi dans tout le Québec et pour tenter d'avoir un point de vue aussi représentatif que possible de la Fédération des ligues de taxi, le ministère des Transports a contribué financièrement à l'organisation de cet effort de concertation. Ma foi, si on en juge par le produit du mémoire, je pense que c'était de l'argent bien investi puisque cela permet l'expression d'un point de vue encore plus large.

Cela peut paraître un peu naïf de la part d'un ministre que de favoriser la concertation et la présentation d'un mémoire de revendications, à certains égards. Mais je pense que c'était très sain et, personnellement, je suis très heureux d'avoir

eu l'occasion de soutenir financièrement l'organisation de cet effort de concertation.

C'est d'autant plus intéressant que ce qui ressort du mémoire de la Fédération des ligues de taxi, c'est d'abord un appui assez général à l'ensemble des mesures qui sont proposées quant à l'ouverture de nouveaux marchés. Quant à la décentralisation, c'est moins clair. J'aurai des questions là-dessus. Quant au rôle de concertation des ligues, la fédération ne semble pas mettre en cause, avoir de points majeurs tant au niveau de l'analyse, de la problématique que des propositions de réforme. La fédération ne semble pas voir de contradictions majeures entre la position du ministère et celle qui est défendue par la fédération des ligues. Cela n'empêche pas, bien sûr, la fédération de soulever plusieurs autres points qui sont tantôt peu ou pas traités par le programme d'action qui était proposé.

Je voudrais m'attacher à trois ou quatre points qui ont été soulevés et qui méritent un éclaircissement de la part du ministre des Transports. D'abord, la question des immatriculations AT. Là-dessus, je dois dire, pour ceux qui ne connaissent pas les immatriculations AT, que dans l'opinion publique en général sont immatriculés AT les véhicules offrant un service de limousine. C'est ce qu'on connaît généralement. C'est ce qu'on connaît généralement, surtout les limousines Samson et Murray Hill, dans la région métropolitaine de Montréal. Cependant, la réalité est beaucoup plus complexe que cela, puisqu'il n'y a pas d'adéquation, si on veut, entre le permis AT et l'immatriculation AT, dans le sens que les limousines Samson et Murray Hill exploitent un service de limousines en vertu de permis qui ont été émis par l'ancienne Régie des transports. Cependant, le Bureau des véhicules automobiles et, par la suite, la Régie de l'assurance automobile ont continué à émettre des plaques AT sans qu'il n'y ait nécessairement un permis AT, un permis de limousine, mais d'autres types de permis.

J'ai demandé à la Commission des transports, à la Régie de l'assurance automobile et à mon ministère de faire une étude complète sur ce problème spécifique des véhicules immatriculés AT. On a découvert qu'à l'intérieur des véhicules immatriculés AT il y avait bien d'autres choses que des permis de limousines, ce qui peut entraîner pour le public voyageur une certaine confusion et laisser croire aux ligues de taxi que la Régie de l'assurance automobile du Québec émet de nouveaux permis de limousines, ce qui n'est absolument pas le cas. Juste pour vous donner quelques exemples de ce qu'on a découvert dans les plaques AT; nous avons découvert certains services qui tiennent davantage du covoiturage pour transporter des mineurs qui ont obtenu une plaque AT depuis plusieurs

années, un service de transport par taxi, un service de transport en commun par automobile entre Gaspé et Montréal, qui concerne quelques propriétaires seulement. Nous avons découvert des permis de transport de fleurs pour des occasions comme des mariages, des baptêmes ou des funérailles, toute une série de catégories de permis ou de genres de services qui n'ont rien à faire avec le service de limousines.

On est donc à finir l'inventaire de tout cela. On est conscient des problèmes que vit le secteur du taxi, en particulier dans la région de Montréal, à cause de cela. L'engagement que je peux prendre aujourd'hui devant la fédération des ligues, qui soulève avec beaucoup d'acuité ce problème, c'est de faire le ménage là-dedans. C'est ce que nous nous apprêtons à faire. Au moment de la publication du programme d'action, nous n'étions pas suffisamment avancés dans l'analyse des plaques AT dans leur ensemble. C'est un travail qui doit se faire à la mitaine. Cela remonte à plusieurs années, dans bien des cas. On sera en mesure, au moment du dépôt de la loi, de dire quel sorte de ménage on entend faire dans l'ensemble des plaques AT.

Je dois dire que ce qu'on a découvert était très différent de ce que nous pensions découvrir et de ce que la fédération des ligues pense y retrouver. Il faudra trouver le moyen... S'il y a des gens qui ont des plaques AT pour faire du transport d'écoliers, ils iront s'immatriculer avec des plaques AE et, s'il y en a d'autres qui font du transport par autobus, ils iront s'immatriculer A et ainsi de suite pour l'ensemble de ceux qui n'ont rien à faire avec du transport du genre taxi, si on veut.

(16 h 15)

Quant au permis AT, dans le sens qu'on l'entend traditionnellement, à savoir permis de limousine, là aussi, je pense qu'on devra, après analyse de la situation, voir quelles sont les mesures qui peuvent être prises pour s'assurer que chacun a sa juste part du gâteau et qu'il n'y a pas de distorsions créées dans le secteur du taxi par l'existence de plaques AT.

En ce qui concerne le covoiturage - un autre point soulevé par la fédération des ligues - ni le gouvernement, ni l'Opposition ne pourront pendant longtemps empêcher sa légalisation. Dans ce sens, une quarantaine d'États américains et plusieurs provinces canadiennes ont déjà légalisé le covoiturage. J'ai demandé une analyse qui, malheureusement, n'est pas encore dans une forme qui peut être rendue publique. On a analysé les conséquences possibles sur le taxi, avec la légalisation du covoiturage, et il apparaît très clairement que les possibilités de nuire au taxi, à partir du covoiturage, sont à toutes fins utiles inexistantes. Elles sont très faibles. Alors

qu'on peut, avec le développement du taxi collectif et avec le transfert modal de personnes qui utilisent habituellement leur véhicule privé vers d'autres moyens de transport en commun - train de banlieue et autres - amener une nouvelle clientèle au taxi par le covoiturage.

Sur ce point, voici ce que je demanderai. Il existe une association qui s'appelle l'Association du covoiturage Québec Inc., qui viendra d'ailleurs se faire entendre au cours de cette commission. J'ai eu l'occasion de rencontrer ses membres déjà. Je les ai sensibilisés aux points de vue des ligues de taxi, de ceux des propriétaires de taxi et je pense que l'une des hypothèses les plus valables dans ce domaine, c'est que l'association du covoiturage qui voudrait faire la promotion du covoiturage fasse tout autant la promotion du taxi collectif. C'est une des façons de faire du covoiturage. Elle envisagerait de faire la promotion des autres formes de covoiturage. Je pense que ce serait important que la fédération ait un dialogue très franc avec l'association du covoiturage. Je ne pense pas que ce soit en essayant de nier l'évidence qu'on puisse progresser, mais en ayant, au contraire, une approche dynamique qui pourra satisfaire tout le monde.

Quant aux associations de services, c'est l'un des points les plus intéressants soulevés par le mémoire de la Fédération des ligues de taxi. Peut-être n'y avons-nous pas accordé suffisamment d'importance dans le programme d'action que nous avons proposé. Cependant, il me semble que la position de la fédération des ligues n'est pas très précise et c'est là-dessus que je voudrais faire porter ma première question, à savoir, le rôle que vous voyez jouer par l'association de services. Est-ce un rôle qui serait inscrit dans la loi ou dans le règlement? Est-ce que l'association de services aurait le pouvoir d'imposer la règle d'un homme une voiture par semaine? Est-ce que ça va aussi loin que cela ce que vous envisagez? Ou si c'est simplement de voir à ce que l'association de services joue un rôle, finalement, un peu semblable à celui de la ligue. Ce qui m'apparaîtrait dangereux. J'aurai l'occasion d'y revenir parce que je ne veux pas poser mes questions tout de suite. Je vais passer aux commentaires d'abord. Sur ce point, cela m'apparaît intéressant de creuser davantage le rôle des associations de services, mais j'aimerais mieux comprendre ce que vous proposez.

En ce qui concerne la question des assurances, le "no fault" et la non-subrogation, le coût des primes d'assurance et les conséquences de l'introduction d'un régime de "no fault", je dirai que les études qui ont été faites - et je pense à la reconnaissance de la fédération des ligues par le ministère des Institutions financières

notamment le surintendant des assurances - nous ont appris simplement que c'est vrai que les primes d'assurance sont élevées, d'une part, mais que, d'autre part, l'augmentation en termes de pourcentage des primes d'assurance automobile pour les dommages matériels dans le secteur du taxi n'est pas plus élevée que pour des véhicules utilisés pour le tourisme, la promenade personnelle. L'augmentation n'a pas été plus élevée au cours des deux dernières années. Troisièmement, même si des courtiers peuvent affirmer cela, je vous dis là-dessus que cela ne m'ébranle pas trop. Je me souviens de la position des courtiers d'assurances au moment de l'introduction du régime d'assurance automobile avec le "no fault". Les études faites par le surintendant des assurances révèlent qu'on ne peut nullement conclure que la non-subrogation ait quel que chose que ce soit à faire avec l'augmentation des primes d'assurance automobile, si ce n'est, encore là, dans une très faible proportion au cours des dernières années.

Ce sont les informations que j'ai présentement. Le ministère des Institutions financières, compte tenu des demandes qui lui avaient été faites l'année dernière, est en train, cette année encore, de préparer un rapport pour le ministre des Institutions financières, pour être bien sûr que les autorités du ministère sont bien au fait de la situation. Mais jusqu'à preuve du contraire, rien ne semble démontrer que l'augmentation des primes ait été plus importante dans votre secteur que dans les autres secteurs et rien ne semble démontrer non plus que l'augmentation soit due à la non-subrogation.

En ce qui concerne les taxes sur le carburant, je pense que, surtout dans la région métropolitaine de Montréal - on aura l'occasion d'entendre GNC Québec Ltée - une avenue qui pourrait être très intéressante tant en termes de rentabilité qu'en termes de diminution de la production dans les régions métropolitaines - Montréal, éventuellement Trois-Rivières et Québec - c'est la conversion au gaz naturel comprimé qui peut, à ce moment-là, non seulement équivaloir à une réduction, à une abolition de la taxe, purement et simplement, mais avoir un effet encore plus important si on se fie aux chiffres que GNC Québec Ltée a rendus publics dans son mémoire.

Finalement, en ce qui concerne la question de la cotisation à la ligue, là-dessus, le programme d'action propose que le reçu de la ligue serve de preuve et soit fourni aux autorités chargées de la délivrance des permis de la CTQ. Là-dessus, je dois vous dire que je suis très ouvert à la possibilité que la Régie de l'assurance automobile du Québec, au moment du renouvellement des plaques, soit l'organisme chargé de contrôler cela plutôt que la

Commission des transports du Québec.

En ce qui concerne d'abord le rôle des associations de services, la question est la suivante: Comment voyez-vous le rôle, l'encadrement juridique, si on veut, des associations de services, notamment sur des questions comme celle d'un homme par voiture? Est-ce que ce serait un pouvoir qui serait purement et simplement entre les mains de l'association de services? Comment est-ce qu'on contrôlerait la naissance de nouvelles associations de services? Si on les reconnaît dans un texte de loi, est-ce que cela veut dire qu'il faudrait leur émettre des permis et qu'à ce moment-là il y aurait une valeur à ce permis comme il y a une valeur attachée, si on veut, à l'émission d'un permis de taxi? Tout autant de questions sur lesquelles j'aimerais être éclairé.

Ma deuxième question - j'en ai trois, M. le Président, je les pose d'affilée et les gens pourront répondre à leur guise - est à l'effet, comme je le disais tantôt, que l'attitude de la fédération des ligues, si je comprends bien, est de dire: Le plan d'action en général, oui, on est assez d'accord, mais ce n'est pas assez. Ce qui est légitime de la part d'un organisme comme la fédération des ligues.

Il y a cependant un point où on manifeste une approbation du bout des lèvres et, en même temps, une objection: c'est la décentralisation. Vous semblez être d'accord. Après avoir fait valoir un certain nombre d'arguments contre, vous en venez à la conclusion que oui, cela pourrait être avantageux de procéder à une décentralisation de certaines responsabilités vers les autorités locales, mais vous dites, cependant: La tarification, non. Je ne comprends pas très bien pourquoi. D'abord, quelle est la position de la fédération après la concertation que vous avez effectuée sur la question de la décentralisation dans son ensemble? Deuxièmement, pourquoi cette objection? Sur quoi se base cette objection ferme de la décentralisation de la tarification?

Dernière question. Vous ne parlez pas beaucoup dans votre mémoire d'une question qui est omniprésente dans le débat, on l'a vu dès l'ouverture, c'est la question du rachat des permis. Vous effleurez cette question-là en disant que les ligues devraient avoir un pouvoir de rachat de permis, mais il n'y a pas de position très élaborée là-dessus. Quelle est la position de la fédération des ligues, si cela a été discuté?

Voilà mes trois questions, M. le Président.

**Le Président (M. Brouillet):** Très bien.

**M. Pelletier:** M. le Président, les questions sont assez rapprochées. Ce qu'on entend par une association de services, c'est

quand un propriétaire qui utilise son véhicule se retrouve normalement, dans presque toutes les agglomérations du Québec, membre d'une association de services. Dans différentes agglomérations, on retrouve une association de services. Par contre, dans d'autres agglomérations, on peut en retrouver jusqu'à 4, 5, 6 et peut-être plus, selon la grandeur de l'agglomération.

Si on avance le fait que les associations de services doivent agir, ce n'est pas nécessairement dans le but de demander que les associations de services soient régies par une loi. Nous croyons qu'une association de services, c'est une entreprise, qu'elle est libre et qu'elle doit être laissée telle quelle. Mais ce qu'on demande aux associations de services - je pense que c'est quelque chose qu'on leur demande directement - c'est de pouvoir s'asseoir ensemble avec la ligue de l'agglomération qui a décrété des règlements et que toutes les associations de services respectent le même règlement. Ces règlements sont demandés tout simplement pour assainir l'industrie du taxi, pour la rentabiliser. Nous ne voyons pas tellement que ce soit le rôle de la ligue de baser ses données sur l'offre et la demande de l'association de services. Cela revient au propriétaire de l'association. Évidemment, dans certains endroits de la province, on en retrouve et c'est assez facile, parce qu'il existe une association, une ligue. Mais lorsqu'il s'agit de s'entendre, là où il y a deux ou trois associations de services qui font concurrence, je pense qu'il y a beaucoup de bonne volonté à mettre dans les discussions. Cela ne peut pas se faire du jour au lendemain, c'est évident, mais c'est un départ. On a fait des recherches là-dessus et, dans certaines agglomérations, l'entente existe. Ce qu'on veut, c'est un appui du ministère qui demanderait aux associations de services de s'entendre pour établir un code d'éthique. C'est assez difficile pour la ligue de faire respecter les règles d'éthique.

**M. Clair:** Si vous me permettez de vous interrompre. Je suis tout à fait d'accord avec ce que vous venez d'énoncer, à savoir que les ligues puissent discuter avec les associations de services pour que les associations de services, entre elles, établissent des normes communes de fonctionnement. Je ne vois pas tellement, cependant, ce que le ministère des Transports pourrait faire de plus à ce point de vue. Par exemple, concernant la question d'un homme une voiture, ma position a toujours été celle-ci: L'imposer, cela m'apparaît être un précédent dangereux; cependant, que des associations de services et des ligues s'entendent pour le faire, si cela améliore la rentabilité du taxi, comme des expériences qu'on connaît tous les deux l'ont démontré, soit, tant mieux. Mais le pas

suyant à franchir, à mon avis, s'il y en avait un, ce serait de l'imposer ou, en tout cas, de donner, par le biais de la loi, une autorité claire, nette et précise à toute association de services de pouvoir imposer ces normes-là, en espérant que les associations de services le fassent. Maintenant, s'il n'y a ni obligation ni loi qui vienne donner le pouvoir, quelles suggestions avez-vous à nous faire pour améliorer cette situation?

**M. Élie (Jacques):** Pour ce qui concerne l'adhésion ou l'appartenance à une association de services, avec l'expérience passée et aussi l'expérience gouvernementale en ce qui concerne le contrôle de la réglementation, on s'est rendu compte que l'industrie elle-même était beaucoup plus efficace dans son autocontrôle que dans toute autre forme de contrôle provenant de l'extérieur, que ce soit des corps policiers, que ce soit des bleus qui sont devenus jaunes par la suite, que ce soit des inspecteurs du ministère des Transports. On s'est rendu compte d'une chose. C'est que, antérieurement à la détérioration de la rentabilité - il faut le dire, il y a quand même eu des années où l'industrie du taxi était plus florissante qu'à l'heure actuelle - lorsque les associations de services avaient des comités disciplinaires, des règles du jeu qui interviennent et qui sont clairement établies entre leurs membres, la qualité du service est d'autant plus élevée que le contrôle est bon. Tout cela est interrelié avec le problème de la centralisation également.  
(16 h 30)

Vous avez dit: Ce n'est pas tellement clair au niveau de la décentralisation. On a connu le régime des municipalités, on a connu également le régime du ministère des Transports pour arriver aujourd'hui à une commission parlementaire où vous, M. le ministre, dans votre livre blanc ou dans votre énoncé d'intention, vous dites que le contrôle est complètement inefficace. À ce moment-là, vous vous dites que la solution serait peut-être de remettre le contrôle aux autorités locales; on a déjà connu cela.

**M. Clair:** Une partie du contrôle.

**M. Elie:** Une partie. C'est la raison pour laquelle on insiste pour maintenir le permis sur le plan provincial et également la tarification. D'ailleurs, on n'a qu'à s'en remettre à l'énoncé, en 1979 ou 1980, de la Commission des transports, qui parlait d'aboutir à une certaine uniformisation de l'industrie du taxi par la tarification. Après six ou sept ans d'expérience, de vie, on en arrive à cela. Cela a toujours été fait en fonction des demandes de l'industrie. Mais revenons, si vous le voulez bien, au contrôle. On se dit que l'industrie, au moment où le

besoin se fait sentir - des associations de services ont été les pionnières dans cette matière - peut assurer elle-même le contrôle disciplinaire, un peu comme une corporation professionnelle.

Vous êtes membre du Barreau, d'autres sont membres d'autres corporations professionnelles. Ce ne sont pas les tribunaux de droit commun qui voient à la gestion des mesures disciplinaires, c'est la corporation elle-même. On s'est dit: Si le ministère n'a pas réussi, si les municipalités n'ont pas réussi alors que nous, sans avoir véritablement de pouvoirs, nous avons réussi, pourquoi ne pas mettre l'accent là-dessus? Les expériences passées, de ces dernières années, au niveau du contrôle nous amènent à croire que l'autocontrôle est, d'abord, beaucoup plus efficace et, d'autre part, moins frustrant pour les gens de l'industrie. Ce qu'on déplore le plus dans l'industrie, c'est de voir le spectre de l'opération policière contre le taxi. On a connu cela dans la région métropolitaine de Montréal au printemps dernier. Les policiers donnaient des billets pour des infractions aussi stupides que le dôme allumé dans une agglomération autre que la sienne et des choses semblables, des véhicules sales au printemps, alors qu'on vient de sortir d'une voie qui n'est pas pavée. Ce sont des choses complètement ridicules. Il semble y avoir un manque de discernement - ce n'est peut-être pas généralisé - dans certains cas au niveau des autorités policières. On fait des opérations et c'est perçu comme une espèce de taxation indirecte. C'est une des craintes et c'est la raison pour laquelle, lorsqu'on a proposé le mécanisme du comité disciplinaire dans certaines associations de services, on a dit: les fonds qu'on va percevoir, on va les donner...

**M. Clair:** Combien y a-t-il d'associations de services qui ont un comité disciplinaire, comme vous le dites?

**M. Elie:** La grande majorité l'a, si ce n'est la totalité. Le seul problème, c'est la situation économique et aussi l'espèce de fuite des membres. Lorsqu'une association de services est rigide et que les membres ne sont pas satisfaits de ses règles, ils quittent l'association de services et vous vous retrouvez, dans la région métropolitaine de Montréal, par exemple, du moins dans l'agglomération A-11, avec ce qu'on appelle dans le jargon du métier environ 700 fantômes, c'est-à-dire des gens qui n'appartiennent pas à une association de services ou des gens qui ne sont pas identifiés, de sorte qu'il est bien difficile pour l'utilisateur de le faire, advenant le cas d'une plainte à porter. Ils ne sont pas identifiés, si ce n'est par un dôme, mais un dôme qui ne veut absolument rien dire.

**M. Clair:** Ce sera ma dernière question, M. le Président, afin de permettre à mes autres collègues de poser des questions. Quant au rachat des permis, M. Pelletier, je disais tantôt que ce sujet est effleuré, mais il ne semble pas y avoir une position ferme qui se dégage. Est-ce parce que c'est le résultat de la concertation n'a pas amené une conclusion ferme?

**M. Pelletier:** Lorsque nous nous sommes concertés sur le rachat des permis de taxi, dépendamment de l'agglomération, nous avons pensé qu'il pourrait y avoir différentes formules. Nous, on considère que l'émission de ces permis de taxi n'est pas nécessairement la faute du propriétaire de taxis actuel. Donc, ce serait assez difficile pour nous de dire: On va racheter les permis de taxi selon telle formule parce que probablement que, depuis son émission, ce permis de taxi a changé de main peut-être cinq fois. Qui est le responsable de l'émission de ce permis de taxi? On a mentionné un cas. On parle de l'Expo, il y a eu 500 permis de taxi émis temporairement et qui sont restés. À ce moment, je pense que cela ne devrait pas retomber sur les épaules, à la charge des propriétaires de taxis d'éliminer ces permis de taxi. Ces permis de taxi sont quand même en trop dans une certaine agglomération.

On trouve d'autres agglomérations où le permis de taxi est abandonné tout simplement. Quelle formule peut-on adopter? On dit que réellement on continue la concertation. D'ailleurs, dans le mémoire on retrouve qu'on vous demande une concertation continue. Donc, c'est pour apporter des solutions, trouver des modalités à l'élimination de ces permis de taxi en trop. Il y a des permis de taxi en trop actuellement dans presque toutes les agglomérations. C'est un phénomène qui se vit et qui existe peut-être à cause du débordement d'autres agglomérations voisines, mais c'est quand même en trop. Il s'agit de trouver la bonne agglomération pour qu'il n'y ait pas trop de permis qui débordent sur l'autre.

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

**M. Bissonnet:** M. le Président, on vient de faire référence aux 500 permis qui ont été émis de façon temporaire pour l'Exposition universelle. Ma question se pose directement au ministre. Est-ce que ces 500 permis sont devenus permanents?

**M. Clair:** Cela s'est passé un bon bout de temps avant que j'arrive.

**M. Bissonnet:** Est-ce que quelqu'un vous assiste, aujourd'hui?

**M. Clair:** J'ai l'impression que oui, ils sont devenus permanents. C'est ce qu'on nous a dit. Justement, je pense, à ce point de vue, c'est un des points importants, les 500 permis ont été émis avant les événements de 1970. Ils sont devenus permanents en 1973 quand les permis ont été renouvelés. Je crois que tous ces permis ont été considérés comme des permis permanents purement et simplement.

**M. Bissonnet:** Parce que, selon notre analyse, selon les chiffres, nous avons, actuellement, pour la région A-11, 5285 taxis ou 5291. Selon nous, pour que ces 500 permis soient devenus permanents, il faudrait arriver à 5800 parce qu'en 1970 il y avait 4497 permis à Montréal. Durant cette même année, avec tous les permis de Côte-Saint-Luc, Montréal-Ouest, LaSalle, Saint-Laurent, Saint-Pierre, Verdun, Westmount, nous, on arrive à 5285. Alors, on se pose la question: Est-ce que ces 500 permis, qui étaient temporaires, sont vraiment devenus permanents? Notre interrogation est encore plus importante si on n'est pas capable de répondre à cette question, c'est très inquiétant. Pas de votre part, parce que, pour la majorité des chauffeurs propriétaires de taxi à Montréal, ces 500 permis sont devenus permanents. Pour nous, on a des réserves, selon les informations que nous avons eues à la Régie de l'assurance automobile.

**M. Clair:** Juste un élément d'information là-dessus. À la suite de la mise en application de la loi 48 pour la ligue A-11, compte tenu de la non-informatisation de la Commission des transports du Québec, de la ligue A-11 et, je pense, d'une non-informatisation aussi de la Régie de l'assurance automobile du Québec - je n'ai pas les chiffres avec moi parce que cela concernait l'application de la loi 48 - on a effectivement pu constater qu'il n'y avait pas une coïncidence parfaite entre les trois listes, la liste des détenteurs de permis à la ligue A-11, la liste de la Commission des transports du Québec et la liste de la Régie de l'assurance automobile du Québec. À la suite des vérifications qui ont été faites, les listes ont été comparées, si on veut, et actuellement, à la Régie de l'assurance automobile, à la Commission des transports du Québec, on est en train, justement, de clarifier cette question pour être bien sûr qu'il n'y a pas de nouveaux permis, si on veut, qui se trouvent à circuler sans qu'ils aient été émis. Mais le problème est quand même limité. Si le député est intéressé à avoir les chiffres là-dessus, je pourrai les lui fournir.

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

**M. Bissonnet:** M. le président de la fédération, remarquez qu'on est très surpris que ces 500 permis n'apparaissent pas dans le nombre de permis. On comprend que c'est à la mitaine, comme vous l'avez dit tantôt, mais cette situation de fait nous rend très inquiets vis-à-vis du rouage et du roulement de la Commission des transports, d'une part.

**M. Clair:** M. le Président, pas tant à l'égard de la Commission des transports qu'à l'égard de l'ensemble des trois organismes impliqués: la ligue, la commission et la Régie de l'assurance automobile. Je reconnais que, moi aussi, cela m'a inquiété. C'est pourquoi la régie et la commission sont en train, à la suite du résultat de l'application de la loi 48, de s'assurer que tout le monde a la même liste.

**M. Bissonnet:** Premièrement, je voudrais des clarifications là-dessus. Deuxièmement, je ferai quelques commentaires, M. le ministre - je sais que vous en avez fait tantôt - relativement à votre document De nouvelles avenues pour le taxi. À la page 14, selon une étude sur les jours ouvrables, on dit: "de huit heures à 18 heures, la proportion de taxis disponibles dans les associations de services oscille aux environs de 60%. L'étude rapporte également que le montant moyen reçu pour une course est d'environ 2,99 \$, tandis que le revenu annuel brut par véhicule est de 20 599 \$, sans tenir compte des pourboires." Ma première question est la suivante: Serait-il possible que cette étude soit déposée? Je veux revenir avec des questions très précises sur les revenus. On parle de la difficulté de l'entreprise du taxi. Pour savoir s'il y a difficulté, il faut savoir combien gagnent les chauffeurs de taxi. J'aimerais que vous déposiez cette étude, si c'est possible, M. le ministre.

**M. Clair:** M. le Président, je peux répondre immédiatement à la question. C'est une étude qui a été effectuée par le Bureau de la statistique du Québec qui est régi par une loi. Cette étude, selon ce qu'on nous indique, ne peut pas être rendue publique, non pas parce que je ne veux pas la rendre publique, mais parce qu'on nous a indiqué que le Bureau de la statistique du Québec comme tel refuse qu'elle soit rendue publique parce qu'elle permettrait éventuellement, compte tenu du faible nombre de personnes dans certaines agglomérations de taxi, de dévoiler, à toutes fins pratiques, des renseignements confidentiels. Cette étude portait, cependant sur des agglomérations à l'exclusion de la ligue A-11, de l'agglomération A-11.

**M. Bissonnet:** On en parle quelque part dans le mémoire et je le dis à la suite de votre intervention relativement aux

limousines. En 1978, a été publié dans la Gazette officielle par la Commission des transports un avis relativement à des propriétaires qui ont des permis ATL. En fait, je vous cite, la Gazette officielle du Québec, 110<sup>e</sup> année, et c'est en 1978: "Attendu que parmi les..."

**M. Clair:** Vous ne pouvez pas me citer parce que je n'étais pas ministre des Transports.

**M. Bissonnet:** Non, non, je ne vous cite pas, mais je m'en viens avec des faits très précis. Je m'excuse de l'expression, mais il semble, d'après une enquête sur les limousines ATL, que ce soit encore plus confus que vous ne le pensez. "Attendu que, parmi les conditions que la Régie des transports a alors jugées utiles et nécessaires à la protection des droits des usagers du service et de l'intérêt public, se trouvait, eu égard aux autorisations par permis ci-dessous énumérées, celle stipulant que ces permis sont émis à titre expérimental et seront valides jusqu'à décision finale de la régie 165." C'est en 1978. On a publié la liste, effectivement, dans la Gazette officielle, avec la série des détenteurs. On disait: en vigueur jusqu'à décision finale de la régie. Bon!

En 1980, on a publié: Proprio motu. La commission décide de ne pas donner suite à l'avis du proprio motu. Nous nous demandons pourquoi la commission n'a pas jugé bon de rendre une décision finale. On a cité également les noms. Donc, aujourd'hui, la régie n'a pas, apparemment, pris une décision finale et ces permis sont en vigueur. Deuxièmement, en ce qui a trait aux concessions, M. le ministre le rapport CEGIR - et je fais référence aux associations de services à ce moment-ci...

**M. Clair:** Je vais répondre immédiatement.

**M. Bissonnet:** Oui.

**M. Clair:** Remarquez une chose, M. le Président. Si le député veut me questionner, plutôt que de questionner nos invités, cela ne me fait rien.  
(16 h 45)

**M. Bissonnet:** Non, je vais revenir, mais je fais des remarques.

**M. Clair:** Sur la question des permis ATL, effectivement, à ce qu'on me dit, la Commission des transports avait fait un proprio motu dans ce cas-là, mais compte tenu de l'environnement juridique de ces douze permis - cela concernait douze permis - il semble que la Commission des transports n'ait pas pu aller plus loin dans son proprio motu, dans l'encadrement réglementaire tel

qu'il existe présentement, compte tenu des droits de ces détenteurs de permis émis par l'ancienne Régie des transports du Québec. C'est la raison pour laquelle elle n'a pas continué cette initiative.

J'indique immédiatement au député que toute solution à ce problème va nécessairement devoir passer par une loi appropriée, parce que cela ne peut pas se régler par décision de la Commission des transports. Comme je l'ai dit tantôt, il y a beaucoup plus de types de services qui sont offerts avec ces fameuses plaques AT que ce qu'on croyait à première vue. Ce n'est pas la responsabilité de bleu, blanc ou rouge, c'est un état de fait qui provient de ce que des permis ont été émis à l'époque par la Régie des transports du Québec selon la norme du permis expérimental et ont été renouvelés avec l'équivalent des droits acquis depuis ce temps.

**M. Bissonnet:** M. le président de la fédération, en ce qui a trait aux associations de services, il y a eu, en janvier 1977, un rapport CGL qui traitait de façon très exhaustive de cette question. Ce qu'on trouvait à l'intérieur de ce rapport, c'est que plusieurs associations de services sont en coopératives. Ce sont ces associations de services qui sont propriétaires de particuliers et souvent le coût pour faire partie d'une association de services est augmenté. À titre d'exemple, la compagnie Diamond exigeait 36 \$ en 1973 et, aujourd'hui, c'est 87 \$. Mais ceux qui offrent leurs services à ces associations de services, en ce qui a trait à la réglementation, n'ont en fait presque aucun droit de regard. Le seul droit qu'ils ont, c'est que, si cela ne fait pas leur affaire, ils doivent changer d'association de services.

Est-ce que vous sous-entendez dans votre mémoire, par l'intermédiaire des associations de services, qu'il serait bon d'avoir une loi gouvernementale pour réglementer cela? Je sais qu'il y a des comités de discipline qui fonctionnent très bien à l'intérieur de ces associations de services, mais je parle d'une réglementation générale sur certains points précis. À titre d'exemple, est-ce que les cotisations pourraient être présentées soit à la Commission des transports ou à un autre organisme pour les faire approuver? Parce que, en fait, les membres qui reçoivent les services de ces associations n'ont aucun droit de regard là-dessus.

**M. Pelletier:** M. le Président, pour répondre à la question de M. Bissonnet, vous avez mentionné vous-même l'existence de coopératives. Donc, dans presque toutes les régions du Québec, il y a une possibilité pour un propriétaire de taxi qui n'est pas satisfait de la compagnie de services dont il est

membre de changer de compagnie de services, de s'en aller comme membre d'une coopérative ou de former une corporation dont il serait propriétaire.

Je ne pense pas que nous appuierions une réglementation complète sur les compagnies de services. Nous nous embarquerions encore dans un bateau sans rames, nous ne pourrions pas nous déprendre avec cette réglementation, d'autant plus que, comme je l'ai dit au début, les associations de services sont des entreprises privées et ce n'est pas notre rôle de nous impliquer dans l'administration d'une association de services. Ce qu'on a vu de l'association de services, c'est le bon côté, le côté du meilleur service dans l'industrie, le côté d'une meilleure surveillance. Peut-être les utilise-t-on un peu comme des gendarmes, mais c'est quand même un rôle qui leur revient plus. C'est pourquoi on ne veut pas s'immiscer dans l'administration d'une compagnie de services. Mais, par contre, ces compagnies garantissant un service à la population, il est évident que le reste du Québec va s'en ressentir. En réalité, c'est une publicité que d'offrir un bon service.

**M. Bissonnet:** M. le Président, avez-vous des statistiques? Il y a deux sortes de chauffeurs de taxi: il y en a qui gagnent leur vie avec le taxi seulement et il y en a d'autres qui ont cela comme "side line". Il y en a qui sont pompiers, il y en a même parfois qui sont policiers. Il y a des personnes qui sont prestataires de l'assurance-chômage. Il y en a même qui sont... Je n'en fais plus présentement, mais peut-être un jour, on ne sait jamais. Il y a également des personnes qui bénéficient de l'aide sociale. Avez-vous des statistiques sur la proportion des chauffeurs qui sont à temps plein et des chauffeurs qui sont à demi-temps, d'une part? Également, pouvez-vous nous dire si vous avez des statistiques sur les revenus, une moyenne générale, d'un chauffeur d'auto-taxi au Québec? Je comprends qu'il peut y avoir des agglomérations qui sont différentes, mais, en général, avez-vous des données là-dessus?

**M. Pelletier:** Si on regarde le portrait de l'industrie du taxi - vous l'avez, vous aussi, mentionné tantôt - on a au Québec deux portraits différents. On a l'agglomération A-11 et les autres agglomérations. Dans l'agglomération A-11, on retrouve des gens qui sont sous différents noms; c'est presque impossible de contrôler cela. Dans le reste du Québec, surtout dans la région de Québec, c'est presque complètement des coopératives. Dans la périphérie de Montréal, on retrouve beaucoup de coopératives et de corporations, propriétés des artisans. C'est peut-être un peu plus facile de les quantifier. Je pourrais peut-être

vous dire que je suis propriétaire de taxis à Laval et que, chez nous, les gens qui exploitent un véhicule-taxi sont des professionnels. Il n'y a pas de gens qui bénéficient d'une assistance, quelle qu'elle soit. Ce sont tous des gens qui tirent réellement leur gagne-pain de l'industrie du taxi, parce qu'on a apporté certaines règles qui ont fait qu'on est arrivé à ce résultat.

**M. Bissonnet:** Vous avez une coopérative à Laval, une association de services. Pour n'en nommer que deux, il y a la compagnie Diamond et la compagnie SOS, où le contrôle des chauffeurs de taxi n'est pas le même. Ils ont l'intérêt de la coopérative.

**M. Pelletier:** Ce n'est pas nécessairement le fait que nous ayons une coopérative à Laval. Si vous allez vers l'ouest de Montréal, on retrouve une coopérative et une corporation. Les deux sont très bien contrôlées. Si vous allez à Lévis, par exemple, si ma mémoire est bonne, ce sont seulement des propriétaires artisans. C'est facile de contrôler, de savoir si le bonhomme qui exploite le véhicule-taxi... Si vous allez dans une jungle comme Montréal, ce n'est pas possible. À ce moment, il y a peut-être trois personnes qui travaillent avec le même permis de chauffeur de taxi.

**M. Bissonnet:** Quels sont les revenus d'un chauffeur de taxi en moyenne?

**M. Pelletier:** Je ne peux pas vous donner les revenus d'un chauffeur de taxi parce qu'il n'y a pas un chauffeur de taxi qui travaille aux mêmes heures.

**M. Bissonnet:** Je comprends, mais en moyenne?

**M. Pelletier:** Je ne peux pas vous donner un chiffre là-dessus.

**M. Bissonnet:** M. le Président, en ce qui a trait aux agglomérations qui auraient trop de taxis par rapport au pourcentage d'un permis de taxi pour une moyenne de 800 personnes, quelles sont, selon vous, les agglomérations, à l'intérieur de la fédération des ligues, qui ont un surplus de taxis évident?

**M. Pelletier:** Si on prend le territoire métropolitain, est-ce réellement Montréal qui a tous les surplus de permis ou si ce sont les agglomérations dans la périphérie de Montréal qui ont trop de permis de taxi? J'ai l'exemple d'un cas qui est sorti dans l'ouest de Montréal où, avant la venue du règlement 6, il y a eu une émission de 40 permis de taxi. 1973, on a reconnu, comme

M. le ministre l'a mentionné tantôt, que les permis existants avant 1973 étaient acquis. Peut-être la veille. On a retrouvé ce phénomène dans beaucoup d'agglomérations. Encore à Laval, au moment de la venue du règlement 6, il s'émettait 15 permis de taxi par 2 ans jusqu'à ce que les chauffeurs de taxi fassent une colère et demandent au premier ministre du temps le gel des permis de taxi dans Laval. C'est ce qui s'est produit au début de l'enquête Bossé.

**M. Bissonnet:** Je n'ai pas d'autres questions.

**M. Clair:** M. le Président, je voudrais revenir brièvement sur deux questions, parce que j'aimerais avoir une réponse assez précise là-dessus, même si je comprends que cela peut être embarrassant pour le président de la ligue. Je vais essayer de poser ma question le plus clairement possible. La question d'un homme une voiture est-ce que, oui ou non - il faut la poser franchement, parce que c'est soulevé dans le milieu - le gouvernement devrait l'imposer, prendre les moyens de l'imposer?

**M. Élie:** En ce qui concerne l'imposition provinciale, il faut, quand même, y aller avec une certaine analyse. Il y a certaines agglomérations où un homme une voiture, cela se révèle bon. Mais il y a d'autres agglomérations où, possiblement à cause du nombre de permis... Prenons l'exemple de Saint-Bruno où les gens se sont dotés d'un système d'horaire de travail. Il est possible qu'à certaines heures, la nuit ou peu importe, il y ait un deuxième chauffeur sur un véhicule. Cela répond aux besoins de l'agglomération proprement dite. Je pense que c'est l'industrie, en fin de compte, qui doit y voir. C'est un peu s'imposer à l'employeur que de dire: Vous allez faire un quart de travail, vous allez en faire deux, vous allez en faire trois.

**M. Clair:** Je m'excuse de vous interrompre, mais selon ce que je comprends, la fédération souhaite que cela se fasse partout où ce serait avantageux, mais que ce ne soit pas nécessairement imposé par le gouvernement partout au Québec en disant: Pour tout le monde, un homme une voiture.

**M. Pelletier:** M. le ministre, dans différentes agglomérations, on a vécu des aventures où il n'était pas permis de faire cette chose-là, de la mettre en application. Certaines compagnies de services se sont retrouvées devant les tribunaux disant que cela allait à l'encontre des droits de l'homme.

**M. Clair:** Mais, à ce moment-là, il s'agit plutôt de dire: Donnons un moyen qui

permette démocratiquement, quand un groupe décide de se donner cette règle, qu'elle puisse entrer en vigueur. Donnons le moyen, autrement dit, de rendre cela possible, juridiquement sûr, mais ne l'imposons pas à travers le tableau sans discernement.

La deuxième question sur laquelle je voudrais revenir, c'est celle du rachat de permis. Encore là, si je comprends bien, votre position est nuancée, dans le sens que vous ne demandez pas formellement que le gouvernement rachète un nombre X ou Y de permis, mais qu'il y ait des possibilités d'ouverture, si on veut, pour traiter les cas, ligue par ligue ou agglomération par agglomération. Est-ce que je comprends bien votre position là-dessus?

**M. Élie:** Ce que l'on dit sur la question du rachat des permis, c'est que, d'abord, c'est une question de délégation de pouvoir. Quand les municipalités avaient l'autorité, elles tenaient leur autorité du gouvernement. Elles ne la détenaient pas d'ailleurs. Quand le gouvernement a repris cette autorité, ce pouvoir ou ce contrôle, on a émis des ratios à l'intérieur du règlement et cela n'a jamais été suivi. Ce que l'on demande, en fin de compte, c'est bien simple, c'est que le gouvernement prenne ses responsabilités. Un peu aussi pour répondre à M. Bissonnet qui disait: Normalement, on devrait se retrouver dans l'agglomération de Montréal avec 5800 permis, je dirai qu'il y a quand même eu certains retraits. Il y a eu des décès et les successions n'ont pas repris les permis. Alors, il est possible que, depuis 1965 - je ne me souviens pas de la date que vous aviez au départ pour vos statistiques - il y ait eu l'équivalent de 500 permis qui sont disparus dans le décor. Mais les 500 permis temporaires qui ont été émis pour Terre des hommes ont été maintenus. De sorte que possiblement l'élimination naturelle aurait pu tout simplement se faire et qu'on se retrouverait aujourd'hui avec quelque 4000 permis plutôt qu'avec les 5200 existants.

D'autre part, j'aurais aussi une question à poser, si vous me le permettez, M. le ministre?

**M. Clair:** Ce n'est pas la tradition, mais...

**M. Élie:** J'aime bien les briser à l'occasion. Vous avez mentionné tout à l'heure la question des limousines. Je m'arrêtera au règlement no 6 et c'est le seul endroit dans la législation québécoise où on retrouve la définition de limousine. Actuellement, les permis en vigueur pour les compagnies qui offrent le service de limousines sont en grande majorité pour ce qui est défini également dans le règlement no 6 comme étant des berlines. Est-ce qu'on peut s'attendre, à un moment donné, que le

gouvernement tranche la question? Est-ce que des compagnies donnant, en principe, un service de limousines peuvent le faire avec des berlines?

**M. Clair:** Une réponse directe. Dans le règlement ou la loi qui suivra cette commission parlementaire, je m'engage à ce que, oui, il y ait une définition précise de ce qu'est une limousine. Même si, quand je demande cela à mes gens, ils me disent que cela va être très difficile, il va falloir trouver le moyen, par la couleur, la hauteur, la largeur, l'épaisseur du fauteuil ou tout ce que vous voudrez, de distinguer clairement ce qu'est une limousine. C'est un engagement que je peux prendre.  
(17 heures)

**M. Élie:** Est-ce que cet engagement sera suivi aussi par la Commission des transports ou par l'organisme qui aura à appliquer le règlement? On s'est fait répondre par la Commission des transports pour ne citer que celle-là en exemple...

**M. Clair:** C'est inapplicable.

**M. Élie:** ...que Murray Hill, dans son permis, ne doit pas avoir de limousine plus vieille que trois ans. Et ils ont actuellement des Cadillac 1967 en opération. Quand on a dit: Qu'est-ce que vous attendez pour faire appliquer la loi, on nous a répondu: On ne peut pas leur imposer le renouvellement de leur flotte, on va les mettre en faillite.

**M. Clair:** Je peux assurer, M. le Président, qu'il y aura certainement une période transitoire. D'ailleurs, il faudra le faire pour l'ensemble des plaques AT... Je donne un exemple non contentieux: Quelques-uns, parce qu'il y en a plus qu'un, détiennent des permis émis par la Régie des transports de l'époque pour exploiter l'équivalent d'un service de taxi collectif entre Gaspé et Montréal. C'est évident qu'on devra trouver une place pour classer ce genre de permis là. Si on disait à la personne, par hypothèse, que ce qu'elle est autorisée à faire par son permis, c'est le transport en commun entre Gaspé et Montréal, il faudra lui donner le temps d'ajuster son équipement en fonction de cela.

Je peux vous assurer que c'est mon intention très ferme d'avoir une définition de ce qu'est une limousine et de voir à ce que la Commission des transports ait l'encadrement juridique qui lui permette de faire respecter cette définition.

**M. Élie:** J'aimerais revenir sur le rachat et c'est ma dernière intervention. Si le ministère a l'intention de favoriser l'intégration des véhicules-taxis au transport en commun, c'est un peu la raison pour laquelle on effleure la question du surplus de

permis. On se dit que, s'il y a une ouverture de marché, possiblement que ces permis en surnombre seront utilisés à d'autres fins qu'à du transport traditionnel.

Est-ce qu'on peut avoir la garantie qu'advenant le cas où l'intégration ne se fasse pas de la façon souhaitée le ministère s'assoira un jour pour dire: On va en faire l'évaluation en mettant de côté les ratios qui ont été mis sur la table on ne sait trop comment et en se disant que, pour telle agglomération, le ratio sera de un pour mille et, si le ratio est de un pour cinq cents, que le gouvernement prenne l'engagement de retirer la moitié des permis qui sont en circulation?

**M. Clair:** D'en retirer, ce ne serait pas compliqué, sauf qu'on connaît tous le problème. Il y a une valeur attachée à ces permis et la question fondamentale en matière de rachat de permis - je vais essayer de le dire le plus simplement possible - est la suivante: Est-ce que ce serait envisageable qu'à même des fonds publics le gouvernement rachète des permis qui ont été émis pour une valeur de 50 \$ ou 75 \$ - je ne sais trop combien - à la Commission des transports et qu'à cause du monopole artificiel ainsi créé, pardon, du contingentement qui est fait, il y ait quand même une plus-value accordée à ces permis? Que le gouvernement utilise les fonds publics pour les racheter, ce serait un précédent dans lequel, à ma connaissance, en tout cas, aucun gouvernement n'est jamais entré. Car on pourrait racheter des permis de pêche, comme cela a été demandé en matière de pêcheries maritimes, des permis de camionnage en vrac, des permis de camionnage général, des permis de toute espèce de service en période de mauvaise conjoncture.

S'il y a d'autres avenues - des groupes ont souligné des possibilités d'agir sur le nombre de permis - je suis ouvert à cela; mais je vous dis que je serai très difficile à convaincre, en quelque circonstance que ce soit, de recommander au gouvernement d'utiliser des fonds publics pour racheter des permis qui créeraient du chômage, sans même avoir la conviction que cela diminuerait le problème de la rentabilité du taxi. On sait, encore une fois, que, si on rachète des permis, cela donnera automatiquement une plus-value aux permis qui resteront sur le marché. Comme il y a un taux de roulement important dans le secteur, celui qui entrera achètera un permis qu'il paiera plus cher et il aura plus de difficulté à se rentabiliser. Finalement, les chances sont bonnes que le seul résultat net sera la diminution de l'offre de services de taxi, avec moins de gens dedans, mais qui ne font pas plus d'argent.

Je pense qu'il vaut mieux essayer de

retenir au maximum, et c'est l'effort que nous faisons présentement. Comme Me Élie vient de le dire, l'approche qu'on retient, c'est celle de dire: Essayons, par tous les moyens possibles, d'éviter d'en venir à cette unique solution de racheter des permis et de sortir des gens d'une activité qui peut être rentable; en tout cas, elle l'a déjà été. C'est la gageure qu'on prend. Essayons, par l'ensemble des propositions que nous avons faites et qui peuvent nous être faites, de rentabiliser des permis existants et, à ce moment-là, le problème de surplus de permis sera réglé par un autre moyen que le rachat. Je n'ai pas d'autres questions, M. le Président.

**M. Élie:** Mais si vous perdez votre pari, M. le ministre, est-ce que vous allez rester dans la partie?

**M. Clair:** Pardon?

**M. Élie:** Si vous perdez votre pari, est-ce que vous allez rester dans la partie?

**M. Clair:** Si je vais rester dans la partie?

**M. Élie:** Oui. Oisons qu'on mise sur le fait que les nouvelles avenues, c'est la solution...

**M. Clair:** Oui.

**M. Élie:** ...si les nouvelles avenues ne se révèlent pas la solution souhaitée, allez-vous continuer à jouer avec nous?

**M. Clair:** Oui, certainement. Je vais continuer à discuter, mais la démonstration économique que le rachat de permis réglerait le problème de la rentabilité de ceux qui resteraient dans le secteur ne m'a jamais été faite. Je suis ouvert à ce qu'on me la fasse, mais elle ne m'a jamais été faite. À mon avis, quand un gars est convaincu de quelque chose, il est convaincu de quelque chose. Qu'est-ce que vous voulez? À mon avis, cela ne réglerait pas le problème et, vu que je ne suis pas capable de me convaincre que cela réglerait le problème, en oubliant la dimension "précédent" que cela créerait pour les autres secteurs de l'activité économique, je dis: Si cela n'améliore pas la rentabilité, ce serait malhonnête de laisser croire qu'un expédient comme celui-là réglerait le problème.

C'est sûr que l'approche, politiquement, est plus difficile en disant: Essayons de rentabiliser les permis qui existent déjà plutôt que de racheter des permis. C'est sûr que cela va demander plus de travail, plus de temps, plus de consensus, plus d'efforts de la part des associations, des ligues, des propriétaires des flottes, des municipalités,

de tout le monde et aussi du ministre, mais je crois qu'il y a là une avenue qui est plus intéressante que de dire simplement: Rachetons-en quelques centaines cette année. Et l'année prochaine, à quoi va-t-on faire face? Est-ce qu'on va avoir réglé le problème - comment appelle-t-on cela? - du transport des marchandises, des petits colis? Est-ce qu'on va avoir réglé le problème d'un homme une voiture? Est-ce qu'on va avoir réglé le problème des autres services qu'on voudrait offrir? On ne les aurait pas réglés plus. Je pense qu'il vaut mieux retenir une approche dynamique. Si jamais cela se révèle non concluant, en tout temps, je suis disposé à ce qu'on me fasse la preuve économique que cela réglerait le problème. Mais, malheureusement, on ne me l'a jamais faite vraiment, alors que des solutions comme celles qui ont été appliquées par certaines associations de services et certaines ligues ont démontré que, par la concertation et une volonté de rentabiliser le secteur, on pouvait y arriver.

**Une voix:** Je voudrais dire un mot au ministre.

**Le Président (M. Brouillet):** Est-ce que quelqu'un a encore quelque chose à ajouter?

**M. Clair:** M. Cloutier.

**M. Cloutier (Jos.):** J'aurais voulu dire au ministre, à vous, M. le Président, ainsi qu'à tous les membres délégués ici, que les solutions immédiates, ce n'est pas sorcier, pour employer un terme de M. Lévesque. C'est très facile. Nous demandons au gouvernement, là où la situation s'impose, là où c'est obligatoire, dans certaines agglomérations, là où le prorata déjà établi par le gouvernement n'est pas respecté, qu'une loi soit obligatoire: un homme par voiture. Partout, à l'heure actuelle, dans la province, où ils ont fait l'essai, cela s'est montré très bon pour tout le monde. Cela ne coûte pas un cent à personne. En faisant cela, on élimine immédiatement les chauffeurs de taxi qui ne sont pas des vrais chauffeurs de taxi, qui ne gagnent pas entièrement leur vie avec le taxi, qui sont subventionnés soit par l'assurance-chômage ou par le bien-être social. Du fait même, on viendrait rétablir un certain pourcentage pour la population et pour les voitures. Il n'y aurait peut-être pas plus d'appels qui entreraient à la centrale téléphonique, mais il y aurait beaucoup moins de voitures pour assurer le service. Alors, on augmenterait immédiatement le salaire du chauffeur de taxi et cela ne coûte pas un cent à personne.

**M. Clair:** Un bref commentaire là-dessus. M. Cloutier met le doigt sur un

problème important et sur une solution possible qui a eu des effets positifs réels là où elle a été mise en application. Mais la question qui se pose, c'est celle de savoir: Est-ce que ce genre de solution - c'est la question que je posais tantôt - un homme par voiture, s'impose? J'ai des doutes quant à l'efficacité d'une chose qui serait imposée à ce point de vue, mais j'ai énormément confiance, cependant, en une telle solution quand elle vient des intéressés eux-mêmes. Autrement dit, essayer de forcer quelqu'un à entrer dans un cadre qu'il ne désire pas, cela règle rarement le problème.

C'est pour cela que ce que je pense - et on va en discuter au cours de la commission - que cette question d'un homme une voiture peut effectivement réduire considérablement les difficultés que connaît l'industrie du taxi, mais je pense plutôt qu'il faut donner un mécanisme qui permette de le faire là où on veut le faire, mais qui ne l'impose pas, cependant.

**M. Cloutier:** Oui, mais il ne faut pas se leurrer, M. le ministre. Partout où cela a eu lieu dans la province de Québec, cela ne s'est pas fait sans douleur. Il y a même des endroits où bien des petites choses sont arrivées, des petites choses plus ou moins catholiques, mais ces gens-là, après, ont compris. Ils étaient comme saint Thomas; il fallait leur mettre le doigt dans le trou pour qu'ils comprennent. Pourquoi attendre que les coopératives et les associations de services se ramassent devant les tribunaux pour faire valoir leurs droits, à la demande générale de la majorité des membres de ces associations? Il y a toujours une minorité qui s'oppose et on se ramasse devant les tribunaux, etc. Pourquoi n'est-ce pas réglé une fois pour toutes par le gouvernement? On dirait: C'est maintenant la loi sur le taxi et vous allez vous y plier, veut ou veut pas! Vous verrez alors les vrais propriétaires de taxi, ceux qui sont prêts à donner un service professionnel à leur clientèle et à respecter leurs droits.

**M. Clair:** Je vous remercie de votre avis.

**Le Président (M. Brouillet):** Je vous rappelle qu'il reste encore cinq minutes avant de passer à l'autre organisme. Le député de Hull a demandé la parole.

**M. Rocheleau:** M. le Président, cela fait un petit bout de temps que j'attends. Je vais peut-être dépasser cinq minutes, si vous me le permettez, parce que j'ai des questions à poser, des commentaires à faire. La Fédération des ligues de taxi du Québec est un organisme drôlement important et je pense qu'on doit avoir, à l'écoute d'un premier mémoire, toutes les informations pertinentes pour poursuivre l'audition des

autres mémoires qui seront présentés par les différents groupes qui vont suivre.

Tantôt, j'écoutais le représentant de la Fédération des ligues de taxi du Québec qui émettait un certain commentaire, à savoir que certaines recommandations voulaient que certaines responsabilités retournent aux municipalités, c'est-à-dire à ce qu'on a connu avant 1973, avant le rapport Bossé, je pense, alors que les municipalités avaient la responsabilité de l'application des règlements sur le taxi. La réponse à cette possibilité semblait négative de votre part. J'aimerais vous entendre la commenter afin de savoir si vous souhaiteriez que cela revienne aux municipalités ou si vous préféreriez que cela soit régi par la Commission des transports ou par des organismes impliqués, sans préciser plus qu'il ne le faut.

**M. Pelletier:** Je pense qu'on a répondu en disant dans le mémoire qu'il y avait certains points principaux qu'on ne voulait surtout pas voir retourner aux municipalités: la tarification et l'émission de permis de taxi. Ce sont les deux points principaux. Pour le reste de la proposition, nous sommes prêts à en discuter et à l'accepter. Lorsqu'on a besoin de mettre en application le règlement, on n'a pas toujours le pouvoir de le faire. Cela relève du corps policier assez souvent et on demande autre chose.

**M. Rocheleau:** Ce sont déjà deux points importants. J'ai remarqué quelque chose dans le document présenté par le ministère des Transports, qui s'intitule De nouvelles avenues pour le taxi. Je me permettrai, M. le Président, de lire quelques phrases que je trouve un peu inquiétantes. À la page 26, on parle des municipalités régionales de comté qui en sont à leurs premiers pas, comme le mentionne ce document: "Bien que les MRC n'en soient qu'à leurs premiers pas en tant que structures administratives régionales, il se peut que certaines d'entre elles soient dès à présent disposées à prendre en charge le taxi. Alors, le gouvernement verra à adopter les mesures qui s'imposent pour rendre possible le transfert des responsabilités à ces MRC."

Je voudrais, pour l'information de ceux qui sont ici, bien entendu, souligner les nombreuses interventions qu'a faites l'Opposition jusqu'à aujourd'hui quant aux municipalités régionales de comté à qui un mandat très spécifique a été donné, c'est-à-dire la préparation d'un schéma d'aménagement dans les 18 mois suivant les décrets de création de chacune des MRC. Dans ce document-ci, on les retrouve. (17 h 15)

J'assistais, il y a quelques semaines, à la commission du loisir, de la chasse et de la pêche, où le ministre Chevette mentionnait que l'habitat faunique pourrait

voir sa responsabilité transférée aux municipalités régionales de comté. On s'aperçoit, depuis quelque temps, que l'on tente de refouler des responsabilités aux municipalités régionales de comté. On parle beaucoup, dans le document que l'on retrouve, de nouvelles avenues pour le taxi, de décentralisation des pouvoirs. Il est à se demander si ce n'est pas simplement un certain transfert des pouvoirs ou une attribution de tâches parce que quand on examine les deux, M. le ministre, c'est que le gouvernement ou le ministère des Transports semble garder les pleins pouvoirs. Concernant les tâches, c'est titré ici, à titre d'exemple, nous pouvons réglementer l'identification du véhicule et du chauffeur, le calibrage, l'utilisation du taximètre, l'éthique du chauffeur, le confort, la sécurité du client, la propreté et l'entretien. À l'intérieur de ces attributions, est-ce que votre ministère, dans ses recommandations, va prévoir des transferts fiscaux aux municipalités régionales de comté pour qu'elles puissent procéder aux travaux ou aux responsabilités qu'à ce moment vous allez leur confier?

**M. Clair:** Je peux répondre immédiatement aux questions même si je pense que le débat serait plus approprié au moment où l'union des MRC et l'UMQ viendront. Ce que je voudrais dire au député, c'est que s'il a bien vu à la page 24, avant la page 26, on dit bien, en ce qui concerne la décentralisation éventuelle vers les MRC, qu'il y a trois hypothèses et que l'une d'elles voudrait que ce soit le statu quo, c'est-à-dire, en ce qui concerne les MRC, qu'il n'y ait pas de décentralisation. Mais je pense que d'indiquer que si des MRC étaient intéressées, comme expérience pilote en matière de transport par taxi, on n'est pas fermé à cela. Dans ce cas, on a bien pris soin de ne pas prendre d'engagement afin que cela n'inquiète personne. On a dit: Il y a trois hypothèses sur la table en ce qui concerne les MRC et une d'entre elles c'est le statu quo, c'est-à-dire que pour les MRC, cela demeure centralisé entre les mains du gouvernement. On aura l'occasion de discuter, au moment de la venue des MRC, combien cela peut coûter, ce qu'on peut proposer, si jamais il y avait un transfert. C'est la partie la plus hypothétique en ce qui concerne les MRC, et c'est dit textuellement en page 24 qu'il y a trois hypothèses.

**M. Bissonnet:** Il n'en demeure pas moins que j'ai une certaine appréhension même sur les hypothèses qui peuvent être présentées, parce qu'on s'aperçoit depuis quelque temps que plusieurs ministères tentent de refouler des responsabilités aux municipalités régionales de comté alors qu'elles n'ont

même pas encore pris leur envol.

Une question qui s'adresserait à la Fédération des ligues de taxi du Québec. Entre autres à la page 24, je pense, vous parlez du coût de l'assurance qui devrait être réparti entre le chauffeur et le propriétaire des véhicules. Est-ce que vous ne trouvez pas cela compliqué, le fait que si c'est un chauffeur artisan ou un propriétaire artisan, c'est lui-même qui conduit son véhicule, je pense que ce n'est pas compliqué à ce moment, il défraie toutes les dépenses inhérentes au bon fonctionnement de son véhicule, des enregistrements et tout, mais si c'est un chauffeur occasionnel, de quelle façon, à ce moment, pouvez-vous lui attribuer une partie des dépenses? Est-ce que c'est dans le loyer quotidien du véhicule ou si c'est lors de l'obtention de son permis de chauffeur de taxi qu'il défraierait une partie ou un montant?...

**M. Élie:** On sait qu'actuellement, pour conduire un véhicule, lorsqu'on est propriétaire artisan, il faut être détenteur d'un permis de propriétaire et également de ce qu'on appelle un "pocket", un numéro de poche ou un permis de travail. En ce qui concerne l'assurance automobile de l'État, le paiement se fait lors de l'émission des plaques. C'est dire que le chauffeur qui utilise le véhicule n'a rien à voir concernant l'assurance si ce n'est le paiement de l'assurance. Ce qu'on dit, c'est que vu que le propriétaire du véhicule, qui est à la fois le chauffeur artisan, lui il paie son permis de travail et également l'immatriculation et aussi le coût des assurances alors que l'utilisation du véhicule ne lui est pas uniquement imputable. Ce qu'on dit - et le ministère, à ce moment, réaliserait lui aussi un profit - il y a actuellement 30 000 permis de travail pour environ 10 000 permis de propriétaires de véhicules. En ce qui concerne le permis des artisans, si on retire - il y a une somme qui est tout à fait hypothétique, dans le mémoire, de 100 \$ - qu'on l'impute aux 20 000 autres - parce qu'il y a au moins 10 000 propriétaires détenteurs de permis, alors qu'il y a au moins un surplus de 20 000 détenteurs de permis de travail - à ce moment-là, les 100 \$ qu'on a déduits aux propriétaires de permis, si on les applique lors de l'émission du permis de travail à être envoyé à la Régie de l'assurance automobile, on vient d'éliminer un fardeau de 1 000 000 \$ aux détenteurs de permis de véhicules et de faire réaliser un surplus, un profit ou un revenu de 2 000 000 \$ à la Régie de l'assurance automobile. À ce moment-là, on vient quand même de répartir un peu le fardeau des assurances qui, actuellement, est uniquement placé sur les épaules du propriétaire de véhicule?

**M. Rocheleau:** Mais tenant compte du fait, M. le Président, que dans certaines régions, entre autres, la région de l'Outaouais, les propriétaires de taxis ont actuellement des difficultés à avoir des chauffeurs - il semble y avoir une pénurie de chauffeurs - que ce sont des gens qui ne détiennent pas ou qui détiennent peut-être un permis, si on leur imputait une charge additionnelle, ce serait peut-être encore plus difficile de pouvoir mettre la main sur des chauffeurs.

**M. Élie:** Tous ces problèmes s'imbriquent, remarquez bien. Si l'industrie était rentable, je pense que les propriétaires n'auraient pas de difficulté à trouver des chauffeurs compétents et les chauffeurs n'auraient pas de difficulté non plus à acquitter cette somme. Le problème résulte, effectivement, de la non-rentabilité, d'où la difficulté de trouver des chauffeurs compétents. Actuellement, il semble qu'il soit plus payant de recevoir l'assurance-chômage ou le bien-être social que de faire du taxi.

**M. Rocheleau:** Oui.

**M. Bissonnet:** Question additionnelle, M. le Président...

**Le Président (M. Brouillet):** Oui.

**M. Bissonnet:** ...en ce qui a trait à la question du député de Hull. Celui qui n'est pas propriétaire d'un permis d'auto-taxi, celui qui est son chauffeur, a deux options: il est à 40% ou il loue sa voiture. Pensez-vous que lorsqu'on fixe le prix de location de la voiture au chauffeur qui a seulement un permis de travail, on ne tient pas compte du coût des assurances, du coût de l'immatriculation et du coût de l'automobile? Lorsqu'on loue une automobile, par exemple, 30 \$ par jour, lorsqu'on la loue 30 \$ ou 31 \$, est-ce qu'on ne tient pas compte de tous les coûts qui sont afférents au propriétaire artisan de l'auto-taxi?

**M. Pelletier:** Dans la location du véhicule-taxi, le propriétaire du taxi essaie évidemment de tenir compte de cela, mais les chiffres prouvent que le coût de fonctionnement d'un véhicule-taxi... Si on prend un taux hypothétique, comme l'a dit Me Élie, dans une agglomération, cela coûte, pour faire fonctionner un véhicule taxi, environ 220 \$ par semaine, tandis qu'on peut louer à peu près pour 190 \$, 175 \$ et même 150 \$ par semaine. Je pense que ce n'est pas tout à fait compris dans le coût de la location. C'est presque impossible de l'amener là.

**Le Président (M. Brouillet):** Une

dernière question.

**M. Pelletier:** ...cela aussi, M. Bissonnet. Probablement, comme l'a mentionné le député de Hull, que c'est vrai qu'on a des occasionnels dans le taxi, mais c'est un bon moyen de se débarrasser des mauvais occasionnels. Si on augmente le coût du permis de travail dans l'industrie du taxi, je pense qu'on va faire un nettoyage.

**M. Clair:** Cela atteindrait deux buts en même temps. Cela aurait tendance à éliminer ceux dont on parlait tantôt. Le traditionnel supposé pompier qui ne paierait pas un permis plus cher serait peut-être désintéressé - donc, cela en ferait moins - et, deuxièmement, cela répartirait d'une autre façon le coût de la prime d'assurance publique. Sans prendre d'engagement là-dessus, je dois dire que j'ai trouvé la proposition très intéressante.

**Le Président (M. Brouillet):** Il faut vraiment terminer avec la présentation.

**M. Bissonnet:** Seulement une petite question sur l'abolition...

**Le Président (M. Brouillet):** On va laisser au député de Jeanne-Mance encore une dernière question.

**M. Bissonnet:** ...des concessions. Avez-vous le coût, en fait, des concessions gouvernementales au Québec versées à des hôpitaux, à tous les organismes publics provinciaux? À titre d'exemple, je sais qu'à l'hôpital Maisonneuve de Montréal, la compagnie qui a la concession paie 30 500 \$. Évidemment, c'est réparti sur les chauffeurs de taxi qui sont membres des associations qui ont ces concessions. Avez-vous un chiffre en tant que président de la fédération? Comment le gouvernement reçoit-il? Là, vous voulez donner un boni de 1 000 000 \$ au gouvernement sur un nouveau partage des assurances, mais combien donnez-vous au gouvernement, par l'intermédiaire des coopératives et des associations, en concessions qui appartiennent au gouvernement provincial?

**M. Élie:** Vous pourrez faire le partage entre le fédéral et le provincial, mais cela varie entre 750 000 \$ et 1 000 000 \$ uniquement pour A-11.

**M. Bissonnet:** Merci.

**M. Pelletier:** On a quand même passé par-dessus les assurances automobiles, on n'a pas répondu à la question de M. le ministre et on a semblé, là aussi, effleurer les assurances automobiles, M. le Président.

**M. Rocheleau:** J'aurais une question à poser là-dessus, ce sera peut-être ma dernière question.

**Le Président (M. Brouillet):** Est-ce que vous ne croyez pas qu'avec les autres présentations à venir, vous pourrez avoir l'occasion de revenir sur cela? C'est que nous avons consacré environ deux heures à la fédération...

**M. Bissonnet:** Nous pourrions peut-être entendre l'autre mémoire jusqu'à 18 h 30, s'il y a consentement.

**M. Clair:** Je pense qu'il faudrait qu'on débute. Il y aurait tellement de questions.

**M. Rocheleau:** C'est une courte question.

**Le Président (M. Brouillet):** Une courte question, M. le député de Hull.

**M. Rocheleau:** Une toute courte question. Que les propriétaires aient la possibilité de s'assurer à une même date, afin de pouvoir négocier des primes en groupes. On se sert occasionnellement et même plus souvent qu'à notre tour de taxis - parce qu'on n'est pas ministres, nous, nous n'avons pas de limousine...

**M. Clair:** Je m'en sers peut-être plus souvent que vous.

**M. Rocheleau:** Mais il n'en demeure pas moins que la plupart des plaintes qu'on nous fait c'est sur la question des assurances - il en coûte très cher pour assurer un véhicule taxi - le coût du carburant, et on se plaint occasionnellement qu'il y a trop de taxis. Ce sont les trois points qui reviennent le plus souvent.

On a aussi parlé du "no fault" dans le cas où le propriétaire ou le chauffeur n'était pas plus souvent qu'autrement responsable d'un accident, au contraire, il est toujours pris en sandwich. Par contre, le coût lui est toujours imputable par le biais, tenant compte de cette façon d'assurer.

M. le ministre, je pense que, l'an passé, nous avons eu la visite de propriétaires de taxi, ici au parlement - occasionnellement, nous avons de telles visites - et les propriétaires et chauffeurs de taxi étaient revenus avec la question du "no fault" et la question des assurances. On n'a pas abordé cette question et on ne l'a pas tellement traitée avec vous, mais cela revient dans votre mémoire à certains endroits. C'est un des éléments très importants. Je ne sais pas si ce sont les compagnies d'assurances qui font le gros des bénéfices, mais je pense que ce serait quand même intéressant de le savoir. Quand on dit que quelqu'un paie

jusqu'à 1500 \$, 1600 \$, 2000 \$ et même plus pour assurer sa voiture, c'est dispendieux.

**M. Pelletier:** On pourrait faire un historique là-dessus, M. le député, pour gagner du temps. Puisque vous parlez des visites assez tumultueuses de l'an dernier, nous avons fait une entente avec le ministre des Finances à savoir que nous aurions une enquête sur les coûts d'assurances dans la province de Québec. Nous avons eu des réponses qui ont été traitées par le ministère des Finances, donc par la Direction des assurances, et nous n'avons jamais pu avoir le vrai portrait de ces réponses, nous n'avons pas eu accès à cela malgré une promesse du directeur des assurances; c'est le premier point.

Le deuxième point, lorsqu'on parle du "no fault", qui est la raison principale de l'augmentation des assurances, nous avons une déclaration provenant de Baie-Comeau et Baie-Comeau me demande d'insister là-dessus. Voilà ce qu'on déclare: "Nous avons fait faire, par le gérant de la compagnie d'assurances Wawanesa, un relevé pour les sept dernières années sur les accidents subis par les taxis de notre région. Seulement 12% de ces accidents étaient de leur responsabilité." La responsabilité des chauffeurs de taxi s'élève à 12% pour sept ans. Est-ce que vous ne croyez pas que le "no fault" agit réellement? Cette réponse vient d'une compagnie comme Wawanesa qui, depuis des années, assure des véhicules taxis.

Je pense qu'on n'a pas à chercher plus loin, c'est la principale raison de l'augmentation de la prime d'assurance.

**M. Élie:** Nous avons également découvert par hasard, lors de ces rencontres avec les assureurs, le surintendant des assurances et M. le ministre Parizeau, que certaines compagnies d'assurances imputaient au propriétaire du véhicule le coût d'une possibilité que l'association de services soit poursuivie, parce que souvent, nous disait-on, on implique au dôme la propriété du véhicule qu'il y a en dessous, de sorte que les associations de services pourraient se faire faussement poursuivre devant les tribunaux. Il y avait donc une surcharge mais, plutôt que de faire en sorte que l'association de services s'assure contre ce risque, on l'imputait au propriétaire du véhicule.

Ce sont toutes des choses qui sont ressorties de ces rencontres, mais dont on n'a jamais eu écho par la suite.  
(17 h 30)

**Le Président (M. Brouillet):** Nous remercions beaucoup les membres de la fédération.

**M. Martel (Raymond):** Pourrais-je avoir la parole un instant, s'il vous plaît?

Raymond Martel, président de l'agglomération A-36. Étant donné que notre mémoire n'est pas très long, nous aimerions céder une demi-heure de notre temps à la fédération des ligues.

**Le Président (M. Brouillet):** C'est déjà fait.

**M. Martel (Raymond):** Une demi-heure additionnelle. Si vous avez été assez bons pour lui donner ce temps, ce serait encore mieux d'en donner une autre demi-heure.

**Le Président (M. Brouillet):** Non, c'est déjà fait. On a prévu une heure et demie par délégation. C'est déjà fait. Il reste une demi-heure pour entendre les Ligues de taxi de la région de Québec avant 18 heures.

Je remercie encore une fois les membres de la fédération.

**M. Pelletier:** On va pouvoir revenir plus tard sur les affaires d'assurances, parce que c'est mon bébé.

#### Ligues de taxi de la région de Québec

**Le Président (M. Brouillet):** J'inviterais maintenant les membres des Ligues de taxi de la région de Québec. J'inviterais le porteparole à s'identifier et à présenter les personnes qui l'accompagnent.

**M. Martel (Raymond):** Bonjour, M. le Président, M. le ministre. Je vous présente, à ma gauche, M. Roger Morin, vice-président de la ligue A-36; M. Roger Rhéaume, de Sainte-Foy, A-38, et M. Léo Roy, A-38; à ma droite, notre conseiller juridique, Me Vital Lévesque, et M. Carbonneau, de Lévis, A-35.

Nous avons une petite introduction à faire lire par M. Morin.

**M. Morin (Roger):** M. le Président, M. le ministre, si vous constatez une certaine frustration des chauffeurs de taxi de la région de Québec et de notre président, Raymond Martel, c'est qu'avant le venue du règlement no 6 il existait depuis 30 ans une association de propriétaires de taxis, dont le père de notre président était un des fondateurs. Il avait réussi à faire introduire dans la Charte de Québec la limitation des permis de taxi qui étaient à ce moment de 325 voitures. Présentement, nous sommes 443 voitures depuis le règlement no 6. Il existait aussi un comité de taxi à la ville de Québec où siégeaient le gérant de la ville, le directeur de la circulation, un inspecteur de police, la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec, un chauffeur de taxi et moi-même.

Par notre mémoire, nous voulons vous

démontrer que depuis l'avènement du règlement no 6, au lieu d'avoir amélioré notre situation financière, l'industrie du taxi n'a subi que des hausses d'exploitation de la part du gouvernement et que des mesures à court terme devront être prises en plus de ce que vous nous offrez. Dix ans de recul pour pouvoir régler - sans en vouloir aux gens de Montréal - les problèmes de l'industrie du taxi à Montréal. Aujourd'hui, vous nous proposez de revenir en arrière et de redonner la réglementation du taxi aux municipalités.

**M. Martel (Raymond):** Introduction. Les Ligues de taxi de la région de Québec se sont regroupées pour la préparation de ce mémoire et entendent, par la même occasion, faire valoir leur point de vue sur certains problèmes qui les affectent de façon plus particulière.

Dans la région de Québec, les ligues de taxi ont appris à se parler et à se concerter de façon que l'industrie du taxi soit plus viable.

Qu'il suffise de rappeler l'expérience tentée à l'automne 1982 avec le transport des handicapés, expérience à laquelle les ligues de taxi et les associations de services ont participé.

À ce titre, cette expérience qui est relatée à la page 19 de la publication intitulée "De nouvelles avenues pour le taxi" reflète bien le particularisme de la région de Québec, région qui, étant plus homogène que la région de Montréal, par exemple, pourrait plus facilement se prêter à des expériences pilotes dans l'industrie du taxi.

Assurances. Nous tenons à réitérer, par les présentes, les représentations faites il y a près d'un an auprès du gouvernement concernant les problèmes particuliers et aigus subis par les propriétaires de taxis relatifs aux primes d'assurance-responsabilité imposées à ceux-ci par les assureurs pour les dommages matériels.

En effet, les propriétaires de taxis qui sont forcés de par la loi de détenir une police d'assurance comprenant leur responsabilité pour lesdits dommages sont actuellement à la merci de quelques compagnies d'assurances qui acceptent de couvrir lesdits risques. Il s'ensuit nécessairement une situation de quasi monopole dont la résultante inévitable est un coût excessif des primes imposées par rapport au risque véritablement assumé.

Même s'il est vrai que les propriétaires de véhicules-taxis utilisent leurs véhicules de façon plus intensive que d'autres catégories d'usagers, il n'en reste pas moins que les assureurs exagèrent.

Que dire maintenant des délais dans le règlement des réclamations produites par les propriétaires de taxis auprès de l'assureur sinon qu'ils sont tout à fait déraisonnables?

Les propriétaires de taxis, n'ayant pas les capitaux nécessaires pour se lancer eux-mêmes dans le domaine des assurances, il est tout à fait impératif que le ministère intervienne pour remédier à cette situation.

Dans cette optique, nous demandons qu'un régime d'assurance pour les dommages matériels soit administré par le gouvernement du Québec et, plus particulièrement, par la Régie de l'assurance automobile.

La taxe d'accise sur l'essence. Les propriétaires de véhicules-taxis devraient être exemptés de la taxe d'accise sur l'essence, au même titre que les agriculteurs, par exemple. Pourquoi une catégorie de travailleurs se voit-elle octroyer des avantages économiques appréciables alors que l'industrie du taxi, qui dépend de l'essence de façon aussi fondamentale dans ses activités, subit une taxe qui n'a plus sa raison d'être?

Le permis de taxi. Les Ligues de taxi de la région de Québec s'opposent catégoriquement à la location du permis de propriétaire. De plus, les ligues approuvent très fortement la suggestion concernant le nantissement afin de permettre plus facilement l'acquisition d'un permis par un nouvel acheteur.

Conclusion: Les Ligues de taxi de la région de Québec reconnaissent l'urgence d'une mise à jour dans l'industrie du taxi après avoir vécu la réforme qui date de 1973.

Les Ligues de taxi de la région de Québec constatent avec satisfaction la volonté manifestée par le gouvernement du Québec, volonté qui va dans le sens d'une plus grande concertation et d'une amélioration de la santé économique de l'industrie du taxi.

Nous ne voudrions pas être obligés de recommencer l'expérience du printemps 1982 à Québec, pour que nos revendications soient entendues. Bien au contraire, les Ligues de taxi de la région de Québec entendent privilégier le dialogue constructif dans leurs rapports avec le gouvernement.

**Le Président (M. Brouillet):** M. le ministre.

**M. Clair:** M. le Président, je voudrais remercier les Ligues de taxi de la région de Québec de s'être regroupées pour la présentation de leur mémoire et d'avoir des positions aussi précises, comme on peut le voir. Je pense que personne ne sera surpris du fait qu'il n'y a pas beaucoup de questions à poser puisque les positions sont précises.

Dans un premier temps, je voudrais peut-être commenter les trois points avant de poser des questions. En ce qui concerne les assurances, ce que je peux vous dire, avec les informations que j'ai du bureau du

Surintendant des assurances, du ministère des Institutions financières responsable des assurances, c'est que l'étude qui a été menée et de façon approfondie n'a pas révélé... Si cela ne vous a pas été communiqué, je m'engage à faire les représentations auprès du bureau du Surintendant des assurances pour que cela vous soit communiqué. Les conclusions étaient à l'effet qu'en termes de pourcentage d'augmentation du coût des primes par rapport aux véhicules de promenade, l'effet de la non-subrogation, à la suite de l'instauration du régime public d'assurance, n'était pas les facteurs explicatifs du coût élevé des primes d'assurance, puisque c'était simplement des augmentations proportionnelles à celles qui avaient eu lieu pour les véhicules de promenade et que, compte tenu du fait que les véhicules-taxis étaient déjà tarifés à un niveau beaucoup plus élevé, correspondant pour les compagnies aux risques que cela représente par leur plus grande présence sur la route, on ne pouvait pas conclure ni sur la question de la non-subrogation ni sur la question du niveau des primes à un phénomène particulier qui ferait en sorte que le secteur du taxi serait victime, si on veut, d'une injustice particulière.

Là-dessus je m'engage à faire les représentations nécessaires auprès du bureau du Surintendant des assurances pour que soit qu'une rencontre ait lieu avec la fédération - même si c'est maintenant le groupe des ligues de Québec, je sais que cela intéressait particulièrement les ligues de la région de Québec - ou que, par écrit, vous soient communiqués les résultats de cette étude.

J'ajoute même que, selon les informations dont je dispose, le ministre des Institutions financières a demandé, pour la deuxième année aussi, une étude particulière sur le sujet du taxi afin de s'assurer qu'en 1983 il aura encore de l'information sur ce dossier en particulier.

D'ailleurs, je dois dire que j'ai fait une demande aussi pour m'assurer qu'il n'y avait pas surtarification en matière de régime public d'assurance automobile et je pourrais vous remettre une copie des conclusions. Cela tient en quatre ou cinq pages et elles sont à l'effet qu'en matière de régime public d'assurance automobile, si on tient compte de la fréquence des accidents, du montant impliqué, du nombre de personnes blessées, en matière de dommages corporels, il n'y a pas non plus surtarification dans le domaine du taxi. Je pourrai vous en donner une copie si la chose vous intéresse.

Pour ce qui concerne la taxe d'accise sur l'essence, on compare, dans le mémoire, les avantages octroyés à la production agricole aux avantages en matière d'organismes, de moyens de transport. Je dois dire, à ce sujet, qu'effectivement, depuis plusieurs années, il existe le

remboursement de la taxe sur les carburants pour les producteurs agricoles, l'essence utilisée à des fins de production agricole, c'est-à-dire dans des tracteurs de ferme ou encore dans des moissonneuses-batteuses ou autres instruments servant à la production agricole. Mais il n'existe nulle part d'exemption ou de remboursement de la taxe sur les carburants dans le secteur des transports. Même les commissions de transport publiques, comme la CTCUQ, la CTCUM, paient la taxe sur les carburants, et il n'y a pas d'exception à ce point de vue. (17 h 45)

Une avenue, cependant, qui m'apparaît intéressante, surtout dans l'immédiat, pour la région de Montréal - j'ai déjà établi des contacts à ce sujet - c'est la percée éventuelle et très prochaine, semble-t-il, du gaz naturel comprimé sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, ce qui pourrait permettre, comme je le disais tantôt, d'avoir un effet... Les gens de GNC qui sont dans la salle et qui m'entendent auront l'occasion d'en faire la preuve s'ils sont en mesure de la faire, mais leur affirmation, c'est à savoir que la conversion au gaz naturel comprimé pourrait être encore plus avantageuse que l'élimination même de la taxe sur les carburants. Voilà peut-être une avenue qui peut s'ouvrir pour Montréal, Trois-Rivières et, éventuellement, Québec, lorsque le gaz naturel sera disponible.

Pour ce qui concerne le permis de taxi, je vous remercie de l'appui que vous donnez à la suggestion du nantissement afin de permettre plus facilement l'acquisition d'un permis par un nouvel acquéreur.

Voilà pour mes commentaires. Maintenant, mes questions.

Tantôt, si j'ai bien compris, M. Morin a terminé son introduction en disant: En matière de décentralisation, vous nous proposez de revenir un peu à ce qui existait avant 1973. Je ne savais pas très bien ce que je devais conclure. Est-ce que je devais conclure que vous étiez pour cette décentralisation, compte tenu de ce que vous alléguiez, à savoir que le règlement no 6 n'a rien réglé à partir de 1973, à cet égard, mais que, par contre, en affirmant qu'on revenait à ce qui existait avant, à certains égards, c'était revenir à ce qu'il y avait auparavant? J'ai été incapable de conclure si vous étiez pour la décentralisation de certaines responsabilités vers les autorités locales ou si vous étiez opposés.

**M. Morin (Roger):** Dans un premier temps, nous avons vécu, à Québec, l'expérience du dialogue avec la municipalité. Nous en étions satisfaits. Après que le mécanisme eut été installé pour que ce soit facile de dialoguer avec les autorités de la ville de Québec, nous avons eu le règlement

no 6 qui nous a écartés de cela et, aujourd'hui, vous voulez qu'on recommence le dialogue - c'est de cette façon qu'on le voit - avec les municipalités. Quand on sait que certaines municipalités, à l'exception de Québec et de quelques-unes aux alentours, ont vécu des expériences, des élections municipales, à savoir qu'il n'y avait pas de limitation de permis et que, durant les élections, elles invitaient les gens à voter pour eux afin d'avoir un permis de taxi. Ces municipalités émettaient des permis de taxi. Un ne veut pas que cela recommence.

**M. Clair:** Là-dessus, je veux vous dire tout de suite que nous non plus, nous ne le voulons pas. C'est la raison pour laquelle on ne propose pas de redonner le pouvoir de contrôle de l'émission des permis aux municipalités. On va plutôt centraliser le tout à la Commission des transports du Québec, en permettant toutefois à la Commission des transports du Québec d'entendre une municipalité qui dirait, que compte tenu de l'évolution chez elle... À Matagami, par exemple, je crois qu'il y a quatre ou six permis de taxi; peut-être qu'un jour on en voudra 50 parce que Matagami aura 50 000 habitants.

On veut permettre à cette municipalité de faire des représentations à la Commission des transports pour qu'elle puisse dégeler un certain nombre de permis. Une fois réglée cette dimension, la possibilité de faire des élections - je suis trop jeune pour savoir si cela s'est fait - sur l'émission de permis de propriétaire de taxi, une fois cela réglé, le reste de la décentralisation, à votre avis, est-ce que le dialogue et une meilleure efficacité pourraient être obtenus avec les autorités locales plutôt que par le règlement no 6?

**M. Morin (Roger):** Sur une très petite base, très petite. D'abord, comme la fédération le disait, il faut encore travailler avec des gens qui ne s'y connaissent pas. Cela nous a pris dix ans à se faire comprendre par le ministère, soit au niveau des inspections, etc. Là, on va être obligé de recommencer - nous, des ligues de taxi - à faire des démarches, les inspections des véhicules, etc., pour sensibiliser les gens. Comme la fédération le disait, assez souvent, les gens ne connaissent pas le mécanisme du taxi. On nous envoie des gens qui sont incompétents dans le domaine. Aujourd'hui, on réalise, avec les années, qu'au niveau de l'inspection des véhicules, etc., au moins, on commence à nous comprendre. Cela va un peu mieux qu'avant. Je pourrais dire que cela va mieux.

Au niveau des assurances, M. le ministre, c'est regrettable, mais nous vivons la réalité. Je peux vous assurer qu'à partir du moment où ce que nous appelons "la

Payette" est entré en vigueur, il y a eu de la part des compagnies d'assurances une certaine peur qu'on a constatée. Je vais vous donner des chiffres, si vous voulez, à partir de 1975, sur la prime d'assurance payée à ce moment-là et jusqu'à aujourd'hui. Je peux vous en parler, si vous voulez. Je vais commencer par 1974. La majorité des propriétaires de taxi payait 730 \$. En 1975, 796 \$. En 1976, 1087 \$. En 1977, 977 \$. En 1978, cela a augmenté, 1494 \$. À partir du moment où ils se sont sentis serrés, on a payé 692 \$, 798 \$ - cela a diminué - 1072 \$.

Quand vous me dites que vous n'êtes pas tellement convaincu...

**M. Clair:** Pour quelle année?

**M. Morin (Roger):** ...de ces chiffres, je peux vous dire qu'en 1982 on a payé 1709 \$ et, aujourd'hui, on est rendu à 1902 \$. Et je suis un de ceux qui ne paient pas cher! Vous ne me direz pas que vous n'êtes pas convaincu quand des gars paient de 2500 \$ à 3000 \$ ici, à Québec, pour des primes d'assurance. Nous, nous sommes convaincus parce que c'est nous qui payons.

**M. Clair:** J'ai une seule question à vous poser, M. Morin. Vous m'avez parlé d'une série de chiffres; j'ai essayé de les noter, mais je n'avais pas toujours les années qui allaient avec les montants pour suivre. D'abord, entendons-nous, si je comprends bien, je ne veux pas être indiscret, mais cela peut être utile, si vous nous donnez votre cas à vous.

**M. Morin (Roger):** Je vous donne mon cas à moi.

**M. Clair:** Tantôt, vous avez parlé de votre cas, à vous, et après cela de la moyenne. Il faut savoir ce dont on parle, si on parle d'une moyenne scientifiquement établie, statistiquement aussi, ou si on parle de votre cas à vous.

**M. Morin (Roger):** Je suis dans la plus basse moyenne, M. le ministre.

**M. Clair:** D'accord. Donnez-moi donc pour les années.

**M. Morin (Roger):** À partir de?

**M. Clair:** À partir de l'année que vous voulez.

**M. Morin (Roger):** À partir de 1983, 1902 \$. Je peux vous démontrer; il y en a un qui a une police d'assurance.

**M. Clair:** L'année d'avant.

**M. Morin (Roger):** 1709 \$. En 1981: 1072 \$. 798 \$ en 1980. 692 \$ en 1979. 1494 \$ - là c'est parce qu'on n'a pas pu changer de compagnie, on n'a pas trouvé de meilleur marché - en 1978. En 1977: 997 \$. En 1976: 1087 \$. En 1975: 796 \$ et en 1974: 730 \$. Je pourrais peut-être vous dire qu'ici à Québec, il existe présentement une compagnie d'assurances qui nous assure. La façon que nous, on voit les assurances dans le moment, et l'expérience vécue à savoir qu'il y a à peu près 20% des taxis qu'on met au plus fort, qui sont responsables des accidents, sur la nouvelle formule, on est vraiment pénalisés. Je peux vous donner des expériences vécues où des compagnies d'assurances imputent un "déductible" de 500 \$, même si le type n'est pas responsable de l'accident. Cela veut dire que le gars, qu'il soit responsable ou non d'un accident, paie toujours les premiers 500 \$ malgré tout. Concernant la responsabilité, s'il est responsable, il paie 500 \$ quand même. C'est cela qu'on vit dans le moment.

Concernant les réclamations, c'est encore un autre facteur. C'est que les compagnies d'assurances, qu'est-ce qu'elles font? Elles t'envoient aux petites créances, et la plupart du temps elles ne t'envoient pas aux petites créances, je pense que c'est nous qui forçons pour y aller, à quelques exceptions près, c'est qu'on te rend responsable d'un accident. J'ai vécu des expériences moi-même. La partie que tu ne connais pas, avec qui tu as l'accident, tu n'as pas de contact, ils font la même chose. On a vécu l'expérience au niveau des petites créances. J'y suis allé moi-même. Un jugement du 21 décembre 1982. J'ai amené comme témoin devant le juge l'individu qui m'avait frappé. Et je lui ai posé la question: Monsieur, vous a-t-on mis responsable de l'accident? Il dit: Oui. Il avait mis "responsable" celui avec qui j'avais eu l'accident et moi-même. Le juge a dit: "Je n'ai pas osé vous le demander." Cela veut dire qu'avec le jeu des compagnies d'assurances où le gouvernement n'a pas de contrôle et encore moins nous autres, les ouvriers, on est pénalisés sur tous les points.

**M. Clair:** M. le Président, s'il y a une chose que, je pense, on ne doit pas faire au cours de cette commission, c'est commencer à creuser des cas particuliers. Je reconnais qu'il y a un problème important au niveau des assurances. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, deux années consécutives, le ministère des Institutions financières, par le truchement du Surintendant des assurances, a fait une analyse particulière de la situation. Ce que je retiens essentiellement d'abord des chiffres que me donnait M. Morin, c'est exactement ce que nous apprend l'étude du ministère des Institutions financières. L'augmentation moyenne des primes pour les

deux années de 1979 à 1981, qui étaient les années sous analyse, a été, dans le domaine du taxi, de l'ordre de 56% et cela, à partir des chiffres qui ont été fournis au ministère des Institutions financières par les propriétaires, donc, un échantillonnage très large. 56% d'augmentation au cours des deux dernières années, lorsque la couverture est demeurée identique au renouvellement. Ce niveau d'augmentation se compare à une hausse des primes moyennes des voitures de promenade qui fut de 64% entre 1979 et 1981. Et les chiffres qui nous sont donnés par M. Morin semblent coïncider; en tout cas, c'est dans le même ordre de grandeur.

Une dernière question avant de donner l'occasion à mon collègue de l'Opposition de questionner aussi: Malgré tout ce que vous venez de me dire en ce qui concerne le régime public d'assurance automobile, vous n'en réclamez pas moins un régime public de dommages matériels. Comment voyez-vous cela et comment voyez-vous... Je pense qu'un des problèmes importants en matière d'assurance automobile dans le domaine du taxi, c'est la différence entre le propriétaire artisan qui conduit son propre véhicule et le chauffeur qui conduit occasionnellement un véhicule-automobile pour une flotte ou pour un particulier. C'est ce chauffeur qui, probablement, vient augmenter considérablement le risque, la fréquence des accidents et, ainsi, augmenter les coûts de l'assurance automobile.

Je vous dis tout de suite que je n'aurais pas d'objection à regarder cette possibilité. J'ai même fait préparer certains chiffres, mais les chiffres auxquels j'aboutis c'est que cela vous coûterait encore plus cher, parce que le problème est de savoir si la fréquence de risque que vous représentez, par 1000 kilomètres ou par 1000 milles parcourus, est plus élevée... Je vais vous donner cela rapidement: Les statistiques de l'expérience de l'année d'assurances 1980 démontrent que pour la garantie de responsabilité civile, les taxis ont une fréquence de 86 sinistres par 100 véhicules assurés, alors que celle des véhicules de tourisme n'est que de 12 sinistres par 100 véhicules assurés.

Qu'on se retrouve dans un régime public taillé sur mesure pour vous ou dans un régime privé, cette donnée va demeurer. Alors, qu'est-ce que vous poursuivez comme objectif? Qu'est-ce que vous entrevoyez quand nous demandez d'avoir un régime assurance pour dommages matériels administré par le gouvernement du Québec, plus particulièrement par la Régie de l'assurance automobile du Québec? Qu'entrevoiez-vous comme régime à ce moment? Parce qu'il y a des données de base qui vont demeurer les mêmes, la fréquence des accidents d'automobiles par 100 véhicules ou par kilomètre parcouru.

**M. Morin (Roger):** Dans la première partie, M. le ministre, vous dites que 86% sont impliqués. Mais si nous sommes impliqués à 86% et que, en réalité, nous sommes responsables à seulement 20%? Les 86% que vous apportez ne veulent pas dire que nous sommes toujours responsables des accidents. Si nous sommes impliqués, cela ne veut pas dire que nous sommes toujours responsables.

Je vais vous donner un autre exemple. À la gare centrale d'autobus, il s'est produit deux accidents et cinq voitures ont été frappées par un homme ivre. Cela reste dans les dossiers des chauffeurs, les assurances paient, et on paie les années suivantes. Deux fois nous avons été impliqués dans des accidents et il y a cinq voitures qui étaient arrêtées. Alors, si cela compte dans le pourcentage... (18 heures)

**M. Clair:** À ce moment, justement, il faut tenir compte des demandes de réclamations qui sont faites par les propriétaires de taxis. C'est la question de la non-subrogation. Ce serait trop long de vous lire l'ensemble - que je pourrais vous remettre éventuellement - de l'analyse qui a été faite par le Surintendant des assurances. Le Surintendant des assurances conclut - ce n'est pas moi qui l'ai faite, je n'ai pas l'expertise pour la faire moi-même - dans son analyse que la non-subrogation n'a pas eu pour effet de changer cela et que les proportions qu'on connaît présentement ne peuvent pas être imputables à la non-subrogation. La conclusion est là. C'est pour cela que je pose la question: Quand vous entrevoyez un régime public d'assurance pour dommages matériels, quelle forme de régime public entrevoyez-vous? Qu'est-ce que vous entrevoyez comme possibilité?

**M. Morin (Roger):** Je vais laisser répondre le président. D'abord, je vais vous dire que quand on est chauffeur de taxi, M. le ministre, on ne peut peut-être pas entrer dans les détails. On n'a pas de système de comptabilité qui nous suit.

**M. Clair:** Même quand on est ministre, on est ainsi.

**Le Président (M. Brouillet):** Comme il est 18 heures, je demanderais à la commission un consentement pour prolonger au moins jusqu'à 18 h 15.

**M. Clair:** Oui, c'est ma dernière question, de toute façon.

**Le Président (M. Brouillet):** Très bien. Alors, on va prolonger.

**M. Martel (Raymond):** Je crois qu'il a été dit par plusieurs courtiers d'assurances

que souvent les compagnies ne veulent pas s'embarquer à donner des chiffres. Plusieurs courtiers d'assurances ont dit: S'il y avait encore le système de recouvrement ou la possibilité d'aller en subrogation, cela baisserait les primes d'assurance pour les taxis. Tout à l'heure, vous avez dit que la prime de taxi avait augmenté au même taux que le particulier. Premièrement, 56% de 2000 \$, cela fait de l'argent, mais 56% de 200 \$, ce n'est pas la même chose.

**M. Clair:** C'est le problème, effectivement.

**M. Martel (Raymond):** À part cela...

**M. Clair:** Je m'excuse, mais à ce moment cela veut dire qu'en termes de pourcentage, si on remonte à l'avant-projet de loi sur l'assurance automobile en 1978, si les pourcentages ont été sensiblement les mêmes, cela tend à démontrer que, qu'il y ait eu ou non introduction du régime public de 1978, l'augmentation des primes aurait été sensiblement la même.

**M. Martel (Raymond):** Oui, mais je vais vous montrer que le pourcentage n'est pas le même, par moyen détourné. Maintenant, on nous vend des assurances à 985 \$, seulement pour autrui, sans feu et vol, sans bris de vitre, sans vandalisme...

**M. Clair:** C'est pour cela que je disais tantôt que l'enquête... Je m'excuse, mais c'est pour cela que je vous disais tantôt que l'enquête qui a été faite par le Surintendant des assurances portait sur la nature de couvertures identiques. C'est sûr que, s'il y a un changement dans la couverture, il peut y avoir une variation dans le prix, c'est évident.

**M. Martel (Raymond):** On nous fait signer des papiers comme quoi on accepte d'avoir 500 \$ de franchise quand on est en loi. Appelez-vous cela de la protection? On est en loi et on nous pénalise de 500 \$, sinon on ne nous assure pas. Si tu veux aller voir une autre compagnie, ce sera peut-être 1400 \$ ou 1500 \$. À ce moment, tu acceptes la franchise de 500 \$ et après cela il faut que tu te débattes. On va au bureau du Surintendant des assurances et il nous dit: Allez en cour, faites une cause, après cela on sera capable de faire quelque chose pour vous autres. Il paraît que le bureau du Surintendant des assurances est là pour protéger le consommateur. Je me demande de quelle manière il protège le consommateur. On a toujours la même réponse: On n'est pas capable de faire quelque chose pour vous, allez en cour faire valoir vos droits et après, vous nous apporterez le résultat et on fera peut-être

quelque chose. Ce sont les réponses qu'on a. Cela prend toujours des causes et des causes. Il me semble que quand on a quelqu'un pour s'occuper de nous, s'il est là pour nous protéger, qu'il nous protège entièrement. Si le bureau du Surintendant des assurances est là pour nous aider, eh! bien qu'il nous aide. Qu'il ne soit pas là seulement en apparence.

**M. Clair:** Mais vous ne répondez pas à la question que je vous posais à savoir quel genre... Quand vous demandez un régime public d'assurance pour dommages matériels, avez-vous creusé l'idée davantage ou si vous avez émis l'idée comme cela sans avoir creusé un peu plus?

**M. Martel (Raymond):** Il nous a été expliqué par des courtiers qu'il existe le système "facilité" en assurance. Ils disent que le système "facilité" est un système qui est en place pour protéger les personnes non assurables, les personnes qui ont de la difficulté à s'assurer. Les compagnies qui ne veulent pas les assurer font des primes en conséquence et elles les placent dans le système "facilité". Je crois que si les compagnies d'assurances ne sont pas capables de prendre leur responsabilité d'assurer les taxis - c'est leur responsabilité d'assurer les voitures, les automobiles - si elles ne veulent pas les assurer, que le gouvernement arrive avec une ligne de conduite aux compagnies d'assurance automobile de la province de Québec et qu'il leur dise: "Si vous ne voulez pas prendre vos responsabilités d'assurer les taxis à des primes abordables, messieurs, nous allons les amener sur le système "facilité" et, à la fin de l'année, quand il y aura des déficits, vous en paierez les conséquences. Vous n'avez pas voulu faire votre travail, Eh bien, vous paierez les déficits tous ensemble". À ce moment-là, on aura des primes abordables. Ce sera régi par le gouvernement, mais on ne pourra pas ambitionner sur nous.

**M. Clair:** Je vois ce que vous suggérez. Je vous remercie.

**Le Président (M. Brouillet):** M. le député de Louis-Hébert.

**M. Doyon:** M. le Président, mes premiers mots seront pour souhaiter la bienvenue en tant que député de la région de Québec aux membres des associations de taxi qui viennent nous présenter un mémoire qui a la très grande qualité d'être clair et de nous faire savoir où ces gens logent et quelles sont les réclamations et les plaintes qu'ils ont à formuler. Elles sont nombreuses et, dans la plupart des cas, elles sont bien fondées. Il est évident que les gens qui viennent témoigner devant nous aujourd'hui n'ont pas dans leur poche, nécessairement -

et ce serait trop leur demander - des solutions magiques. Il est normal que la première démarche qu'ils aient à faire, c'est ce qu'ils font aujourd'hui, c'est de nous expliquer les difficultés auxquelles ils font face. Je crois que notre devoir à nous, après qu'eux se soient acquittés du leur, c'est de prêter une oreille attentive et, à partir des démonstrations qu'ils nous auront faites, d'inventer - c'est le devoir du gouvernement - des solutions en consultation à la suite des suggestions quand elles sont réalisables. Je pense que ce serait renverser les rôles que d'espérer avoir des recettes toutes cuites, des recettes magiques qui permettraient de régler les problèmes. Des gens viennent honnêtement nous présenter un portrait de la situation difficile vécue par eux au jour le jour, qui doit être réglée et à laquelle on doit trouver des solutions rapides, des solutions pensées, des solutions bien fondées.

Il y a un certain nombre de choses qui me frappent dans les remarques qui nous ont été faites. La première remarque que je voudrais faire est celle-ci. Je crois conclure de leur mémoire et de leur attitude en général que, grosso modo, ils endossent le mémoire de la Fédération des ligues de taxi du Québec. Je pense que c'est à peu près cela qu'on peut conclure, que vous êtes solidaires de ce qui a été présenté tout à l'heure par vos collègues de Montréal de la Fédération des ligues de taxi du Québec dont vous faites partie.

Je pense que vous arrivez avec un mémoire supplémentaire qui apporte certaines explications d'appoint à des points plus particuliers que vous voulez soulever et sur lesquels vous voulez attirer l'attention des parlementaires qui sont ici pour vous écouter.

Je voudrais ajouter deux ou trois petits mots en ce qui concerne le régime d'assurance "no fault". Il est sûr qu'il faudra inventer une solution pour pouvoir donner satisfaction parce que, non seulement les chauffeurs de taxi sont aux prises avec des primes d'assurance qui, à leur face même, sont hors de proportion, mais ils sont aussi pénalisés quand on réalise que ce sont de très grands consommateurs d'essence et qu'une partie de la taxe sur l'essence et une partie des taxes qui sont incorporées dans l'essence que l'on prend chez le pompiste aident en partie à payer des coûts d'assurance. Ces gens-là font déjà un effort supplémentaire.

M. le ministre, vous m'avez fait signe que non.

**M. Clair:** Non, plus maintenant. Il n'y a plus maintenant de contribution au régime d'assurance automobile via la taxe sur le carburant.

**M. Doyon:** De toute façon, les 40% de

taxe qu'ils paient, ils les paient comme tout le monde et, éventuellement, cela sert à financer le gouvernement. Il est bien sûr que la forte consommation d'essence que font les chauffeurs de taxi apporte une contribution importante aux finances du gouvernement. À ce moment-là, devant cette forte contribution des forts consommateurs d'essence que sont les chauffeurs de taxi, je pense qu'ils sont en droit d'espérer avoir une contribution en contrepartie de cela, au moins partielle de la part du gouvernement pour les aider à régler le problème auquel ils ont à faire face pour les assurances. Je pense qu'en toute équité la situation peut être au moins envisagée. On est devant des gens qui sont de très gros contribuables du fait même qu'ils gagnent leur vie en dépensant du pétrole. C'est de cette façon qu'ils gagnent leur vie. Étant donné qu'ils gagnent leur vie de cette façon, ils apportent, par les fortes taxes sur l'essence qui sont celles qu'on connaît plus particulièrement au Québec, une contribution plus considérable aux revenus de la province. En tant que tel, je pense qu'en toute équité le gouvernement du Québec a une obligation de tenter de faire un effort financier particulier pour mettre quelque chose dans la cagnotte pour solutionner ce problème, compte tenu de leur participation plus grande au paiement de taxes sur l'essence qu'ils dépensent.

Je n'ai pas de questions à proprement parler, M. le Président, mais, étant donné qu'on a affaire à des groupes de taxis qui sont plus limités - il en a été question - et pour éclairer notre lanterne, j'aimerais poser une question relativement aux revenus d'un chauffeur de taxi. Pouvez-vous nous indiquer, soit M. Morin, soit M. Martel, d'une façon quelconque, le revenu annuel d'un chauffeur de taxi qui fait une journée de travail et dont c'est le métier? Est-ce que vous avez une idée de son revenu annuel, afin d'éclairer notre lanterne un tant soit peu?

**M. Martel (Raymond):** Je suis venu ici aujourd'hui pour représenter cinq ligues de taxi de Québec et des environs. La seule réponse que je peux vous donner, mon cher monsieur, c'est que je me suis acheté un habit à crédit pour venir vous parler.

**Des voix:** Ah!

**M. Clair:** Je pense que la question soulevée par le député de Louis-Hébert est importante et intéressante, mais il faut bien comprendre que, compte tenu de la très grande variété qui existe en termes du nombre d'heures de service, en termes de la rentabilité de certains par rapport à d'autres - la question qu'il pose et que posait le député de Jeanne-Mance, tantôt, est très intéressante - il n'y a pas une réponse

unique à cette question. Ce qu'on sait pertinamment, cependant - actuellement, on le reconnaît; c'est écrit en toutes lettres dans le programme d'action - c'est que les propriétaires de taxis connaissent des problèmes importants de rentabilité sur lesquels il faut agir. C'est une tendance qui a trop duré, à mon avis, d'étudier, d'étudier et d'étudier pour essayer d'établir une moyenne ou un écart type, par n'importe quelle donnée statistique sur les revenus des propriétaires de taxis. On sait actuellement que, de façon majoritaire, ils ont de la difficulté à rentabiliser leur entreprise et c'est pourquoi il faut agir.

**M. Doyon:** Je suis très conscient de cela, M. le Président. La réponse que j'ai reçue du président me donne une idée - elle est très démonstrative et très colorée - du genre de difficultés auxquelles ils ont à faire face. Je suis sûr qu'il caricature un tant soit peu, mais en tout cas, je pense que les difficultés auxquelles ils ont à faire face sont fondées. Je veux l'assurer ici que, de notre côté, du côté de l'Opposition, nous sommes très sensibles aux problèmes auxquels ils ont à faire face et nous sommes ouverts à toutes les représentations qu'ils peuvent être appelés à nous faire. Nous espérons que le gouvernement manifesterait une ouverture d'esprit et un désir véritable d'en arriver à des solutions.

Je termine là-dessus, M. le Président, parce qu'il est déjà 18 h 15. Vous connaissez ma réputation, vous savez que je me plie à tous les désirs et à toutes les volontés du président. Alors, je termine là-dessus. Je veux dire simplement que j'espère que nous pourrions aboutir à quelque chose de tangible qui va faire l'affaire de tout le monde et qui va protéger des gens qui gagnent leur vie d'une façon utile, des gens vaillants, des travailleurs et surtout des gens dont on a absolument besoin. Mon collègue de Sainte-Anne aurait une brève question à poser et ce sera tout ce que nous avons à dire, M. le Président.

**Le Président (M. Brouillet):** Ce sera la dernière question. M. le député de Sainte-Anne.

**M. Polak:** M. le Président, je vais y aller très vite. Sur l'affaire de l'assurance, vous m'excuserez, M. le ministre, mais je ne suis pas d'accord avec vous du tout. Je note, dans le mémoire, à la page 2, qu'on parle d'un quasi monopole. Je suis convaincu que ce n'est pas un quasi monopole, c'est un vrai monopole.

Avez-vous des chiffres sur les profits de ces compagnies d'assurances qui font affaires avec vous autres, par exemple? Si vous ne les avez pas, on va demander au ministre d'aller faire enquête auprès du

Surintendant des assurances. Prenons le secteur du taxi à Québec, le nombre d'accidents, les montants payés et les primes perçues. J'aimerais bien avoir une réponse là-dessus. Si on veut leur donner de l'argent, cela va toucher les primes d'assurance, j'en suis convaincu.  
(18 h 15)

**M. Clair:** C'est ce qui a été fait par le bureau du Surintendant des assurances. Maintenant, en terminant, je rappelle simplement ce que je disais tantôt. Je pense qu'il serait normal que les résultats de cette étude soient connus de ceux pour qui elle a été réalisée. Cela me paraît tout à fait normal.

Je voudrais ajouter deux ou trois mots pour remercier les gens des Ligues de taxi de la région de Québec de s'être regroupés pour venir nous rencontrer en commission parlementaire. Je tiens à les assurer que, même si le mémoire est bref, même si leur position et leurs revendications sont exigeantes, elles sont prises tout autant en considération que les autres revendications, propositions ou suggestions qui ont été faites ou qui seront faites au cours de cette commission parlementaire. Je vous remercie, M. le Président.

**M. Martel (Raymond):** M. le ministre, serait-il possible d'en faire parvenir une copie à chacune des ligues de taxi de la province de Québec?

**M. Clair:** Une copie de quoi?

**M. Martel (Raymond):** Des résultats de la commission.

**M. Clair:** Oui, certainement. Cela va se traduire par un programme et, au moment où on adoptera de façon définitive le programme, il est dans mes intentions d'en envoyer une copie à chacune des ligues.

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

**M. Bissonnet:** Au nom de l'Opposition, merci également pour la participation des Ligues de taxi de la région de Québec à cette commission. Je reviens, quand même, avec une question additionnelle dans le même sens que celle du député de Louis-Hébert. Je prends souvent des taxis à Québec, il n'y a pas de doute là-dessus, mais est-ce qu'on peut avoir une idée générale des revenus - je reviens là-dessus parce que je veux le savoir - d'un chauffeur de taxi actuellement?

**M. Morin (Roger):** Je vais vous répondre par ces mots: Pour vivre avec 150 \$ par semaine comme revenu, un chauffeur de taxi devrait gagner 21 600 \$, pour entretenir sa voiture et avoir un revenu de 150 \$ par

semaine sur une possibilité de 50 semaines, cela sans égard au temps où le type va au garage. Si vous voulez avoir les chiffres, je les ai ici. Je fais une approximation. Un chauffeur de taxi devrait gagner 6 \$ l'heure pour douze heures de travail; il a deux heures pour manger, il ne reste pas grand chose. Cela fait 432 \$ par semaine, 21 600 \$. L'essence - cela ne semble pas avoir d'importance l'essence, mais, pour nous, cela en a - cela coûte 5500 \$ pour 21 600 \$ de gains. L'assurance que les gars de taxi paient en moyenne, c'est 2500 \$. L'immatriculation, 400 \$. Je fais une parenthèse: Quand vous immatriculez un autobus avec un A, un petit 18 passagers, cela coûte 424 \$. Si ce même véhicule est immatriculé A-E, cela lui coûte environ 207 \$. Quand on nous dit que, concernant l'autobus qui transporte 18 à 20 enfants, des écoliers, tu paies une prime de 207 \$ et que, concernant le taxi, tu paies 400 \$ sur l'immatriculation et l'assurance automobile de Mme Payette, moi, je me dis qu'on n'est pas d'accord tous les deux.

Les contributions aux associations de services, 1200 \$, la ligue 50 \$, environ 600 \$ de pneus par année, les freins 300 \$, les graissages et les changements d'huile - je n'ai même pas calculé le temps de le faire - 400 \$ par année. Si l'individu achète une voiture de 8000 \$ avec les intérêts et qu'il fait des paiements de 300 \$ par mois, cela lui fait 3600 \$ par année. J'ai mis un salaire de 150 \$ par semaine pendant 50 semaines et cela lui fait 7500 \$. Cela fait 22 000 \$ de dépenses sur une possibilité de gains de 21 600 \$. Le taux des accidents de travail - je vais vous en donner, des choses - au niveau du taxi, il est de 4,27 \$. Au niveau des chauffeurs d'autobus, il est de 1,89 \$. Tout est basé sur ceci: Envoie, les gars de taxi! Ils travaillent trop longtemps. Ils ne sont pas capables de se défendre. Eux autres, on va les faire payer.

**Le Président (M. Brouillet):** Sur cela, je dois suspendre les travaux de la commission jusqu'à 20 heures, ce soir.

(Suspension de la séance à 18 h 20)

(Reprise de la séance à 20 h 21)

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

La commission reprend ses travaux. Nous allons entendre les représentants de la Ligue de taxis de Montréal Inc. Je demanderais au porte-parole de s'identifier et de nous présenter les personnes qui l'accompagnent, s'il vous plaît!

**Ligue de taxis de Montréal Inc.**

**M. Salvatore (Antonio):** Je me présente, Antonio Salvatore, président de la Ligue de taxis de Montréal; à ma droite, Jean-Paul Hébert, vice-président; toujours à ma droite, Maurice Gobeil, trésorier; à ma gauche, André Meunier, secrétaire; Lucien Bernier, administrateur, et, à l'extrême gauche, M. Dubuisson.

Pour la lecture du mémoire, je cède la parole à M. Jean-Paul Hébert, qui a été nommé par le conseil de la Ligue de taxis de Montréal comme recherchiste sur le livre blanc.

**Le Président (M. Brouillet):** Très bien. Avant de commencer, j'aimerais rappeler que nous accordons deux heures ce soir. Ce qui avait été prévu était de 20 heures à 22 heures, mais, comme nous commençons plus tard, nous conserverons tout de même deux heures pour la discussion.

Je vous demanderais, autant que possible, de limiter votre exposé à 20 minutes pour qu'on puisse réserver 40 minutes pour l'échange dans la première heure. Ensuite, nous entendrons l'autre mémoire, au cours de la deuxième heure. Donc, si vous pouviez résumer, s'il vous plaît:

**M. Salvatore:** Merci, M. le Président.

**M. Hébert (Jean-Paul):** M. le Président, pour faire suite à vos propos, j'ai ici un mémoire d'environ 36 pages. Je me limiterai simplement à un préambule de quelques secondes et, par la suite, on pourra regarder l'analyse de ce livre blanc, à partir de la page 25. D'accord?

**Le Président (M. Brouillet):** Très bien.

**M. Hébert:** M. le Président, M. le ministre, MM. les députés, devant le désir du ministère des Transports d'apporter un élan nouveau dans l'industrie du taxi à l'échelle provinciale, la Ligue de taxis de Montréal Inc., a voulu collaborer d'une façon tangible et objective à ce renouveau que nous désirons, "aux nouvelles" avenues d'un mode de transport aussi important pour l'économie de notre pays. Nous voulons, devant ces nouvelles perspectives, apporter une vision nouvelle pour un avenir qu'il nous appartient de bâtir à notre mesure.

La Ligue de taxis de Montréal Inc., vous remercie de l'attention particulière que vous porterez à ce mémoire et aux propositions qui y sont contenues.

Nous allons donc à la page 25.

Nous avons, dans cette deuxième partie de notre mémoire, analysé, point par point, les principales mesures de réforme proposées par le livre blanc sur le transport par

véhicule-taxi présenté par le ministère des Transports.

La rentabilité. La plupart des mesures proposées au chapitre de la réforme sont, à notre avis, secondaires. Nous déplorons le fait que le livre blanc n'axe pas principalement son projet de réforme sur la rentabilité de l'industrie du taxi. Toute la problématique de cette industrie repose actuellement sur sa non-rentabilité due principalement aux facteurs suivants: a) permis de propriétaire trop nombreux et nombre de chauffeurs trop élevé; b) coûts d'exploitation excessifs.

Réduction du nombre de permis de propriétaire et de chauffeurs. À l'heure actuelle, l'industrie du taxi à Montréal administre 53% des voitures de la province de Québec. L'île de Montréal dénombre 5818 permis répartis de la façon suivante: l'agglomération A-11, 5218 permis, l'agglomération A-12, 269 permis et l'agglomération A-5, 331. En 1967, alors qu'il y avait déjà un surplus de permis, 500 permis ont été émis dans le cadre de l'Exposition universelle de Montréal et n'ont pas depuis été annulés.

Le revenu annuel brut par véhicule est de 20 599 \$. Les frais d'exploitation sont de l'ordre de 9618 \$, ce qui laisse un revenu annuel net de 10 981 \$. En janvier 1981, on dénombrait au Québec 29 904 permis de chauffeur. De ce nombre, 16 473 ont été délivrés dans les trois agglomérations de l'île de Montréal, ce qui fait une moyenne de 3,5 chauffeurs par permis de propriétaire à l'échelle nationale.

La réglementation actuelle - règlement sur le transport par véhicule-taxi, T-12, r.22 - prévoit à l'article 71, pour l'agglomération A-11 de Montréal, un permis de propriétaire pour un ratio d'habitants variant de 400 à 500 personnes. Pour l'agglomération A-12 de Montréal, ce nombre varie de 900 à 1000 et, pour l'agglomération A-5 de Montréal, ce nombre varie de 800 à 900 personnes.

Le nombre de permis émis dépasse actuellement celui prévu par la réglementation r.22 en vertu des ratios du nombre d'habitants par permis de taxi. L'île de Montréal a atteint le nombre maximal de permis de propriétaire. Le livre blanc reconnaît à sa page 6 que les ratios fixés par ce règlement n'ont pas été un instrument valable pour juger du nombre de taxis nécessaires. Il importe au gouvernement actuel de corriger la situation et de mettre sur pied une politique de diminution de permis de propriétaire rendant ainsi conforme ce service de transport aux besoins de la population.

Dans le livre blanc, le gouvernement se propose de conserver des pouvoirs d'attribution, de suspension et d'annulation de permis. Le gouvernement pourrait, cependant, déléguer aux ligues le pouvoir de racheter à

leur juste valeur marchande les permis mis en vente par les artisans. Un tel permis devra automatiquement être transféré à la ligue qui le gardera sous sa juridiction jusqu'à la demande future pouvant justifier sa revente en fonction du ratio de la population.

Il va de soi que le gel de permis de propriétaire doit être maintenu. Libéraliser la délivrance de nouveaux permis constituerait une inéquité vis-à-vis des membres de l'industrie du taxi et une baisse considérable de leurs revenus et de la qualité des services.

Confrontée à une situation économique difficile, à un surplus apparent de taxis et à la difficulté pour les artisans de s'assurer un revenu satisfaisant, la Ligue de taxis de Montréal Inc., propose: premièrement, que le gel décrété en avril 1979 soit maintenu; deuxièmement, que le gouvernement du Québec mette de l'avant une politique visant la réduction du nombre de permis de propriétaire; troisièmement, que le gouvernement du Québec autorise une formule de rachat de permis par la ligue avec transfert à la ligue concernée; quatrièmement, que l'article 71 du règlement T-12, r.22 soit amendé conformément aux besoins de la population; cinquièmement, que le gouvernement décrète immédiatement un moratoire sur les permis de chauffeur; sixièmement, à défaut de l'application d'une politique immédiate de réduction du nombre de permis de propriétaire, nous proposons comme alternative à être appliquée particulièrement par la Ligue de taxis de Montréal, la formule suivante: un seul chauffeur par voiture-taxi par semaine.

Tout en améliorant la rentabilité de l'industrie du taxi, cette solution amènera les avantages suivants: meilleure qualité de la main-d'oeuvre et des services, acquisition d'un professionnalisme, humanisation du travail des chauffeurs, rehaussement de l'image de cette industrie auprès du public et élimination des chauffeurs dits d'occasion.

**Réduction des coûts d'exploitation.** L'essence. Cette dépense est celle qui affecte le plus le revenu de l'artisan. Actuellement, il en coûte 20 \$ par jour ou à peu près 500 \$ par mois pour un chauffeur moyen. Cette dépense n'a cessé d'augmenter ces dernières années. Pour atténuer le coût de l'essence, la Ligue de taxis de Montréal propose que le gouvernement provincial prévoit un remboursement de la taxe provinciale prélevée sur l'essence, comme le fait le gouvernement fédéral par sa taxe d'accise.

(20 h 30)

**Assurance-responsabilité automobile.** En 1983, il en coûte à l'artisan de 1800 \$ à 3000 \$ par année pour assurer son véhicule-taxi. Dans le but de minimiser ces frais d'exploitation, les ligues devraient avoir le

pouvoir d'implanter un programme d'assurance réservé uniquement à l'usage de leurs membres et de leur prélever des sommes beaucoup moins élevées en vue de créer un fonds d'assurance-responsabilité à leur bénéfice.

Le législateur devra modifier la réglementation en conséquence pour que toute ligue de taxi puisse, dans la poursuite de ses buts et objets, obtenir une charte l'habilitant à offrir un plan d'assurance-responsabilité concurrentiel au bénéfice de ses membres. Nous demandons l'abolition de ce régime d'assurance-responsabilité sans faute, communément appelé "no fault", et le contrôle dans l'augmentation des primes même à la suite d'accidents dont la responsabilité n'incombait pas au chauffeur de taxi souscripteur de la police.

**Plaques d'immatriculation.** Leur coût est le triple de celui d'un véhicule de promenade. Nous demandons, premièrement, au gouvernement d'ajuster leur coût pour le ramener à un coût raisonnable et non prohibitif; deuxièmement, que chaque renouvellement de plaques soit conditionnel au paiement de la cotisation à la ligue à laquelle appartient le requérant. En effet, en vertu de l'article 42 du règlement r.22, la régie ne peut immatriculer un véhicule comme véhicule-taxi que si le propriétaire détient un permis de taxi. L'article 51 c) i) du même règlement prévoit que, pour être titulaire d'un permis catégorie "agglomération", il faut être membre en règle de la ligue. L'article 1, paragraphe 29, définit l'expression "membre en règle" comme étant "tout propriétaire de taxi qui a acquitté le montant de sa cotisation."

Afin d'appliquer les exigences du règlement r.22, nous proposons que le renouvellement de plaques d'immatriculation se fasse conditionnellement à la preuve de paiement de la cotisation obligatoire à la ligue, c'est-à-dire sur présentation d'un reçu émis par la ligue.

**Garage régional.** L'entretien d'un véhicule-taxi représente environ 25% des coûts d'exploitation. L'autorisation d'exploiter un garage régional offrant l'entretien des véhicules-taxis à des prix concurrentiels diminuerait ce coût exorbitant auquel fait face l'artisan. Malheureusement, l'aide financière pour arriver à un programme de base aussi vital nous manque et ce n'est qu'avec l'appui du gouvernement que nous pourrions construire une structure capable de produire des résultats tangibles.

**Les concessions.** Toute concession de l'association de services, telle que définie et expliquée à la page 5 de ce mémoire et aux pages 10 et 11 du livre blanc, doit être interdite. Les sommes énormes qui ont été versées par les associations de services en 1978, à savoir de 750 000 \$ à 1 000 000 \$, sont injustifiées et constituent un autre

facteur qui diminue la rentabilité du taxi tout en limitant le privilège inhérent au permis de taxi de desservir l'ensemble du territoire.

Le registre central d'information. Afin d'avoir un contrôle adéquat des chauffeurs et des propriétaires et pour mettre fin à la situation des chauffeurs conduisant sans permis, il est urgent que les ligues mettent sur pied un registre central d'information. Ce registre informatisé, à la disposition des ligues, s'impose dans le but de défendre leurs membres en leur permettant d'avoir un suivi du chauffeur quant à son habileté, à son comportement vis-à-vis des règlements et des règles d'éthique, à son intégrité, en un mot d'analyser le pedigree des chauffeurs en vue d'assurer une meilleure protection du public. Cette initiative est avant tout un outil de travail dans le but précis de restructurer l'industrie du taxi et d'améliorer qualitativement et quantitativement le personnel de celle-ci et non pas, comme le gouvernement le prétend, de se substituer à la Régie de l'assurance automobile du Québec.

Encadrement trop rigide. Le gouvernement a réglementé avec précision le service de taxi, autant en ce qui concerne l'aspect économique, la qualité du service que les conditions de sécurité des usagers. Ce cadre réglementaire détaillé, restrictif, incontrôlable ne laisse que peu de latitude aux travailleurs de l'industrie du taxi.

Dans cet encadrement trop rigide, se pose le problème majeur du stationnement. En effet, la réglementation du taxi interdit le stationnement en double file alors qu'il est toléré pour les camionneurs. Le chauffeur qui, pour s'arrêter et laisser descendre son client, doit se stationner en double file est pénalisé par l'imposition d'une amende pour avoir contrevenu à un règlement municipal. Il est également interdit pour un chauffeur de s'absenter de son véhicule stationné dans une aire réservée aux taxis sous peine d'une contravention de 52,50 \$, alors qu'une personne qui y stationne son véhicule ordinaire ne recevra qu'une contravention de 15 \$. Devant cette situation injuste et aberrante, nous demandons aux autorités concernées de promouvoir, en nombre suffisant, l'établissement d'aires de repos réservées à l'usage de ces travailleurs du taxi, leur permettant ainsi de s'absenter de leur véhicule sans être continuellement harcelés par les autorités, ne serait-ce que pour des besoins vitaux.

Code d'éthique professionnelle. L'article 81 du règlement T-12, r.22 prévoit la création, au sein de toute ligue de taxi, d'un comité d'éthique professionnelle qui a pour fonction de favoriser l'observance, par chaque membre, de la réglementation, ainsi que des règles d'éthique qui peuvent être édictées dans les règlements de la ligue et

qui ne sont pas inconciliables avec ces règlements, ces règles devant être approuvées par le ministre. Les ligues ont, par le passé, établi et soumis des règles d'éthique au ministre de l'époque, mais elles ont été carrément rejetées.

La ligue étant l'organe central le mieux placé pour analyser les lacunes de son agglomération et étant la plus apte à établir des règles d'éthique pour apporter les correctifs nécessaires à l'amélioration des services offerts à la clientèle, nous proposons que le législateur donne le pouvoir aux ligues de réglementer en la matière, que ces règles soient approuvées par l'assemblée générale des membres et non plus par le ministre.

Le problème des aéroports de Dorval et de Mirabel. Conditions applicables aux permis d'aéroport pour véhicules-taxis à Dorval. 225 permis d'aéroport, concernant le droit d'offrir un service de taxi à l'aéroport de Dorval pour une période de deux ans, ont été octroyés par voie de tirage aux trois ligues desservant l'île de Montréal, dont la nôtre, A-11, chacune des agglomérations desservant des territoires respectifs. Ces 225 permis ont été répartis de la façon suivante: A-5, 15 permis; A-12, 25 permis; A-11, 185 permis.

Les redevances relatives à l'exploitation du service de transport par véhicule-taxi sont de 1200 \$ par année. Aucuns frais, à notre avis, ne devraient être exigés pour cette exploitation.

L'article 2.2.6 de ces conditions prévoit que tout chauffeur de véhicule-taxi doit, en tout temps, "demeurer avec son véhicule-taxi au poste de chargement jusqu'au moment où les passagers soient affectés à son véhicule-taxi par le répartiteur". Un système de points de démerite a été mis sur pied par Transports Canada pour chaque violation des conditions et, lorsqu'un détenteur de permis d'aéroport accumule un nombre maximal de 12 points de démerite, son permis d'aéroport et son certificat peuvent être suspendus et annulés sans qu'il ait le droit à aucune compensation de quelque nature que ce soit.

Le problème. L'article 84.1 de la réglementation T-12, r.22, dit expressément: "Le service de taxi à partir des aéroports internationaux de Montréal à Dorval et à Mirabel est fourni exclusivement par les véhicules-taxis des agglomérations de la conurbation de Montréal." Neuf plaintes sur dix, à la ligue A-11, proviennent des problèmes rencontrés aux aéroports de Dorval et de Mirabel. Les chauffeurs détenant un permis d'aéroport sont la proie d'un favoritisme des répartiteurs qui dirigent les clients éventuels vers des berlines de Samson plutôt qu'un véhicule-taxi sans que le client ait fait part de sa préférence pour un type de véhicule plutôt qu'un autre.

Par réglementation provinciale, la compagnie de limousines Samson, autrefois appelée Murray Hill, est autorisée à desservir

les aéroports avec un effectif de 50 limousines. Or, Samson a à son actif non pas 50, mais bien 5 limousines et 80 berlines. Il est de notoriété publique qu'à l'exception des 5 limousines les véhicules de Samson sont hors la loi puisqu'ils n'ont pas de permis de taxi leur permettant de faire le transport à titre onéreux de passagers. Une plus, cette compagnie devrait se limiter à desservir les aéroports et non pas tout autre trajet du ressort exclusif d'une agglomération de la conurbation de Montréal comme elle le fait. En employant des stratégies comme des coupons de réduction, la sollicitation de clients, des approches auprès des employés d'hôtels, des arrangements avec les répartiteurs aux portes des aéroports, ainsi que la publicité en ce sens dans les journaux et à la radio, cette compagnie annihile toute possibilité de clientèle pour les chauffeurs de la conurbation de Montréal qui ont un permis d'aéroport et qui ont déboursé 1200 \$ pour l'obtenir.

Nous savons de source sûre, à titre d'exemple, que l'agglomération A-12, qui avait entre 75 et 80 appels par jour pour l'aéroport de Dorval, n'a, depuis cinq à six mois, que cinq ou six appels par jour. Une telle situation de conflit entraîne des altercations entre nos chauffeurs de taxi et ceux des berlines de Samson, altercations qui pénalisent grandement nos chauffeurs d'autant plus qu'elles entraînent des points de démerite. Devant l'ampleur des événements qui risquent de s'aggraver et de finir dans le sang, nous demandons de toute urgence au gouvernement d'intervenir et de stopper ces actes illégaux. De quelle façon? Cela, on vous le laisse dire. Nous proposons au gouvernement d'obliger la compagnie de limousines Samson à respecter les ententes et règlements qui la régissent ou, à défaut, de la forcer à obtenir des permis de véhicule-taxi des ligues représentant les agglomérations de l'île de Montréal. Voilà, messieurs.

**Le Président (M. Brouillet):** Merci. M. le ministre.

**M. Clair:** Permettez-moi, d'abord, de remercier le nouveau conseil d'administration de la ligue de taxi A-11 de Montréal d'avoir accepté, en même temps qu'ils ont pris la responsabilité de la direction de la ligue de taxi A-11, de préparer des prévisions budgétaires pour la nouvelle année, d'avoir, en même temps, préparé un mémoire pour la commission parlementaire chargée d'étudier les nouvelles avenues pour le taxi. Cela me permettra d'ouvrir une parenthèse sur la situation à la ligue A-11, seulement pour dire que, du point de vue de celui qui vous parle, à la suite de l'adoption de la loi 48 pour laquelle nous avons eu la collaboration du député de Jeanne-Mance et de

l'Opposition, nous avons pu profiter au ministère des Transports de la collaboration tant de l'équipe qui a quitté la ligue A-11 ou qui, par le processus de la loi 48, a été remplacée, que de ceux qui sont arrivés à la ligue A-11. Dans ce sens, je pense qu'on peut dresser un bilan très positif de cette loi un peu particulière, la loi 48, qui a permis à la ligue A-11 de repartir - nous l'espérons fortement, quant à nous - sur un nouveau pied. Je pense qu'avec l'adoption de la loi 48, avec un énoncé de politique qui vise à promouvoir l'industrie du taxi, nous sommes à même de constater de part et d'autre, de la part de la ligue A-11 et de la part du gouvernement, une volonté ferme de s'attaquer aux problèmes réels, aux problèmes urgents, je dirais, de la ligue A-11 en particulier, puisqu'on sait tous qu'à toutes fins utiles, près de la moitié des permis de taxi et même la moitié des permis de chauffeurs de taxi, 60%, en fait, des permis de propriétaires, 50% des permis de chauffeurs se situent dans l'agglomération A-11.

C'est dire toute l'importance qu'on accorde et qu'on doit accorder à cette ligue A-11.

Je pense, M. le Président, que si, par la tenue de cette commission parlementaire - l'ouverture de nouvelles avenues en matière de taxi - on parvient ne serait-ce qu'à diminuer, et je dis bien à diminuer, les problèmes de rentabilité et de fonctionnement de l'industrie du taxi dans la ligue A-11, on aura fait une oeuvre très utile puisqu'on sait tous qu'à peu près la moitié des problèmes dans le secteur du taxi se concentrent dans le coeur de l'agglomération montréalaise, c'est-à-dire dans la ligue A-11. Dans ce sens, l'importance que nous accordons au mémoire préparé par le conseil d'administration de la ligue A-11 est à la mesure de l'importance, justement, de la place qu'occupe le taxi dans une agglomération comme celle de Montréal. (20 h 45)

M. le Président, quant aux commentaires, je serai assez bref, parce que je voudrais en venir rapidement aux questions. Dans l'ensemble, même si on n'a pas lu tout le mémoire, la position de la Ligue de taxis de Montréal Inc. - la ligue

A-11 - sur les trois points fondam

la proposition du programme d'action du gouvernement est à peu près la suivante: En ce qui concerne l'ouverture de nouveaux marchés, on nous dit, en substance, que cela ne ferait que confirmer une situation de fait, même s'il semble à la ligue A-11 que le mécanisme du contrat et de son dépôt apparaît trop lourd, surtout pour le client seul, préférant proposer d'exiger cette procédure uniquement lorsque le contrat dépasse un certain montant d'argent ou encore lorsqu'il s'agit d'entreprises ou d'employeurs pour un montant de 500 \$ ou plus. On peut donc dire que c'est un appui

en ce qui concerne l'ouverture de nouveaux marchés, mais on dit: Ce n'est pas suffisant.

En ce qui concerne la décentralisation qui est proposée par le gouvernement, la ligue semble considérer que le gouvernement met trop l'accent sur ce point. Elle est d'accord sur tous les points de la décentralisation. Elle demande à être associée et consultée par les autorités locales, éventuellement, mais elle met en doute un certain nombre de pouvoirs ou de droits pour la Commission des transports du Québec ou pour la communauté urbaine, dans ce cas-là, en ce qui concerne, par exemple, des mesures punitives pour la suspension et l'annulation des permis.

Enfin, il semble que de façon générale quand même, sur la décentralisation, ce que l'on peut retenir de la position de la ligue

A-11, c'est que, forte de l'expérience du régime prévalant avant 1973, de l'expérience vécue depuis 1973, elle considère comme valable la proposition du gouvernement de décentraliser, d'aller vers les autorités locales qui, dans ce cas, seraient vraisemblablement la Communauté urbaine de Montréal.

Enfin, en ce qui concerne la concertation, la ligue appuie le maintien de l'existence des ligues et le fait que le ministre n'approuve pas dorénavant leurs règlements, dans la mesure cependant où les ligues auraient essentiellement un rôle d'associations professionnelles et de promotion de l'industrie du taxi.

M. le Président, je pense que cela est très positif si l'on tient compte de la situation qui prévalait avant l'adoption de la loi 48 et avant le dépôt de cette proposition de nouvelles avenues pour le taxi, puisque, en substance, sur les trois grandes directions proposées par le ministère des Transports, la ligue de taxis A-11 semble d'accord.

J'apporterai là-dessus un seul petit correctif. Quand les gens de la ligue A-11 parlent du livre blanc, je tiens à répéter qu'en ce qui concerne le ministre des Transports, le ministère des Transports et le gouvernement du Québec, quant à nous, ce que nous avons déposé sur la table ne se voulait pas tant un livre blanc qu'un programme d'action proposé, mis sur la table pour fins de discussion et susceptible d'être enrichi par les commentaires et les propositions de tous ceux que la chose intéresse.

Maintenant, je voudrais en venir à des questions relativement au mémoire qui nous a été soumis. La ligue A-11 revendique le pouvoir de diminuer elle-même le nombre de permis de taxi en étant en quelque sorte, si je comprends bien, autorisée à effectuer le rachat d'un certain nombre de permis.

Faisons immédiatement une distinction. Il y a la possibilité que l'État intervienne en utilisant des fonds publics pour racheter un

certain nombre de permis de taxi dans l'agglomération A-11 ou dans d'autres agglomérations, ce qui, comme je le disais précédemment aujourd'hui, nous conduirait inévitablement à racheter tantôt des permis de camionnage en vrac, tantôt des permis de pêche maritime, tantôt des permis de chasse, tantôt des permis de je ne sais trop quoi.

Vous semblez ouvrir une autre perspective, celle que la ligue A-11 elle-même puisse racheter des permis. Sans se faire de cachette, nous connaissons tous la situation - ou à peu près, ceux qui ont voulu en prendre connaissance ont pu le faire - financière délicate - je ne dirais pas difficile, mais délicate - de la ligue A-11. Comment la ligue A-11 peut-elle envisager actuellement de racheter des permis en termes financiers, d'abord, et, deuxièmement, je dirais, en termes psychologiques? Nous connaissons tous les difficultés de crédibilité - je pense qu'il faut employer le mot - que la ligue A-11 a connues, au cours des récentes années, par rapport à l'ensemble des propriétaires de permis de taxi dans l'agglomération montréalaise A-11. Si on envisageait de recourir à une cotisation additionnelle pour acheter des permis de taxi, est-ce que ce ne serait pas voué, dans les dix ou douze mois qui viennent, à un refus de la part des membres de la ligue

A-11 que de se cotiser pour racheter

permis qu'on considère superflus actuellement?

Je dirais que c'est le premier volet de ma première question, parce que le deuxième volet, l'avenue que nous vous proposons est très différente de cela. C'est de dire: Voyons donc au maximum quelles sont les possibilités de rentabiliser les permis des propriétaires de taxis existants en tâchant d'éviter d'avoir comme cela à racheter des permis, que ce soit par le biais du gouvernement ou de la ligue. Comment faites-vous votre choix quant au rachat des permis pour vos membres? Comment pouvez-vous rendre opérationnel ce choix sans recourir aux fonds publics? Troisièmement, dans l'état psychologique où se trouvent les membres de la ligue A-11 actuellement, qui, je pense, commencent à reprendre espoir dans leur ligue et dans l'avenir du taxi, le moment n'est-il mal choisi de les cotiser additionnellement pour racheter des permis? C'est ma première question.

**M. Hébert:** Si vous permettez, M. le ministre, je vais vous répondre que nous avons envisagé effectivement deux moyens de racheter les permis de taxi que nous considérons comme étant excédentaires au nombre qui devrait exister d'après le ratio de la population que nous avons à servir. Le premier système que nous avons prévu à cette fin, c'était que le gouvernement rachète, si vous voulez, les 1500 permis à un

prix qui est le prix normal du marché, c'est-à-dire environ 8000 \$ le permis, et établit un fonds qui serait remis au gouvernement par une augmentation de 100 \$ ou 200 \$ par permis lors du renouvellement des permis de taxi à la fin de l'année. Ce montant de 200 \$ ou de 250 \$ paierait en quelque sorte, d'une façon assez rapide, le montant que le gouvernement pourrait avancer, mais que nous lui rembourserions, pour arriver à remettre au gouvernement l'argent qu'il nous aurait prêté. Ce serait le premier moyen.

**M. Clair:** Sur cette question, excusez-moi de vous interrompre.

**Le Président (M. Brouillet):** M. le ministre.

**M. Clair:** Avec une hypothèse comme celle-là - je ne pense pas qu'il y ait eu de consultation là-dessus de la part de l'actuel conseil d'administration par rapport à l'assemblée générale de la ligue - est-ce que je dois comprendre que le conseil d'administration qui présente le mémoire serait prêt à défendre une telle position, tout le monde étant conscient que c'est très exigeant d'augmenter la cotisation de 100 \$ ou 200 \$ ou 250 \$ par année? Que ce soit par le biais du permis de la CTQ, du permis de conduire ou peu importe, c'est quand même 200 \$ d'augmentation de la contribution annuelle pour l'exercice de sa profession. Est-ce que je dois comprendre que le conseil d'administration actuel serait prêt à défendre une telle position devant l'assemblée générale de ses membres?

**M. Hébert:** M. le ministre, nous avons, chacun d'entre nous ici, une moyenne de 25 ans d'expérience dans l'industrie du taxi

de système pour diminuer le nombre. Si cette solution s'avérait possible, nous n'hésiterions pas à faire une assemblée générale de nos membres et à leur faire connaître ce régime par rapport à la responsabilité que le gouvernement s'engagerait à prendre vis-à-vis de la ligue. Ce serait la solution que nous verrions en premier lieu.

La deuxième façon que nous aurions de réduire le nombre de permis de 1500 à 2000 que nous aimerions éliminer du marché de la ligue A-11 serait, à l'intérieur même de la ligue, par les membres qui accepteraient de former une corporation de membres qui seraient prêts à acheter à même cette corporation le nombre de permis nécessaires pour arriver justement, encore une fois, à diminuer le nombre de permis. Mais à cause du règlement no 6 qui dit qu'un permis ne peut pas être mis de côté plus d'une certaine période de temps sans être retourné

au gouvernement, cette particularité du règlement no 6 a empêché jusqu'à présent les membres de prendre cette attitude, de prendre cette décision, pour arriver à diminuer le nombre de permis à l'intérieur de l'agglomération A-11. Alors, en plus de cette particularité du règlement no 6, il y a bien sûr l'attitude générale du gouvernement qui a toujours été, dans l'ensemble, assez réfractaire à cette politique de diminution de permis.

**M. Clair:** Une troisième possibilité - vous en évoquez deux - dont vous faites mention dans vos recommandations, c'est celle, si j'ai bien compris, pour la ligue A-11 d'imposer par vote démocratique, j'imagine, la règle du "un chauffeur une voiture par semaine".

**M. Hébert:** Alors là ce n'est plus, M. le ministre, une question de diminution du nombre de permis de taxi dans l'agglomération A-11, mais une question de diminuer le nombre de voitures sur la route. À ce moment-là, la façon dont nous envisageons le problème est que nous avons, comme vous le savez, 5218 permis dans l'agglomération A-11 de Montréal, dont environ 2300 sont la propriété de flottes qui ont, en grande partie, deux chauffeurs par voiture. Nous estimons que si, dans l'ensemble, nous pouvions appliquer le système d'un homme par voiture par semaine, nous pourrions diminuer le nombre de voitures de 500 à 1000 par jour sur la route et...

**M. Clair:** Vous atteindriez, en termes de rentabilité, un effet semblable à celui qu'on peut obtenir ou qu'on pourrait théoriquement obtenir par le rachat de permis?

A-11 serait très favorable à établir ce genre

**M. Hébert:** C'est-à-dire que, jusqu'à un certain point, pour autant que la chose soit possible, nous pourrions arriver à un résultat à peu près identique, ou enfin à quelque chose qui s'en approcherait.

**M. Clair:** Maintenant, en ce qui concerne la règle du "un chauffeur-voiture-semaine", la Fédération des ligues de taxi voyait plutôt une avenue quant à l'utilisation de cette possibilité par le biais des associations de services. Vous, ce que vous proposez, c'est plutôt que la ligue soit autorisée à agir là-dessus. Est-ce que votre position est en contradiction avec celle de la fédération des ligues ou si c'est blanc bonnet, bonnet blanc? Que ce pouvoir soit accordé à l'association de services ou qu'il soit accordé à la ligue, ça vous indiffère, pourvu que quelqu'un ait ce pouvoir.

**M. Hébert:** Ce que nous escomptons

recevoir comme résultat, ce serait, bien sûr, de savoir lequel serait le plus efficace: les associations ou la ligue?

**M. Clair:** Qu'est-ce que vous en pensez?

**M. Hébert:** Personnellement, je crois que la ligue serait plus qualifiée pour le faire et je vais vous dire pourquoi. La ligue, par un centre d'information, pourrait contrôler la majorité de toute l'industrie du taxi, tant des propriétaires que des chauffeurs, tandis que les associations ne pourraient avoir un contrôle que sur la limite des membres qui en font partie. Alors, nous, nous aurions la totalité du problème tandis qu'eux ne l'auraient que d'une façon très partielle. C'est la raison pour laquelle l'efficacité d'un système comme celui-là, à l'intérieur de la ligue, serait total comme résultat et donc plus efficace que s'il s'agissait d'un système qui serait déterminé, contrôlé ou assumé partiellement par les associations et leurs membres.

(21 heures)

**M. Clair:** Mais dans votre hypothèse cela présuppose la création d'un registre central d'informations sur les chauffeurs.

**M. Hébert:** Très exactement.

**M. Clair:** Est-ce possible de faire cela actuellement sur une base volontaire?

**M. Hébert:** Aussi volontaire que d'appartenir à une ligue de taxi.

**M. Clair:** À ce moment-là est-ce qu'on ne pose pas le même problème que celui que je posais au début, à savoir que pour plusieurs des questions qui nous sont posées, on a deux grandes avenues, soit celle de donner la possibilité aux ligues, aux associations de services ou à je ne sais trop qui du milieu de l'industrie du taxi, des pouvoirs de se discipliner dans un secteur qui est difficile ou, l'autre avenue, qui est que le gouvernement et l'État, par voie réglementaire ou législative, étant convaincu que ces règles sont applicables partout, décrète partout au Québec des règles relatives au rôle des associations de services, au rôle des ligues, au contingentement du nombre de permis, de chauffeurs, de propriétaires, de un homme une voiture par jour... Je pense que c'est une question fondamentale.

Sur une base volontaire, dans la mesure où quelqu'un, la ligue ou l'association de services, serait muni des pouvoirs juridiques de le faire, pourrait aboutir à des résultats semblables à ceux que vous souhaitez, pensez-vous que c'est une avenue possible? Pensez-vous au contraire que, inévitablement, on doit en venir, à ce que

le gouvernement par l'Assemblée nationale et son pouvoir législatif ou le gouvernement par son pouvoir réglementaire impose la règle de un homme par voiture, donne aux ligues le pouvoir de racheter et de diminuer le nombre de permis peu importent les autres avenues qui peuvent être explorées? Quel est votre point de vue là-dessus?

**M. Hébert:** M. le ministre, j'aimerais ici dire que sur la question de savoir si ce genre de programme pourrait être mieux administré par les associations que par la ligue elle-même, notre attitude dans les circonstances est qu'il devrait y avoir collaboration très étroite entre les associations et la ligue. Il ne s'agit pas de divorcer les deux, les deux ne sont pas inconciliables.

**M. Clair:** Mais pourquoi...

**M. Hébert:** Au contraire, je pense que la ligue, ayant une structure très forte et très grande, et les associations, ayant une expérience très vaste et très prolongée de la situation des problèmes concernant les propriétaires artisans et les chauffeurs, nous pourrions, ensemble, établir des barèmes concernant le bon fonctionnement et la bonne administration des propriétaires de flotte d'artisans et des chauffeurs qui sont dans l'industrie du taxi.

**M. Clair:** Dans le cadre de la législation et de la réglementation actuelles, pourquoi cela ne s'est-il pas produit? Et qu'est-ce qu'on peut changer par réglementation ou par législation au niveau des vœux pieux, de dire que les ligues peuvent faire ceci, que les associations de services peuvent faire cela, que le propriétaire artisan, le propriétaire de flotte peut faire ceci, peut faire cela? Quand tout le monde s'entend, il y a bien des choses qui sont possibles, mais actuellement, n'est-ce pas à cause d'un désaccord plus profond entre les associations de services, les propriétaires de flottes, les propriétaires artisans et les ligues que ce que vous décrivez ne peut pas se produire?

**M. Hébert:** M. le ministre, je peux vous dire que depuis trois mois, c'est-à-dire depuis que vous avez eu la clairvoyance de faire adopter la loi 48, nous avons eu de très nombreuses rencontres avec les associations et avec les propriétaires de flottes de taxis de Montréal et la ligue a trouvé un terrain d'entente avec ces trois parties sur presque toutes les nécessités dont vous parlez, justement, pour en arriver à un consensus sur les moyens à prendre pour établir un système de ce genre. Donc, il n'y a pas d'incompatibilité. Comme je l'ai déjà mentionné, par le passé, en 1978, 1979 et

1980, nous avons proposé au gouvernement, au ministre de l'époque, d'en arriver à un registre central d'affectation et à un code d'éthique professionnelle qui pouvait être appliqué pour structurer toute l'industrie du taxi, dans le sens que je viens de vous mentionner. À l'époque, le ministre, du revers de la main, avait tout simplement rejeté ces propositions.

**M. Clair:** Je suis...

**M. Hébert:** Excusez-moi.

**M. Clair:** Terminez.

**M. Hébert:** C'est la raison pour laquelle, devant ces faits qui se sont produits dans le passé, jusqu'à présent, ce n'étaient pas simplement des vœux pieux. C'étaient effectivement des conditions qui nous avaient été imposées. Si, avec l'approbation de l'actuel ministre, ces vœux pieux peuvent être des réalités, par les moyens qu'il jugera à propos de nous donner, nous en serons très heureux.

**M. Clair:** Relativement à ces décisions qui ont été prises, au fond, est-ce que la raison qui explique ces décisions passées, qui m'apparaît rétroactivement légitime, soit que les chances qu'une telle proposition quant à un registre central d'information soit acceptable et acceptée par l'ensemble des chauffeurs et des propriétaires, était, à toutes fins utiles, nulle? Est-ce que vous êtes en train de me dire qu'à la suite de la déposition de la proposition de restructuration du cadre du transport par taxi, des esprits se sont ouverts et qu'aujourd'hui on pourrait dégager un consensus entre - j'insiste là-dessus - les artisans, les propriétaires de flottes, les associations de services et la ligue A-11? C'est ce que vous êtes en train de me dire.

**M. Hébert:** Effectivement, il s'est établi une règle entre les différents paliers de l'administration que vous venez de mentionner qui en sont arrivés à une entente à laquelle, à toutes fins utiles, on se devait d'arriver entre personnes adultes, entre administrateurs adultes, pour établir des barèmes qui puissent structurer l'industrie du taxi, afin d'établir une politique d'ensemble pour améliorer les conditions du taxi en général dans la ligue A-11.

**M. Clair:** Je me permettrai un commentaire et c'est le suivant. En l'absence d'un consensus, il m'apparaîtrait dangereux de confier à la ligue A-11 en particulier des pouvoirs aussi étendus, parce que, s'il n'y a pas de consensus, ce à quoi l'on se préparerait à ce moment-là, c'est à des difficultés, sinon aussi grandes, du moins des

difficultés très importantes de fonctionnement, à nouveau, de la ligue A-11 et de tout le milieu du taxi dans la région de Montréal. Là-dessus, je vous dirai simplement que, de mon point de vue, si un tel consensus s'est dégagé entre les associations de services, les flottes, les propriétaires artisans et la ligue, il serait urgent qu'il me soit communiqué par écrit afin qu'on puisse en faire l'analyse. Vous savez, on ne cherche pas à réinventer le monde avec la ligue A-11. Ce que l'on cherche, c'est essentiellement de voir, tenant compte du nombre de permis qui existent, tant en termes de propriétaires que de chauffeurs, comment on peut en même temps répondre, aussi bien que possible, aux attentes des propriétaires en termes de rentabilité et aux exigences du public voyageur en termes de services. Tout consensus qui pourrait se dégager entre les quatre partenaires que je décrivais et qui répond aux critères normalement acceptables pour ces quatre groupes et pour le service public, je serais très intéressé à l'examiner.

Une dernière question, M. le Président, avant de passer la parole au député de...

**Le Président (M. Brouillet):** Excusez-moi, est-ce que vous aimeriez intervenir sur le même point?

**M. Meunier (André):** Moi?

**Le Président (M. Brouillet):** Oui.

**M. Meunier:** Dans notre ligue, nous avons M. Léo Bélanger qui fait partie de la fédération des ligues. Ensemble, on peut régler ces problèmes, en en discutant bien. Il y a beaucoup de problèmes à résoudre, mais c'est à discuter qu'on peut en arriver à un consensus sur tous ces sujets qui sont assez ambigus en ce moment.

**Le Président (M. Brouillet):** Merci. M. le ministre, avez-vous d'autres questions?

**M. Clair:** Une dernière question sur les assurances. La ligue A-11 adopte une attitude un peu différente de celle des deux groupes qu'on a entendus précédemment. J'aimerais simplement demander à ses représentants s'ils ont fait faire ou s'ils ont entamé des études sur la possibilité qu'ils évoquent, à savoir que la ligue puisse initier quelque chose dans ce domaine.

**M. Hébert:** Pour répondre à votre question, M. le ministre, je dirais que la question de l'assurance, bien sûr, comme vous avez pu le voir dans les mémoires présentés par ceux qui nous ont précédés depuis 15 heures cet après-midi, est primordiale dans l'industrie du taxi parce qu'elle est une des sources de dépenses

majeures pour l'artisan du taxi.

Devant cette situation, nous avons demandé au ministre des Finances du Québec de nous soumettre toute la documentation à cet effet. Nous avons contacté des compagnies d'assurances à travers la province et nous envisageons de procéder davantage, jusqu'à ce qu'on puisse déterminer, par des actuaires qui travaillent sur la question, les possibilités d'établir une société d'assurances qui soit à même de nous donner des chiffres sur la rentabilité d'une compagnie d'assurances à l'intérieur de la ligue A-11 qui possède tout de même 5218 taxis. Dans les circonstances, elle pourrait établir une mise de fonds de près de 5 000 000 \$, d'une part, en prenant une prime d'assurance possible de 1000 \$ par année.

Devant cette possibilité, nous avons commencé, compte tenu du temps restreint qui nous est alloué, à faire des démarches dans ce sens. La chose est peut-être un peu avant-gardiste, en ce sens que nous n'avons pas eu le temps d'approfondir la question, mais je peux vous assurer que nous avons l'intention d'aller aussi loin que possible pour pouvoir connaître la rentabilité d'une compagnie d'assurances à l'intérieur de la Ligue de taxis de Montréal.

**M. Clair:** M. le Président, une toute dernière question. Le Groupe uni du taxi - vous savez à qui je fais référence - à la page 3 de son mémoire...

**Une voix:** C'est le mémoire de La Salle.

**M. Clair:** Le mémoire de La Salle, oui; je croyais que c'était le même que le Groupe uni. À la page 3 du mémoire de Taxi La Salle, pour vous permettre de commenter, on lit: "Après plusieurs séances de travail, le mémoire devait être préparé par les gens de la ligue et tous les points y avaient été discutés. À notre grande stupéfaction, le mémoire de la ligue, et non seulement celui du Groupe uni du taxi, nous fut remis vendredi le 11 février 1983 et son contenu est totalement différent des discussions. Même les directeurs de la ligue n'y ont eu accès avant l'envoi. Ne pouvant appuyer un tel mémoire personnel, il nous fait plaisir de vous présenter le mémoire qui, à notre avis, résoudrait les problèmes relatifs à l'industrie du taxi en général, à long terme." Je voudrais juste vous donner l'occasion de réagir, comme je demanderai au groupe qui a écrit ces lignes de nous expliquer de quoi il s'agit.

(21 h 15)

**M. Hébert:** Je vous avoue que la question de ce programme que vous me mentionnez, on me dit que c'est une initiative de M. Brunet du Taxi La Salle. Je n'ai absolument pas eu l'occasion de lire ce

mémoire, alors, il me serait impossible de donner un commentaire valable sur la question.

**M. Clair:** Il avait été convenu avec eux de produire un mémoire conjoint?

**M. Hébert:** Pas du tout.

**M. Clair:** Pas du tout.

**M. Hébert:** Pas du tout.

**M. Clair:** Je vous remercie.

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

**M. Bissonnet:** Je me permets de féliciter les nouveaux élus de la ligue A-11 et je m'en voudrais de ne pas dire quelques mots à mon président de la ligue A-11, qui est citoyen de la communauté italophone. Le mémoire que vous nous présentez est très bien étoffé, il n'y a pas de doute. On voit qu'il y a eu du travail qui a été fait dans ce mémoire. Évidemment, la préoccupation de la ligue A-11, M. le ministre, est de rentabiliser l'industrie du taxi dans cette agglomération. La seule avenue, dans le document présenté par le ministère des Transports, qui pourrait être une source d'élimination de certains permis de taxi et la conversion d'un certain nombre de taxis en taxis collectifs... Là évidemment, la première question qu'on va se poser, c'est combien cela va prendre de temps avant qu'on ait des taxis collectifs dans l'agglomération no A-11.

Le premier problème. Vous avez un problème avec le président de la communauté urbaine qui, dans une déclaration au journaliste Guy Pinard, a dit que pour lui, le président Hanigan, la CTCUM avait d'énormes difficultés à cause des relations du travail et tout ce qui entoure cela. Évidemment, la première question qu'on pourrait se poser, lorsqu'on parle de transport par taxi collectif, serait à savoir, de manière conservatrice, combien de permis il y aurait. Je suis convaincu que l'analyse n'a pas été faite par la ligue de taxis A-11 et, si elle a été faite, combien de permis pourraient être transférés du service de taxi ordinaire à un service de taxi collectif? Peut-être qu'à l'intérieur de votre ministère on a une idée approximative, d'ici cinq ans, pour être conservateur, combien de permis il est possible de transférer des taxis ordinaires aux taxis collectifs.

Donc, là on peut avoir un certain répertoire du nombre de véhicules, du nombre de permis sur les 5218 qui pourraient passer dans un autre champ, ce qui permettrait de libérer un certain nombre de

permis de taxi. Il demeure, concernant la première proposition que vous avez faite en ce qui a trait au rachat des permis, pour autant que les membres de la ligue y soient consentants, que c'est un prêt du gouvernement à ce moment, selon la formule que vous avez proposée de 12 000 000 \$ pour acheter 1500 permis à une moyenne de 8000 \$, ce qui en permettant un coût additionnel au permis de 200 \$ rapporterait au gouvernement 1 000 000 \$ par année. Cela veut dire que le gouvernement, considérant la difficulté de l'industrie dans la ligue A-11 investirait un montant de 12 000 000 \$ sans intérêt remboursable par la ligue de taxis. Avenue intéressante, je vous avoue.

Quant à la deuxième proposition, je trouve qu'elle doit être par un conseil d'actionnaires. Évidemment, lorsque tantôt vous avez dit, M. le vice-président... Je vous félicite de votre exposé, de la façon dont vous avez répondu aux questions. Je ne doute pas, aujourd'hui, que vous ayez sûrement fait avancer la ligue, depuis trois mois. Il n'y a aucun doute dans mon esprit à cet effet. Mais qu'on retrouve un consensus, après trois mois, avec les associations de services, et c'est peu dire, il y en a beaucoup d'associations de services, avec les associations de flottes, je pense qu'on a un peu de chemin à faire. Je le pense sérieusement. Je ne mets pas en doute vos dires, M. le vice-président, mais évidemment j'ai des appels téléphoniques d'associations, de groupements et je ne pourrais pas confirmer, mais à la suite du mémoire qui nous a été présenté, il semble y avoir certaines difficultés relativement au Groupe uni du taxi et une association qui devait présenter un mémoire collectif avec la ligue A-11.

Voici la première question: lorsque vous avez comme programme un homme, une voiture par semaine, avez-vous des statistiques, dans les compagnies de flottes ou celles qui ont trois ou quatre automobiles, à savoir combien il y en a qui louent leur automobile à la semaine - un chauffeur dans une semaine, cela existe - par rapport à ceux qui louent leur automobile, dans l'agglomération A-11? 40% comme à Québec, il n'y en a pas beaucoup. C'est simplement la location à 95%. Savez-vous les proportions vis-à-vis de ceux qui louent des automobiles? Combien y en a-t-il proportionnellement qui louent à la semaine avec un chauffeur et ceux qui louent à deux chauffeurs par jour? Avez-vous des statistiques là-dessus?

**M. Hébert:** Je peux vous donner quelques chiffres intéressants, à savoir que dans une association en particulier qui a plus de 400 membres, cette politique d'un homme par voiture, par semaine, a été établie, entre autres, mais elle n'est pas la seule. Il y en a

plusieurs maintenant à Montréal qui, de plus en plus, ont mis cette politique à l'intérieur de ces associations et tous sont d'avis, d'une part, que les chauffeurs peuvent travailler en moyenne dix heures par jour et augmenter leur rentabilité de 30% à 35%, c'est-à-dire qu'au lieu de travailler quatorze ou quinze heures par jour, ils peuvent travailler dix à douze heures pour arriver aux mêmes résultats. Donc, le même homme qui conduit le taxi commence à faire un travail qui est un peu plus humainement acceptable à l'intérieur de cette industrie qui n'a pas particulièrement la réputation d'avoir des conditions très humaines pour ses employés.

**M. Bissonnet:** M. Hébert, quand vous me dites: Un homme, une voiture, vous me parlez d'associations. Quelles sont ces associations qui fonctionnent de cette façon, un homme, une voiture?

**M. Hébert:** Je peux vous mentionner l'Association Hochelaga, dans l'est de la ville, et l'Association Beaubien. Je peux vous mentionner qu'à Longueuil, entre autres, on a établi ce système, et même à Laval. À Laval, il n'y a qu'une coopérative qui a établi ce système.

**M. Bissonnet:** De quelle façon voyez-vous cela? Évidemment, lorsqu'on parle d'un homme, une voiture, le ministre vous a posé la question à savoir si cela devrait être la ligue ou les associations qui, volontairement, le feraient sans un règlement provincial. Pensez-vous que c'est possible, sans qu'il y ait des dispositions réglementaires, d'arriver, en tant que ligue - parce que vous avez l'Association Hochelaga et l'Association Beaubien, comme vous me dites - à convaincre toutes les associations? Toutes, parce que en fait, si on s'en vient avec un programme, à savoir un homme, une voiture, pour rentabiliser de cette façon l'industrie du taxi, il faut quand même que toutes les associations se joignent à un tel programme. Pensez-vous, en tant que ligue de taxis, avoir des pouvoirs réglementaires gouvernementaux ou des pouvoirs qui vous sont conférés pour agir, non pas en tant qu'arbitre, mais en tant que ligue, pour voir à ce que le système un homme, une voiture soit efficace dans cette grande amélioration qui compte près de 5218 permis? Pensez-vous que vous pourriez arriver à avoir un consensus et que cette formulation d'un homme, une voiture sera appliquée intégralement à l'intérieur de l'agglomération A-11?

**M. Hébert:** Je vais vous répondre par ceci. Si vous regardez des agglomérations comme Laval, par exemple, où il y a une ligue, une association, on y est arrivé. À Montréal, où il y a une ligue, mais une

quarantaine d'associations, naturellement, ce ne sera pas facile de convaincre tout le monde d'adhérer à ce genre de système de fonctionnement. Il faudra nécessairement établir des règles à l'intérieur de l'industrie du taxi qui nous permettra de régler les règles du jeu et, une fois que vous avez réglementé les règles du jeu, tout le monde suit. Après un certain temps, on s'aperçoit qu'on a augmenté la rentabilité autant du propriétaire que du chauffeur. Cela prend un certain temps avant que tout le monde adhère, mais une fois que vous avez vendu l'idée, on s'aperçoit que là où on l'a appliquée, elle a été acceptée après un bout de temps comme étant quelque chose de vraiment constructif.

**M. Bissonnet:** Une autre question. Concernant la rentabilité de l'industrie du taxi dans la ligue A-11, quand on connaît le coût de l'immatriculation, quand on connaît le coût de la voiture, quand on connaît les dépenses inhérentes d'assurances, etc., même si c'est un propriétaire artisan, le taxi est un commerce, pensez-vous que la meilleure formule pour rendre ce commerce le plus rentable possible, pour l'individu à qui il appartient, est un homme, une voiture ou si c'est le rachat de 1500 permis? Ou si vous voyez la formule de rachat de permis et d'un homme, une voiture en plus, mais en tenant compte des coûts d'immobilisation et des coûts de cette industrie pour l'artisan autant que pour celui qui possède cinq ou six taxis... Avez-vous analysé de cette façon les deux mécanismes: le rachat de permis et l'implantation de la formule un homme, une voiture, ou si vous disséquez les deux pour faire un choix entre eux?

**M. Hébert:** Si vous voulez, je vais prendre la première hypothèse; je pense que c'était un homme par voiture. Ce qui arrive à ce moment c'est que - que ce soit le propriétaire de flotte ou que ce soit l'artisan - si vous prenez un homme par voiture, immédiatement vous augmentez la rentabilité de l'unité par rapport à ce qui existe présentement, parce que vous avez enlevé entre 500 et 1000 voitures sur la route. Si vous augmentez la rentabilité du chauffeur, vous augmentez la rentabilité du propriétaire. En même temps, ce qui arrive c'est que, d'une part, le propriétaire enlève une bonne partie du coût d'administration de son véhicule et augmente le professionnalisme de son chauffeur qui, naturellement, voyant la rentabilité de son travail, va donner un meilleur rendement, va donner un meilleur service, va être à même de fournir une meilleure qualité vis-à-vis de son propriétaire autant que vis-à-vis de la clientèle et le public en général.

Or, quand vous prenez le tout, que vous l'analysez sur une base d'un an, vous vous

apercevez que le chauffeur ou l'artisan a augmenté sa rentabilité d'environ 30% à 35% et qui ayant moins de millage sur sa voiture, il diminue ses frais d'exploitation et augmente encore davantage la rentabilité de son commerce. À ce moment, les conditions de travail deviennent plus humaines parce que l'individu peut arriver à une rentabilité avec des heures de travail plus normales face aux normes que la société accepte aujourd'hui.

**M. Bissonnet:** À ce moment...

**M. Clair:** Si vous me permettez d'interrompre mon collègue...

**M. Bissonnet:** Je vais vous le permettre, M. le ministre.

**M. Clair:** Je reviens avec la même question que celle du député de Jeanne-Mance parce qu'elle est fondamentale pour les parlementaires. Qu'est-ce que vous préféreriez, à supposer que les deux vous soient offerts? Qu'on vous autorise à racheter des permis ou qu'on procède, par une voie ou par l'autre, à la règle de un homme, une voiture? Ce que je crois comprendre c'est que vous préféreriez la règle un homme, une voiture.  
(21 h 30)

**M. Hébert:** Je dirais que, personnellement - je pense que ce serait peut-être le consensus du conseil d'administration actuel - le premier choix serait d'un homme par voiture par semaine, mais, si on pouvait avoir aussi du ministre la possibilité de rachat, ce serait encore mieux.

**M. Clair:** C'est sûr, le ciel est la limite!

**M. Hébert:** Oui. On demande beaucoup pour avoir peu, mais on demande!

**M. Clair:** Je vais avoir une question pour le député de Jeanne-Mance tantôt, juste une dans toute la commission.

**M. Bissonnet:** À moi?

**M. Clair:** Oui.

**M. Bissonnet:** Je verrai si je vais y répondre immédiatement.

**M. Clair:** En tant qu'expert de l'Opposition.

**M. Polak:** Il faut qu'on donne notre approbation.

**M. Bissonnet:** M. le vice-président, vous savez que la ligue de taxi A-11 n'est comparable à aucune autre ligue à cause du

nombre de membres qui en font partie. L'industrie du taxi, en particulier dans la ligue A-11, c'est quelque chose à vivre. Vous avez parlé tantôt d'un registre central d'information et d'un code d'éthique professionnelle. Je pense que c'est une des premières priorités du nouveau conseil de la ligue, pour une meilleure crédibilité et avoir les renseignements et au moins un contrôle, parce qu'il n'y a pas de contrôle actuellement, M. le ministre, chez les chauffeurs de taxi qui oeuvrent dans la ligue A-11. Il y en a pas mal qui conduisent qui n'ont pas de "pocket number". Il y en a d'autres qui ont des "pocket number" qui ne sont plus bons. Il y a un manque de contrôle et de surveillance adéquate. On n'a qu'à penser qu'à l'intérieur de la CUM il y a dix policiers qui s'occupent de la vérification des taxis pour voir s'ils ont leur permis ou quoi que ce soit. On a vos petits hommes bleus, qui sont 157 au Québec. Il faut qu'ils contrôlent tout le transport par route, la voirie. Ils ne sont pas tellement actifs dans cette grande agglomération de taxis A-11. Vous avez dit au ministre que c'était un voeu pieux, mais que ce n'en est pas un. Allez-vous prendre les mesures les plus immédiates pour mettre en oeuvre ces deux structures qui sont, à mon point de vue, plus qu'importantes à l'intérieur de votre ligue pour pouvoir contrôler les statistiques ou quoi que ce soit? Au comité de la ligue, avez-vous discuté de l'implantation de ce registre central d'information et de ce code d'éthique professionnelle qui vous est nécessaire?

**M. Hébert:** Je vous répondrai là-dessus que votre question est très appréciée, parce que nous sommes depuis plus d'un mois en pourparlers avec des organisations susceptibles de nous rendre ce service que vous mentionnez, c'est-à-dire l'installation d'un système d'informatique qui puisse nous établir un système qui pourrait contrôler tout le mécanisme du registre central d'affectation et du code d'éthique professionnelle, en plus possiblement de contrôler la possibilité de l'implantation d'assurances à l'intérieur de la ligue de taxis A-11. Or, nous savons que, si nous avons un système d'informatique à l'intérieur de la ligue, nous serions capables effectivement d'arriver à un contrôle total de ce système que nous voulons implanter à l'intérieur de la ligue A-11 pour en augmenter l'efficacité et apporter, bien sûr, par le fait même, un meilleur rendement dans sa gestion en général.

**M. Bissonnet:** Une autre question - j'ai été surpris que le ministre veuille m'en poser une tout à l'heure; je ne vous en parle pas - c'est le problème à Dorval et à Mirabel. Le ministre nous a dit cet après-midi qu'il

ferait un inventaire et même une définition à venir dans un projet de loi.

**M. Clair:** Ou un règlement.

**M. Bissonnet:** On espère que vous ferez un projet de loi. À ce moment, l'Opposition est mieux placée pour que...

**M. Clair:** Un règlement, c'est plus souple.

**M. Bissonnet:** Oui. C'est peut-être plus souple, mais, quand il y a un projet de loi, on peut...

**M. Clair:** On pourra déposer les deux en même temps.

**M. Bissonnet:** On préfère un projet de loi à ce moment, vu qu'on arrive avec un document qui s'appelle "De nouvelles avenues pour le taxi". Je pense qu'on veut faire le ménage, parce que vous avez dit cet après-midi qu'il y avait un ménage à faire. On est bien d'accord pour faire le ménage, mais avec vous autres. Quant à la compagnie Limousine Samson, à Mirabel...

**M. Clair:** À Dorval.

**M. Bissonnet:** À Dorval, oui, mais ça s'en vient à Mirabel bientôt. Le problème qu'il y a à Dorval va renaître à Mirabel. En ce qui a trait aux limousines, on s'attend qu'il y ait une décision, le ministre nous l'a promise dans un projet de loi, cet après-midi... peut-être un projet de règlement. Il demeure une chose, c'est qu'effectivement, dans tout ce méli-mélo des limousines, les ATL, qui sont encore provisoires dans certains cas, la revendication que vous faites quant à ce contrat qu'il y a à Dorval, vous avez des plaintes de neuf sur dix de vos membres qui nous visitent, qui sont 185... Quels sont les commentaires que vous avez par téléphone relativement au service par rapport à l'endroit qui est disponible pour les autos-taxis et celui qui est disponible pour les berlines - parce que cela doit être assez rare qu'un gars prenne une limousine à cet endroit s'ils en ont cinq ou s'ils en ont quatre-vingt - quels sont les commentaires que vos chauffeurs, vos membres vous font à ce sujet?

**M. Hébert:** M. le député, je dirais qu'il y a deux volets à cette question. Il y a d'abord le volet qui se rapporte à l'aéroport de Mirabel. Il y a le deuxième volet qui se rapporte à Dorval. Celui qui se rapporte à Mirabel concerne le service que la CTCUM donne à l'aéroport de Mirabel et qui, à la suite d'une diminution de passagers, d'une diminution du chiffre d'affaires de Mirabel, a amené la CTCUM à prendre des dispositions

pour diminuer le service d'autobus à Mirabel, ce qui, naturellement, place les autorités de l'aéroport dans une difficulté concernant le transport des passagers. Nous avons communiqué avec M. le ministre Michel Clair à ce sujet et nous lui avons suggéré que, possiblement, l'industrie du taxi de Montréal pourrait établir un service de taxi collectif à l'aéroport de Mirabel sans qu'il en coûte quoi que ce soit aux autorités de l'aéroport, pas plus qu'à la ville de Montréal ou à la province de Québec, et qui augmenterait grandement la rentabilité du taxi entre l'aéroport et Montréal. Alors, si les autorités acceptaient cette proposition que nous leur avons faite, on pourrait certainement arriver à augmenter considérablement la rentabilité de l'industrie du taxi, tout en augmentant aussi le service que les passagers de l'aéroport de Mirabel pourraient recevoir de l'industrie du taxi refaite en fonction des nouvelles avenues dont parle le ministre, d'un service collectif entre l'aérogare de Mirabel et la ville de Montréal. Nous pourrions, par exemple, établir un service collectif à raison de 10 \$ par passager, les amener à Montréal rapidement et d'une façon très efficace, ce qui augmenterait considérablement la qualité et la quantité du service que nous pourrions donner à l'aérogare de Mirabel vis-à-vis de Montréal.

**M. Clair:** Je voudrais préciser, M. le Président, pour le bénéfice des gens de la ligue A-11 et du député, que cette hypothèse est à l'étude présentement par un comité conjoint Transports Canada, Transports Québec.

**M. Hébert:** Merci, M. le ministre.

**M. Bissonnet:** En terminant, une dernière question, M. le ministre.

**M. Hébert:** Il y a l'aéroport de Dorval que nous n'avons pas mentionné.

**M. Bissonnet:** Allez. C'est ce qui est le plus important.

**M. Hébert:** Cette question-là est la plus épineuse, si vous me permettez. À l'aéroport de Dorval, vous avez là, justement, le problème des limousines. Et là, ça devient plus crucial. Parce qu'à l'aéroport de Dorval, Limousine Samson a un contrat avec l'aéroport qui lui permet de contrôler les passagers qui sortent de l'aérogare. Et, ce qui arrive dans la pratique, c'est que les répartiteurs de l'aérogare peuvent diriger la grande partie des passagers vers les limousines pendant que nous, nous avons un répartiteur du taxi et que ce service est donné par soumission au plus bas soumissionnaire par les autorités de Dorval, ce qui, naturellement, laisse des répartiteurs

qui n'ont pas le professionnalisme et la maturité des répartiteurs de Samson Limousine. Ce qui arrive, c'est qu'à la journée longue vous avez des gars, des professionnels qui travaillent depuis dix ou quinze ans à l'aérogare de Dorval, qui remplissent les limousines à la journée, pendant que nos gars restent là à cause de l'impossibilité d'avoir des gens susceptibles de manipuler la chose d'une façon professionnelle ce qui, malheureusement, laisse nos taxis dans une situation assez lamentable.

Je dois dire que depuis quelques jours déjà, l'aéroport de Dorval a demandé des soumissions. Actuellement nous avons des personnes qualifiées qui préparent des soumissions comme répartiteurs à l'aérogare de Dorval afin que nous puissions y placer des professionnels capables de donner un service et un rendement efficaces à nos taxis vis-à-vis les répartiteurs de Samson. Nous recevons des autorités de l'aéroport de Dorval des objections de toutes sortes: on essaie d'éviter par tous les moyens possibles que la Ligue de taxis de Montréal soumissionne pour y placer ses propres répartiteurs afin de donner à ses membres la qualité de services dont ils ont droit à l'aérogare.

Si nous arrivions à avoir le contrat pour les répartiteurs à l'aérogare, cela réglerait une bonne partie de nos problèmes vis-à-vis le torpillage continu de Limousine Samson vis-à-vis l'industrie du taxi de Montréal à l'aérogare de Dorval.

**M. Bissonnet:** J'aurais une dernière question. Je pensais que les répartiteurs qui étaient à Dorval étaient des personnes désignées...

**M. Clair:** C'est un territoire fédéral.

**M. Bissonnet:** Je comprends, vous n'avez pas besoin de me le dire, je le sais. C'est parce que Transports Québec et Transports Canada jasant un peu de ce temps-ci, peut-être qu'ils peuvent jaser là-dessus...

**M. Clair:** Un peu.

**M. Bissonnet:** Je pensais personnellement que les répartiteurs... Il est bien évident qu'un répartiteur expérimenté peut amener facilement un client de son côté de ligne par rapport à l'autre, j'en conviens.

J'aurais une dernière question. Lorsque le ministre vous a posé la question à cet effet-là tantôt je n'ai pas eu de réponse satisfaisante. Dans le mémoire de Taxi La Salle on nous indique - et nous allons leur poser la question, c'est bien évident - qu'un groupe de travail avait été formé pour

soumettre un mémoire ici, qui, selon leurs dires, était composé du Groupe uni du taxi qui comprendrait les propriétaires de flottes, la ligue de taxis - vous autres - les associations de services de l'agglomération A-11. Est-ce que ce comité avait été formé pour soumettre un mémoire au nom de la ligue avec l'association des flottes, le Groupe uni du taxi et les associations de services? Est-ce qu'il y a eu un consensus entre ces différents intervenants, incluant la ligue, pour soumettre...

Ce qu'on nous dit ici, M. le vice-président, c'est qu'il y a eu une rencontre entre vous autres pour soumettre globalement un mémoire. Dans un autre mémoire on nous dit que cette réunion avait été tenue mais, par contre, ils ont été surpris, ils ont reçu le mémoire de vous autres au lieu de le recevoir de Groupe uni du taxi. Pourriez-vous éclaircir cela? Ce serait très important.

**M. Hébert:** Je vais vous répondre et je vous demanderai ensuite d'écouter M. Léo Bélanger qui est un de nos administrateurs. M. Bélanger, en plus d'être administrateur de la Ligue de taxis de Montréal Inc. est aussi le secrétaire trésorier de la fédération de taxi que vous avez entendue à 15 heures. Il est aussi président d'un groupe qu'on appelle la GUTM. M. Bélanger est dans l'industrie du taxi depuis une cinquantaine d'années. Il est très au courant, beaucoup plus que je ne le suis parce que... Il est né dans l'industrie du taxi.

**Une voix:** Il est né dans une voiture!  
(21 h 45)

**Des voix:** Ah! Ah! Ah!

**M. Hébert:** Son père était propriétaire de flotte de taxis. C'est donc un homme qui oeuvre au sein de cette industrie depuis toujours. M. Léo Bélanger, qui connaît toutes les ramifications de l'industrie du taxi, va vous donner la réponse très exacte à votre demande. M. Léo Bélanger.

**M. Bissonnet:** M. Bélanger, il y a eu une réunion entre les propriétaires de flottes, les groupes unis, la ligue et les associations, afin de soumettre un mémoire collectif.

**M. Bélanger (Léo):** M. le ministre, M. le Président, M. Bissonnet, pour clarifier cette situation, en mars 1982, le conseil d'administration m'a demandé de pressentir les associations, de réunir tous les éléments de l'industrie du taxi sur un même palier pour qu'on puisse s'asseoir et dialoguer ensemble. Ceci fut fait et, à notre dernière réunion, il a été question - c'est venu à la table - de préparer un mémoire pour l'envoyer à cette commission. À la suite de longues discussions et à cause des implications que cela pouvait apporter, nous

avons été contre. Donc, le mémoire que vous avez en main n'est pas issu du groupe GUTM et n'a pas eu l'approbation du groupe GUTM.

**M. Bissonnet:** Ce que je veux dire tout simplement, c'est qu'on vous a demandé de réunir tous ces gens-là, mais, par contre, vous avez décidé, à la ligue, de soumettre un mémoire particulier. La question que je vous pose: Est-ce que les associations de services et de groupes unis ont été informés du regroupement que vous vouliez faire pour la présentation et que, cette fois-ci, c'était simplement la ligue qui présentait son mémoire? Est-ce que les autres ont été avertis?

**M. Bélanger (Léo):** Oui. Tout le monde a été averti. Cela a été décidé là.

**M. Clair:** M. le Président.

**Le Président (M. Brouillet):** Excusez, M. le ministre. Je vous ferai remarquer qu'il faudrait peut-être penser à terminer.

**M. Clair:** Oui.

**Le Président (M. Brouillet):** Peut-être une question pour terminer.

**M. Clair:** C'est une question dont la réponse est un oui ou un non.

**Le Président (M. Brouillet):** C'est très bien.

**M. Clair:** On parle, dans le mémoire, des problèmes de rentabilité à cause des coûts du carburant, notamment, la taxe sur l'essence. Or, nous savons que la ligue A-11 est située sur le territoire de l'île de Montréal. On sait également que GNC Québec Ltée, Gaz naturel comprimé, vient d'ouvrir un centre de transformation, d'adaptation des véhicules automobiles au gaz naturel. Ma seule question dont la réponse est un oui ou un non, parce que je vais la poser un peu en sens inverse tantôt aux représentants de GNC Québec Ltée, c'est: Est-ce que, à la ligue A-11, on est intéressé à explorer les possibilités qui sont offertes par le gaz naturel comprimé?

**M. Hébert:** Je ne peux pas vous répondre par un oui ou par un non...

**M. Clair:** À explorer.

**M. Hébert:** ... mais je vais le faire d'une façon très simple, en quelques mots.

La question, c'est de savoir si, pour donner à une voiture la possibilité de fonctionner, dans les circonstances, au coût de 2000 \$, avec les possibilités qu'on a de ravitaillement à Montréal, etc., cela est

vraiment pratique tant financièrement qu'administrativement. Je vous repose la question, M. le ministre.

**M. Clair:** C'est la question qu'on va poser tantôt aux représentants de GNC Québec Ltée.

**M. Bissonnet:** Le gars qui voyage Montréal-Québec va avoir de la difficulté à se rendre.

**M. Clair:** C'est parce que c'est convertible. Je suis allé inaugurer le centre la semaine dernière. C'est convertible, carburant à essence régulière.

**M. Hébert:** 2000 \$. C'est assez dispendieux, d'une part.

**M. Clair:** Avec une subvention fédérale.

**Une voix:** Ah!

**M. Clair:** Oui, une subvention fédérale et peut-être, on ne le sait pas...

**M. Bissonnet:** Quand c'est le fédéral, cela...

**M. Clair:** M. le Président, en terminant sur cette note, je voudrais remercier les membres du conseil d'administration de la ligue A-11 d'être venus nous présenter ce mémoire et les assurer, en ce qui me concerne, de ma disponibilité pour continuer à discuter de tout consensus qui pourrait se dégager dans l'industrie du taxi à Montréal. Je peux vous assurer que le ministre des Transports est toujours intéressé à en prendre connaissance et à continuer à collaborer avec vous pour justement améliorer la rentabilité de l'industrie du taxi. Je vous remercie, M. le Président.

**Le Président (M. Brouillet):** Merci, messieurs.

**M. Bissonnet:** M. le Président, je voudrais également remercier les représentants de la ligue A-11 pour l'excellent mémoire qu'ils nous ont transmis et je souhaite que la ligue aille de l'avant et continue à manifester son progrès.

**M. Hébert:** Merci, M. le ministre.

**Une voix:** Merci, M. Bissonnet.

**Le Président (M. Brouillet):** Merci, messieurs. Nous allons maintenant entendre les représentants de GNC Québec Ltée.

J'inviterais le porte-parole de GNC Québec Ltée à s'identifier et à nous présenter les personnes qui l'accompagnent, s'il vous plaît.

### GNC Québec Ltée

**M. Gravino (Nicolas):** Bonsoir, M. le Président. Je vous présente M. Jean-Baptiste Bergevin, qui est directeur général de GNC Québec Ltée. Je suis Nicolas Gravino, président et chef de la direction de GNC Québec Ltée.

**Le Président (M. Brouillet):** Je vous invitais à nous présenter les grandes lignes de votre mémoire.

**M. Gravino:** Je vais limiter ma présentation à quatre sujets. Premièrement, qui est la compagnie GNC Québec Ltée? Deuxièmement, quels sont ses objectifs? Troisièmement, quels sont les avantages du gaz naturel comprimé et, quatrièmement, que peut-on faire pour contribuer à la rentabilité du taxi dans la région métropolitaine et, par la suite, dans le réseau de gaz naturel à travers la province de Québec?

GNC Québec Ltée est la propriété de trois partenaires: CNG Fuel Systems, Gaz Métropolitain Inc. et SOQUIP, Société québécoise d'initiatives pétrolières. En accord avec les politiques énergétiques tant québécoises que nationales, notre compagnie propose une solution sécuritaire, propre, économique et fiable au problème énergétique, tout en assurant une source d'approvisionnement sûre. De plus, des économies substantielles, de l'ordre de 40% à 50%, sont possibles pour les utilisateurs de véhicules mus au GNC.

Les objectifs de notre compagnie sont les suivants: le développement du marché, l'implantation des centres d'adaptation, le développement des postes d'alimentation et la mise en place d'une école de formation. D'ici 1988, nous comptons adapter un minimum de 25 000 véhicules, ce qui représente une pénétration fort modeste du marché cible que nous poursuivons, surtout si on considère qu'il y a présentement au Québec plus de 600 000 véhicules dont l'âge ne dépasse pas cinq ans, soit la clientèle la plus susceptible de passer à l'adaptation. Pour 1983, GNC Québec Ltée estime être en mesure d'adapter près de 2000 véhicules. Le marché cible que nous poursuivons se définit comme suit: les véhicules de forte consommation, utilisant l'essence comme carburant, dans la région de Montréal et fabriqués à partir de 1979. En fonction de cette segmentation du marché, nous retrouvons parmi les utilisateurs potentiels du GNC les taxis, les autobus scolaires, les flottes commerciales et les véhicules des organismes publics et parapublics.

Un grand nombre de compagnies ont manifesté leur enthousiasme face à ce projet et quelques-unes d'entre elles ont déjà conclu un accord avec nous. À plus long terme, GNC Québec Ltée envisage de développer un

réseau de distribution de gaz naturel comme carburant à travers la province en prolongeant le réseau de distribution dans des régions comme l'Outaouais, le Nord-Ouest québécois et l'Est du Québec. Il sera ainsi possible d'accroître le nombre de véhicules fonctionnant au GNC.

Quelques mots sur les centres d'adaptation. Leur rôle est de procéder à l'installation des trousseaux d'adaptation GNC, d'en assurer la qualité et le service après-vente. Pour lancer l'opération, nous avons établi notre propre centre d'adaptation et de formation d'une capacité de 900 voitures par cadre de travail par année. Les fonctions de notre centre d'adaptation sont quelque peu différentes des autres à venir. D'une part, on agit à titre de fournisseur de trousseaux et, d'autre part, on assure la supervision de la qualité. Pour atteindre l'objectif de 25 000 véhicules adaptés en cinq ans, GNC Ltée doit établir un réseau d'environ 25 centres d'adaptation répartis sur les réseaux desservis par le gaz naturel. La formule qu'on a retenue, c'est de choisir des établissements déjà existants pour exécuter le travail. D'ailleurs, des ententes ont été conclues avec quatre concessionnaires d'automobiles de Montréal. GNC Ltée devrait être en mesure d'implanter, pour 1983, cinq de ces centres d'adaptation. Quelques techniciens de ces concessionnaires sont déjà dans un autre centre d'adaptation pour l'entraînement sur la conversion des véhicules.

On prévoit également établir d'ici cinq ans 75 postes d'alimentation tant privés que publics. En ce qui concerne les postes d'alimentation publics, la participation des compagnies pétrolières à ces programmes est plus que souhaitable, puisque le réseau est déjà existant. En offrant des emplacements stratégiques pour l'installation des compresseurs comme les stations-service, les compagnies pétrolières nous permettent de réduire nos investissements et surtout nous offrent l'occasion d'établir rapidement un réseau efficace d'approvisionnement en gaz naturel comprimé.

Certaines ententes de principe avec les compagnies pétrolières sont déjà conclues et d'autres sont à venir. La semaine dernière, nous avons conclu une entente avec Shell Canada Ltée et l'emplacement du premier poste de ravitaillement de gaz naturel comprimé au Québec est maintenant défini. Il sera à Saint-Léonard, sur le boulevard Métropolitain et il va être en activité au mois d'avril 1983.

Avec le ministère de l'Éducation, GNC Québec est sur le point de mettre sur pied une école de formation dont l'objectif sera de préparer des techniciens qualifiés. En émettant des cartes de compétence, les autorités provinciales ainsi que GNC Québec pourront s'assurer de la qualité du travail d'adaptation.

Le gaz naturel n'est pas nouveau. Il a déjà fait ses preuves comme carburant dans plusieurs pays du monde et ce depuis maintenant près de 60 ans. En Italie, en Nouvelle-Zélande et aux États-Unis, il y a déjà plus de 400 000 véhicules mus au gaz naturel et l'expérience confirme les avantages de ce carburant. Le record de sécurité remarquable des véhicules mus au gaz naturel a amené les agents d'assurances à affirmer que le GNC est aussi sécuritaire, sinon davantage, que tout autre carburant actuellement sur le marché.

Le gaz naturel est un combustible peu coûteux car il ne requiert aucune transformation. Il se transporte économiquement par le réseau de gazoduc existant et il est très abondant. Ceci peut représenter un argument majeur pour les futurs utilisateurs de gaz naturel qui verront leur facture de carburant diminuer de 40% à 50% ce qui constitue pour le client une réduction substantielle de ses frais d'exploitation. À ces économies, s'ajoute une diminution de 0,05 \$ du mille sur l'entretien, un prolongement de la vie du moteur et une réduction additionnelle de plus de 20% sur la quantité utilisée par rapport à l'essence. De plus, le ministère de l'Énergie, Mines et Ressources, par le biais du programme de substitution du pétrole accorde une subvention de 500 \$ par véhicule converti et 50 000 \$ pour 125 exploitants de postes de vente au détail qui désirent ajouter le gaz naturel comprimé au carburant déjà disponible.

Le gaz naturel améliore la qualité de l'environnement parce qu'il brûle plus efficacement et plus proprement que l'essence. Il ne pollue pratiquement pas. Des études du Bureau des mines du gouvernement américain démontrent principalement que les émanations de moteurs alimentés au gaz naturel sont environ quatre fois moins réactives que les émanations des moteurs à essence, que les pollueurs des moteurs alimentés au gaz naturel ne sont pas affectés par une baisse de la température ambiante, que l'accumulation du kilométrage sur les moteurs au gaz naturel n'augmente pas le niveau d'émanation de polluants.

(22 heures)

Le GNC est un bon carburant car sa caractéristique de combustion propre est supérieure aux autres carburants d'usage. Il améliore la durée physique des moteurs et de certaines pièces telles que les bougies et le système d'échappement. Du fait que le GNC est déjà gazeux, le démarrage par temps froid est de beaucoup facilité. Son indice d'octane de 130 en fait un carburant très efficace qui permettra aux fabricants d'automobiles dans le futur de mettre sur le marché des voitures ayant un haut taux de compression pour en augmenter le rendement.

Pour adapter les voitures au gaz

naturel, on ajoute certaines pièces au véhicule que l'on veut adapter. Il importe cependant de mentionner que ces pièces ajoutées ne modifient aucunement les pièces d'origine du véhicule ni la garantie du fabricant, c'est-à-dire qu'on ajoute le gaz naturel par une simple manipulation d'une soupape à l'intérieur du véhicule. On peut véhiculer soit au gaz naturel ou à l'essence et revenir de l'un à l'autre facilement. La semaine dernière, on a fait venir certains fabricants au Québec pour voir les pièces de conversion qu'on utilise pour essayer de les fabriquer au Québec, premièrement, pour diminuer le coût de ces pièces de conversion et aussi pour essayer d'augmenter les retombées économiques au Québec. Les sommes d'argent investies pour l'adaptation des véhicules au gaz naturel comprimé sont rapidement récupérées. Pour le propriétaire d'un véhicule de taxi, par exemple, l'investissement qu'il fait pour l'adaptation peut être récupéré dans une période de quatre à cinq mois.

La solution proposée par GNC Québec Ltée cadre bien avec le programme d'action du gouvernement du Québec pour accroître la rentabilité de l'industrie du taxi. D'ailleurs, la brochure De nouvelles avenues pour le taxi fait état de l'utilisation du GNC comme étant une mesure particulièrement favorable à l'amélioration des conditions de vie des intervenants de cette industrie.

En effet, en adaptant son véhicule au GNC, le propriétaire d'un taxi réduit ses factures de carburant de l'ordre de 40% à 60%; réduit les frais d'entretien de chaque véhicule de 0,05 \$ le mille car le GNC améliore la durée physique du moteur, des bougies et du système d'échappement; et il réduit la quantité de carburant utilisé d'au moins 20%, c'est-à-dire que pour circuler le même nombre de milles avec le gaz naturel comprimé, on prend de 20% à 23% de moins de bitume. En plus, en ajoutant des réservoirs de gaz naturel au véhicule à essence existant, on améliore aussi son autonomie de carburant.

En encourageant les propriétaires de taxi à adapter leur véhicule, soit par l'octroi d'une subvention additionnelle à celle du gouvernement fédéral tout comme on le fait présentement en Colombie britannique, par exemple, l'abolition de la taxe de vente de 9% sur la trousse d'adaptation - ce qui est offert déjà en Ontario - l'abolition de la taxe de vente sur l'achat d'un véhicule neuf, si celui-ci est adapté au GNC avant que le propriétaire en prenne livraison - ceci est aussi offert en Ontario - le financement du coût d'adaptation, peut-être, le gouvernement québécois poursuit ainsi son but de diversifier ses sources d'approvisionnement tout en bénéficiant des avantages économiques et environnementaux qui découlent de l'utilisation du GNC.

De plus, le développement de GNC Québec Ltée nous permet d'espérer des retombées économiques intéressantes pour le Québec. On s'est engagé à fabriquer éventuellement au Québec les cylindres d'aluminium utilisés dans les trousse d'adaptation dès que la demande serait suffisante et aussi certaines autres pièces. Soulignons que la main-d'oeuvre requise pour l'adaptation des véhicules et pour la fabrication de certaines pièces de la trousse aura un impact considérable sur le secteur de la métallurgie de transformation et de la réparation mécanique au Québec.

Enfin, l'adaptation des véhicules-taxis laisse entrevoir des jours meilleurs pour cette industrie. Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Brouillet):** Merci.

**M. Clair:** Vendredi dernier, avec mon collègue, le ministre de l'Énergie et des Ressources, j'ai eu l'occasion de participer à l'inauguration officielle du premier centre d'adaptation des véhicules automobiles au gaz naturel comprimé. Je dois dire que tout le bien que j'avais entendu dire des possibilités de conversion au gaz naturel comprimé - sans faire la publicité ou je devrais quasiment dire sans ajouter à la publicité qui nous est faite en faveur du gaz naturel comprimé - était fondé, car je crois qu'effectivement cette source d'énergie propre, abondante, peu coûteuse peut constituer une alternative intéressante, en particulier pour les grandes flottes de véhicules. On pense immédiatement aux flottes d'autobus, de véhicules commerciaux, de véhicules gouvernementaux, aux taxis, etc.

Tout cela pour dire que j'étais très heureux de voir que GNC Québec Ltée venait, en commission parlementaire, nous faire part de ce qu'on pourrait appeler son offre de service. Il est certain qu'il y a une certaine dimension publicitaire en faveur du gaz naturel comprimé comme nouvelle source d'énergie dans ce mémoire qui nous est présenté aujourd'hui, mais je pense que personne ne saurait reprocher à M. Bergevin et à M. Gravino de faire une telle promotion en faveur du gaz naturel comprimé.

Cela étant dit, M. le Président, on est parfois victime de ses propres arguments. Au moment de la présentation du programme d'action en matière de taxi, l'une des actions particulières qui étaient proposées était justement d'adopter des mesures d'encouragement visant, là où c'est possible, la conversion de véhicules à combustion d'essence vers le gaz naturel comprimé. Maintenant, avec la démonstration que vous faites quant à la rentabilité de la conversion d'un véhicule-automobile - surtout dans l'industrie du taxi - de l'essence au gaz naturel comprimé, les avantages apparaissent tels à première vue qu'avant que les députés

de l'Opposition posent la question je la pose moi-même: Pourquoi le gouvernement envisagerait-il des mesures d'encouragement à la conversion au gaz naturel comprimé, si c'est si rentable que vous le prétendez, à savoir que c'est possible de rentabiliser l'investissement sur une période aussi courte que cinq, six, sept ou dix mois? Est-ce que ce n'est pas parce que le produit est nouveau, que vous n'avez pas encore fait un effort suffisant de marketing auprès des propriétaires de flottes ou des ligues de taxi, des associations de services ou des autres personnes intéressées dans le domaine du taxi, que vous trouvez intéressante cette proposition d'encourager - vous, vous comprenez financièrement - la conversion au GNC?

**M. Gravino:** Il y a deux réponses à votre question, M. le ministre. Premièrement, nous avons rencontré plusieurs personnes oeuvrant dans le taxi; surtout à Montréal, nous avons contacté à peu près toutes les organisations. Un des problèmes que les chauffeurs de taxi ont présentement c'est de financer le coût de l'adaptation avec la rentabilité actuelle. C'est vrai que cela coûte environ 1800 \$ plus la taxe. Le gouvernement...

**M. Clair:** Avant la subvention fédérale ou après?

**M. Gravino:** Avant la subvention fédérale. C'est 1300 \$ plus la taxe après subvention fédérale, mais beaucoup de chauffeurs de taxi n'ont pas les 1300 \$ à verser pour l'adaptation.

**M. Clair:** Pourquoi ne leur offrez pas des possibilités de financement?

**M. Gravino:** C'est ce que nous sommes à examiner avec les banques présentement, M. le ministre. Il est possible que nous en arrivions à cela.

Deuxièmement, je voudrais aussi vous mentionner, comme je l'ai fait tout à l'heure, que d'autres provinces ont donné des signes d'encouragement plus tangibles aussi pour la conversion au gaz naturel comprimé, non seulement pour les taxis, mais pour d'autres flottes ou d'autres individus. Par exemple la Colombie britannique et l'Ontario surtout.

**M. Clair:** Dans le cadre de ces mesures qui ont été adoptées par certaines autres provinces où le gaz naturel est beaucoup plus disponible qu'il ne l'est actuellement dans des stations-service au Québec, quel a été l'effet de ces mesures d'encouragement ou le résultat global de la conversion au GNC dans les autres provinces, spécifiquement dans le domaine du taxi qui est un des secteurs, à

mon avis, où il est possible de faire quelque chose au Québec, surtout dans la région de Montréal?

**M. Gravino:** Premièrement, l'expérience est très nouvelle même dans les autres provinces. Cela fait seulement quelque temps, un an au plus, que cela existe dans les autres provinces. On n'a pas encore les résultats. Il y a aussi le fait que, dans certaines autres provinces, comme certains chauffeurs ou ligues de taxi l'ont mentionné, la différence entre le prix de l'essence et le prix du gaz naturel est moins grande. Alors, il y a moins d'intérêt à convertir. Le Québec est vraiment un marché très prometteur pour ce produit.

**M. Clair:** Ma dernière question est la suivante, si on veut agir d'une façon méthodique. J'ignore si c'est la Communauté urbaine de Montréal ou la ville de Montréal qui a des règlements relatifs à l'entreposage des carburants.

**M. Gravino:** C'est la ville de Montréal.

**M. Clair:** Avez-vous entrepris des démarches formelles auprès des autorités locales quant à la régularisation de la situation pour l'entreposage du gaz naturel dans des stations d'essence? Même si on proposait à la ligue de taxi A-11 de réduire de 50% ou 60% son coût en carburant en utilisant du gaz naturel comprimé, s'il n'est disponible qu'à un endroit sur l'île de Montréal, il n'y a pas beaucoup de chances que vous ayez une grosse clientèle. Première question: Est-ce qu'il y a des démarches qui ont été entreprises de ce côté?

D'autre part, par rapport aux associations de services, aux ligues de taxi, aux propriétaires de flottes ou aux propriétaires artisans, est-ce qu'actuellement il y a une démarche qui est effectuée de façon très méthodique avec eux afin de voir quelles sont les possibilités qui s'offrent aux propriétaires de taxis en termes de conversion, d'abord, et d'approvisionnement, par la suite, en gaz naturel comprimé? Quel est l'échéancier? Je sais que vous m'avez mentionné vendredi dernier que, parmi les 25 000 véhicules que vous espérez convertir au cours des prochaines années - je ne me souviens plus, les deux, trois ou quatre prochaines années - il y avait, entre autres, la flotte de taxis présente sur l'île de Montréal. À première vue, je n'ai aucune objection à cela. Au contraire, je suis prêt à examiner, comme on l'a déjà indiqué dans le programme d'action, quelles seraient les avenues par lesquelles on pourrait aider cette conversion, l'encourager ou la favoriser.

Premièrement, la disponibilité sur l'île? Deuxièmement, quelles sont les mesures que GNC Québec Ltée a mises de l'avant elle-

même pour s'assurer d'une pénétration auprès des propriétaires de taxis de la région métropolitaine?

**M. Gravino:** Premièrement, on a soumis un mémoire à la ville de Montréal le 26 janvier. Elle l'a accepté très favorablement, je crois. Maintenant, il y a l'installation qui est en marche à Gaz Métropolitain pour ravitailler toute la flotte. Vu que c'était un peu inconnu pour la ville de Montréal, elle préférerait, avant de donner son assentiment pour établir des postes publics sur l'île, regarder ce dont a l'air une installation de gaz naturel comprimé avant de donner les permis. Elle nous a contactés aujourd'hui. Elle viendra visiter le centre d'adaptation et l'installation à Gaz Métropolitain lundi prochain. À la suite de cela, je crois qu'elle devrait accorder les permis pour nous établir sur l'île de Montréal.

M. le ministre, vous étiez là vendredi passé. Vous avez vu qu'il y avait un taxi de converti.

**M. Clair:** Il en reste 5000. Le marché potentiel est important.  
(22 h 15)

**M. Gravino:** Notre compagnie est très récente. Cela fait seulement deux mois que nous fonctionnons. GNC Québec a été incorporée à la fin de novembre, début de décembre. Je suis entré en fonction il y a deux semaines seulement. On a déjà contacté systématiquement les flottes de taxis. La compagnie Taxi La Salle voulait faire un essai de deux semaines sur une voiture avant de donner son assentiment pour en convertir d'autres. Ils ont également leur propre poste de ravitaillement. Certaines flottes de taxis ont leur poste de ravitaillement et elles voudraient installer, d'ici quelque temps, si l'expérience se révèle satisfaisante, des postes d'alimentation à leur propre poste d'essence également.

Alors, c'est le marché qu'on a attaqué. Je crois que l'intérêt est là. C'est quand même inconnu; quand on parle de gaz naturel, on se demande comment ça fonctionne. Tout à fait de la même façon que l'essence. On ne sent aucune différence à voyager à l'essence ou au gaz naturel. Même, je crois que, s'il y a quelque chose, vu le haut indice d'octane du gaz naturel, la voiture est plus silencieuse. Et, comme je vous le disais tout à l'heure, on peut aller d'un carburant à l'autre très facilement, en marche.

**M. Clair:** J'ai eu l'occasion de le constater. Je vous remercie, M. le Président.

**Le Président (M. Brouillet):** Très bien. M. le député de Sainte-Anne.

**M. Polak:** M. le Président, évidemment,

nous n'avons pas le même avantage que le ministre, parce que l'Opposition n'a pas été invitée.

**M. Clair:** Question de privilège, M. le Président. Le député de Sainte-Anne est très mal informé, puisque le député de Verdun...

**M. Bissonnet:** Question de règlement.

**M. Clair:** Question de règlement. Le député de Verdun était présent. J'imagine qu'il avait été invité parce qu'il a été aussi bien reçu que celui qui vous parle.

**M. Polak:** Il était invité, peut-être, comme maire de Verdun mais nous, comme simples députés...

**M. Clair:** Ce n'était pas dans Verdun, c'était dans Saint-Laurent.

**M. Polak:** À tout événement, M. Gravino, j'ai quelques questions à vous poser. Je comprends que les actionnaires de cette compagnie sont Gaz Métropolitain et SOQUIP. Est-ce qu'ensemble ils ont plus de 50% des actions?

**M. Gravino:** Ils ont 50% des actions.

**M. Polak:** Cinquante. Cela, c'est le gouvernement par l'entremise de Gaz Métropolitain et SOQUIP. Ce sont des organismes publics ou parapublics?

**M. Gravino:** Ce sont des organismes parapublics, comme vous le dites. Mais Gaz Métropolitain a, quand même, 50%, je crois.

**M. Polak:** Disons qu'indirectement le gouvernement a des intérêts pour 50% dans votre compagnie, n'est-ce pas?

**M. Gravino:** C'est cela.

**M. Clair:** Cela prouve quoi?

**M. Polak:** Je commence à poser des questions. Je ne prouve rien. J'espère que vous allez empêcher le ministre d'intervenir, M. le Président.

**Le Président (M. Brouillet):** Il vous reste trois minutes.

**M. Clair:** Parfait.

**M. Polak:** Je ne voudrais pas que ce soit enlevé à mon temps.

**M. Clair:** Et vous allez crier au bâillon.

**M. Polak:** Je vois que Mme la députée m'appuie afin que j'aie beaucoup plus que trois minutes. J'ai entendu dire tout à

l'heure que cela coûte presque 2000 \$ pour faire cette installation ou, en tout cas, cette conversion. Le gouvernement fédéral, apparemment, donne une contribution de 500 \$. Pourquoi ne demandez-vous pas à votre autre actionnaire à 50%, de mettre un autre montant de 500 \$ dans le pot, par exemple? Est-ce que cela a été discuté avec le gouvernement?

**Des voix:** Ah! Ah! Ah!

**M. Gravino:** Non, cela n'a pas été discuté. L'autre partenaire, qui détient l'autre partie de 50% des actions ne serait pas très favorable à votre suggestion, M. le député.

**M. Polak:** Pourquoi?

**M. Gravino:** C'est une entreprise privée à but lucratif.

**M. Polak:** Si le gouvernement du Québec suit l'exemple du gouvernement fédéral en accordant une subvention de 500 \$, par exemple...

**M. Clair:** Ce qu'il vous dit, c'est que l'autre actionnaire, ce n'est pas le gouvernement fédéral.

**M. Polak:** Je comprends.

**M. Clair:** Alors, si vous comprenez, vous comprenez.

**M. Polak:** Oui, je comprends très bien. Le gouvernement fédéral accorde une subvention de 500 \$ parce qu'il veut promouvoir, justement, la vente de tels systèmes, n'est-ce pas?

**M. Gravino:** C'est cela.

**M. Polak:** Donc, pourquoi n'avez-vous pas demandé à votre partenaire pour 50% - il est un de ces partenaires-là ou, en tout cas, son confrère de l'autre ministère - de vous donner également une subvention de 500 \$, peut-être même plus parce qu'ils ont des intérêts de 50% dans votre compagnie? Je trouve cela bien normal.

**M. Gravino:** On vient en commission parlementaire pour discuter du problème. Alors, on soumet nos recommandations à la commission parlementaire et c'est à vous de décider ce que vous voulez faire.

**M. Polak:** Je vous suggère une recommandation: Allez demander à votre partenaire une subvention de sorte que les chauffeurs de taxi puissent dire: Au lieu de me coûter 1400 \$, peut-être que cela va me coûter seulement 600 \$ ou 700 \$? Ce serait

déjà un pas dans la bonne direction.

**M. Clair:** Cela fait 800 \$.

**M. Polak:** Oui, mais je dis 800 \$ parce que vous êtes associés là-dedans à 50%.

**M. Clair:** 800 \$? Qui dit mieux?

**M. Polak:** Exact. M. Gravino, si ce système est tellement merveilleux - j'ai lu votre documentation en détail, mais, comme je l'ai dit, je n'ai pas eu l'avantage de voir votre centre en opération - comment se fait-il que les gens ne soient pas à votre porte pour dire: S'il vous plaît, on veut embarquer?

**M. Gravino:** La compagnie a été formée dernièrement. On ne pense pas qu'on puisse substituer le gaz naturel à l'essence complètement à cause du nombre limité de postes d'alimentation existants. Je pense, cependant, qu'il y a une part de marché pour le gaz naturel.

Si vous me le permettez, je vous ai dit que les véhicules au gaz naturel existent déjà depuis longtemps, mais le pétrole n'a pas toujours coûté ce qu'il coûte maintenant. Quand le prix du pétrole était à 3 \$ le baril, je pense que cela ne justifiait pas les investissements nécessaires pour les conversions. La technologie a aussi fait de grands pas depuis quelques années dans ce système d'adaptation et c'est pour cela qu'on se retrouve dans la situation d'aujourd'hui.

**M. Polak:** On a mentionné tout à l'heure les véhicules gouvernementaux. On voit ici, près de l'édifice, cinq ou six grandes limousines avec chauffeur, toutes bien chauffées, bien nettoyées, propres, etc. Avez-vous communiqué avec le gouvernement...

**M. Clair:** L'Opposition nous coûte assez cher en crayons et en dictionnaires, M. le Président!

**M. Gravino:** Cela s'en vient.

**M. Polak:** ...pour dire: Voici mon partenaire pour 50%, voulez-vous essayer ces machines au lieu de prendre un chauffeur de taxi qui gagne 150 \$ par semaine? C'est un risque pour lui. C'est peut-être un peu moins risqué pour le gouvernement de commencer à essayer une couple de ces installations. Avez-vous fait cela?

**M. Gravino:** On a eu des contacts avec certains organismes gouvernementaux fédéraux et provinciaux.

**M. Polak:** Quelle était la réaction du gouvernement provincial, par exemple?

**M. Gravino:** On a contacté Postes Canada et je pense qu'ils vont commencer à convertir leur flotte. Un des secteurs qui seraient très rentables pour le gouvernement provincial, c'est celui des autobus scolaires. M. Clair est déjà au courant de la situation.

**M. Polak:** Nous nous sommes informés aussi auprès de ceux qui sont dans l'industrie du taxi à Montréal. Ce n'était pas seulement la plainte au point de vue de l'investissement, même si c'est un problème, mais le problème beaucoup plus grave qu'on m'a mentionné à plusieurs occasions, c'est qu'ils pensent qu'ils ne peuvent pas se procurer ce produit en faisant leur travail. Par exemple, dans le mémoire de tout à l'heure, on disait: Être obligé de parcourir des kilomètres dans le but de se ravitailler n'est pas synonyme d'économie. Donc, ils ont peur qu'il y ait quelques centres où on peut obtenir le produit et ils disent carrément: Que le gouvernement commence - c'est toujours bon de donner l'exemple, l'austérité, épargner, etc. - ensuite, on suivra.

**M. Gravino:** Comme vous le voyez, je vous dis qu'un poste d'approvisionnement public sera ouvert au mois d'avril.

**M. Polak:** À Saint-Léonard.

**M. Gravino:** À Saint-Léonard. D'autres le seront cette année et autour de ces postes on sollicitera les flottes de taxis et les flottes de véhicules commerciaux pour les convertir.

**M. Polak:** Disons que je conduis un taxi dans le West Island, à Beaconsfield. Ce système m'intéresse et, chaque fois que je veux acheter du stock, il faut que je conduise dans le comté de mon chef, à Saint-Léonard...

**M. Bissonnet:** Fais attention aux policiers.

**M. Polak:** ...sur le boulevard Métropolitain. Je crois qu'il peut y avoir un problème, surtout au début.

**M. Gravino:** La conversion se fera de façon progressive et rationnelle. On ne pense pas convertir tous les véhicules sur l'île de Montréal du jour au lendemain. Cela se fera progressivement; c'est pour cela qu'on s'est donné des objectifs de 25 000 véhicules d'ici 1988.

On ne prévoit pas convertir tout ce qui roule sur quatre roues du jour au lendemain.

**M. Polak:** J'aurais une dernière question. Disons qu'un propriétaire de taxi utilise le gaz naturel comprimé, combien de milles au kilomètre peut-il faire avec cela?

**M. Gravino:** Combien de milles au kilomètre?

**M. Polak:** Vous exprimez cela, pour certains, en milles et, pour d'autres, en kilomètres.

**M. Gravino:** Si la voiture fait présentement 25 kilomètres au gallon ou 30 kilomètres au gallon, avec le gaz naturel comprimé, pour les mêmes B.T.U., pour un nombre équivalent de litres, il va faire 23% de milles de plus. S'il fait 30 kilomètres avec l'essence, il va faire 36 kilomètres avec le gaz naturel.

**Le Président (M. Brouillet):** Merci, M. le député de Sainte-Anne. M. le député de Vimont, une brève question.

**M. Rodrigue:** Peut-être deux brèves questions, M. le Président. D'abord, je voudrais savoir s'il y a des véhicules qui, à l'origine, sont équipés par les manufacturiers pour utiliser ce carburant. Est-ce qu'il y a des manufacturiers qui, à l'origine, équipent le véhicule à cette fin?

**M. Gravino:** Il y a un prototype de véhicule fabriqué par Ford. La compagnie prévoit fabriquer seulement 5000 véhicules en 1983.

**M. Rodrigue:** Est-ce que ce système s'adapte autant au moteur Diesel qu'au moteur à essence?

**M. Gravino:** Présentement, cela ne s'adapte pas au moteur Diesel, quoiqu'il y ait des troussees de conversion qui sont maintenant à l'essai pour des véhicules à moteur Diesel. Mais je ne crois pas que ce soit sur le marché avant un an pour les véhicules à moteur Diesel.

**M. Rodrigue:** J'ai vu votre dépliant, tout à l'heure, la petite plaquette grise qui explique un peu comment est installé le système. Il y a un aspect qui m'a frappé. La bouche de remplissage est placée à côté du moteur, en avant du véhicule.

**M. Gravino:** Cela peut être placé en avant ou en arrière.

**M. Rodrigue:** Mais, au point de vue de la sécurité, cela ne crée-t-il pas des problèmes? Parfois, les moteurs surchauffent. N'y aurait-il pas des risques, à ce moment-là, en la plaçant en avant?

**M. Gravino:** Si on connaît le fonctionnement du système de conversion, on a des cylindres qui amènent le gaz à un régulateur de pression qui réduit la pression, en deux étapes, premièrement, de 3000 livres

à 20 livres et, ensuite, à six pouces de vide. Alors, s'il y a un bris, on est dans une situation de vide, il n'y a aucune pression; alors aucun gaz ne peut se répandre.

**M. Rodrigue:** C'est quand le véhicule fonctionne?

**M. Gravino:** Non, même en état de remplissage.

**M. Rodrigue:** En remplissage. D'accord.

**Le Président (M. Brouillet):** Dernière question, M. le député de Jeanne-Mance.

**M. Bissonnet:** J'ai une question concernant le ravitaillement. Une auto-taxi dont le plein est calculé en litres, avec un réservoir de 18 gallons, en le remplissant au gaz naturel, quelle est la différence? Le ravitaillement se ferait-il à la même période, en même temps, ou s'il y a une différence entre les deux?

**M. Gravino:** Cela prend le même temps pour faire le plein au gaz naturel ou à l'essence.

**M. Bissonnet:** Oui, je le sais.

**M. Clair:** Mais en termes d'autonomie?

**M. Gravino:** En termes d'autonomie...

**M. Bissonnet:** Je vais reformuler ma question. Je fais le plein de ma voiture. Disons qu'avec 90 litres, si je fais du taxi, je peux rouler une journée et demie. Si je fais le plein au gaz naturel, combien de temps est-ce que je peux rouler?

**M. Gravino:** La moitié du temps.

**M. Bissonnet:** La moitié du temps.

**M. Gravino:** C'est cela.

**M. Bissonnet:** Ce qui veut dire que, pour faire le plein au gaz naturel, il faut que j'aie deux fois plus souvent au poste d'alimentation.

**M. Gravino:** C'est cela.

**M. Bissonnet:** Vous feriez mieux d'ouvrir plusieurs postes.

**M. Gravino:** À moins d'augmenter la capacité des réservoirs.

**M. Bissonnet:** J'ai une autre question. Concernant la taxation gouvernementale, on sait que le gouvernement a, en termes de taxe sur l'essence, un revenu assez important. Concernant le gaz naturel, selon

la taxe actuelle, quel revenu irait au gouvernement?

**M. Gravino:** Il n'y a pas de taxe sur le gaz naturel.

**M. Bissonnet:** Il n'y a pas de taxe. Cela veut dire que vous êtes perdant. D'accord.

**Le Président (M. Brouillet):** M. le ministre, le mot de la fin.

**M. Bissonnet:** Pourquoi ne pas enlever la taxe immédiatement pour les chauffeurs de taxi?

**M. Clair:** Juste quelques mots. Même s'il y avait abolition de la taxe, il y aurait, semble-t-il, un avantage moins important, mais un avantage qui serait encore là, selon les démonstrations faites par GNC Québec Ltée.

M. le Président, quelques mots pour remercier M. Bergevin et M. Gravino de GNC Québec Ltée d'être venus nous faire cette présentation qui, je pense, devrait intéresser en particulier les propriétaires de taxis de l'île de Montréal, compte tenu des efforts que semble faire actuellement GNC Québec Ltée, d'une part, pour développer des centres d'adaptation des véhicules au GNC et également de ses efforts pour avoir des postes de ravitaillement en nombre suffisant pour permettre une alternative réelle aux propriétaires de taxis de l'agglomération de Montréal. Je ne parle pas simplement de l'agglomération A-11, mais de l'ensemble de la région métropolitaine. Je pense que, de notre point de vue, en tout cas, le minimum qu'on peut souhaiter, c'est que, le plus rapidement, cette alternative réelle soit disponible pour les propriétaires de permis de taxi.

(22 h 30)

J'en profite maintenant pour dire que, relativement à une inquiétude manifestée dans certains mémoires, à savoir qu'on force éventuellement des gens à s'approvisionner en GNC, il n'en est pas question. Dans la mesure où cette alternative, qu'est le GNC peut être alléchante pour les propriétaires de taxis, ils sauront voir eux-mêmes leur intérêt dans la mesure où les efforts de GNC Québec Ltée pour pénétrer ce marché seront réels et bien articulés. J'espère que GNC Québec Ltée ne manquera pas d'établir les meilleurs contacts possible avec l'ensemble de l'industrie du taxi à Montréal afin que, le plus rapidement possible, cette alternative très intéressante soit connue et bien connue dans l'ensemble de la problématique du GNC.

Quant à nous, nous allons continuer, au ministère des Transports, à examiner les différentes possibilités qui s'offrent à nous pour encourager, dans la mesure de la disponibilité des moyens financiers et autres,

cette conversion lorsque le GNC sera suffisamment disponible sur l'île de Montréal. Je vous remercie, M. le Président.

**M. Bissonnet:** Au nom de l'Opposition, je remercie également ces messieurs d'avoir soumis ce mémoire. Nous souhaitons que le gouvernement provincial s'implique également par l'octroi d'une subvention à ceux de l'industrie du taxi qui feront la conversion de leur véhicule au gaz naturel. Je pense que le gouvernement doit faire sa part, compte tenu que cela se fait dans d'autres provinces et que le fédéral fait sa juste part.

**M. Clair:** Nous sommes toujours heureux de pouvoir profiter un peu des impôts qu'on paie au gouvernement fédéral.

**M. Bissonnet:** Beaucoup plus que vous n'en payez.

**M. Clair:** Dans ce sens, on souhaite que le plus rapidement possible ce ne soit pas théorique, la subvention de 500 \$ par véhicule pour la conversion, mais que ce soit pratique.

**Le Président (M. Brouillet):** Je remercie tous les membres de la commission et tous les membres des délégations. Nous ajournons donc les travaux de la commission à demain, 10 heures.

(Fin de la séance à 22 h 32)