



ASSEMBLÉE NATIONALE

CINQUIÈME SESSION

TRENTE DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement
et des équipements

Interpellation: Les problèmes que connaît l'industrie du taxi,
particulièrement sur l'île de Montréal

Le vendredi 16 novembre 1984 - No 3

Président: M. Richard Guay

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Exposé du sujet M. Michel Bissonnet	CAE-105
Réponse du ministre M. Jacques Léonard	CAE-107
Argumentation M. Jean-Guy Rodrigue M. Maximilien Polak M. Jacques Léonard	CAE-108 CAE-109 CAE-110
Mme Huguette Lachapelle M. Germain Leduc M. Jacques Léonard	CAE-110 CAE-111 CAE-112
M. Patrice Laplante M. Maximilien Polak M. Jacques Léonard	CAE-113 CAE-113 CAE-114
Mme Huguette Lachapelle M. Claude Dauphin M. Jacques Léonard	CAE-115 CAE-115 CAE-116
M. Michel Bissonnet M. Jacques Léonard M. Patrice Laplante	CAE-117 CAE-118 CAE-116
Conclusions M. Jacques Léonard M. Michel Bissonnet	CAE-119 CAE-120

Présidente: Mme Lise Bacon

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le vendredi 16 novembre 1984

Interpellation: Les problèmes que connaît l'industrie du taxi, particulièrement sur l'île de Montréal

(Dix heures dix minutes)

Exposé du sujet

M. Michel Bissonnet

La Présidente (Mme Bacon): À l'ordre, s'il vous plaît! Il m'est maintenant permis de déclarer ouverte la séance de la commission de l'aménagement et des équipements. Cette commission se réunit ce matin pour procéder à l'interpellation du député de Jeanne-Mance, adressée au ministre des Transports, sur les problèmes que connaît l'industrie du taxi, particulièrement sur l'île de Montréal.

J'aimerais tout d'abord rappeler les règles de cette interpellation. Le député qui a donné l'avis d'interpellation intervient le premier, pendant dix minutes. Le ministre interpellé intervient ensuite pendant dix minutes. Il y a ensuite alternance dans les interventions: un député du ou des groupes de l'Opposition, le ministre, un député du groupe formant le gouvernement, un député de l'Opposition, le ministre, un député du groupe formant le gouvernement, un député de l'Opposition, le ministre et, vingt minutes avant la fin de la séance, le président accorde un dernier temps de parole de dix minutes au ministre. L'interpellateur a ensuite droit à une réplique de dix minutes. Le président met fin aux travaux de la commission sans qu'il soit nécessaire de faire motion à cet effet.

Je demanderais au secrétaire de la commission de faire la lecture de la liste des députés présents.

Le Secrétaire: Merci, Mme la Vice-Présidente. Les membres sont: Mme Bacon (Chomedey); M. Assad (Papineau) est remplacé par M. Bissonnet (Jeanne-Mance), qui est présent; M. Beauséjour (Iberville) est remplacé par M. Laplante (Bourassa); M. Ciaccia (Mont-Royal) est remplacé par M. Polak (Sainte-Anne), qui est présent; M. Fallu (Groulx) est remplacé par Mme Lachapelle (Dorion), qui est présente; M. O'Gallagher (Robert Baldwin) est remplacé par M. Dauphin (Marquette), qui est également présent; M. Saintonge (Laprairie) est remplacé par M. Leduc (Saint-Laurent), qui est présent; M. Léonard (Labelle) est présent à titre de ministre des Transports.

La Présidente (Mme Bacon): Je donne maintenant la parole au député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Mme la Présidente, à chaque fois qu'il y a un débat important, je me demande toujours où est le sacré ministre. Il était en retard de dix minutes ce matin. Peut-être que ce retard a été causé par l'enseigne "Reculez", ou peut-être par le Beaujolais nouveau... De toute façon, nous sommes ici et nous commençons le débat.

Nous interpellons le ministre des Transports sur l'industrie du taxi, particulièrement sur l'île de Montréal. Dès 1981, nous avons inscrit une question avec débat pour discuter des problèmes de l'industrie du taxi. L'Opposition libérale a été très active au plan de la commission parlementaire des 23, 24 et 25 février 1983. À la suite du dépôt du livre blanc sur les nouvelles avenues, encore une fois, lors de l'étude du projet de loi 47, nous avons apporté des remarques très positives pour solutionner les problèmes que vit l'industrie du taxi, en particulier sur l'île de Montréal.

À la suite de la déclaration du ministre en ce qui a trait au rachat de permis, le 15 mai 1983, nous avons bien accepté ce rachat, mais nous avons quand même émis certaines réserves relatives au montant que chaque propriétaire d'auto-taxi devait verser à titre de contribution au programme de rachat de permis, soit un montant de 1500 \$.

Le 2 mai 1984, le ministre des Transports publiait un règlement sur le programme de rachat de permis. Au cours de l'été, il y a eu beaucoup de remarques exprimées par les intervenants sur ce programme et le ministre, dans un télégramme du 19 octobre 1984, annonçait un nouveau programme de rachat de permis. Cependant, le règlement du 2 mai 1984, selon nos recherches, n'a pas encore été modifié.

Discutons maintenant du programme de rachat de permis. Le 10 avril 1984, près de 2500 propriétaires d'auto-taxi de l'agglomération A-11 votaient sur un programme de rachat de permis appelé Opération 2000 et 54, 7%, soit 1369 personnes, ont voté pour ce programme contre 1106 qui s'y sont opposées.

Actuellement, dans le programme Opération 2000, selon les informations des

journaux, il y aurait 1100 propriétaires de permis qui auraient fait une demande au comité de programme de rachat. Le montant qui sera payé à chaque propriétaire sera de 12 000 \$. Le ministre a annoncé, compte tenu de l'échec de l'Opération 2000, une réduction de 1500 \$ à 1000 \$. C'est donc un changement unilatéral de ce programme de rachat, les membres n'ayant pas été consultés à ce sujet.

Je me permets de citer un article du Journal de Montréal du 7 octobre 1984, écrit par M. Marcel Côté, bien actif dans le domaine du programme de rachat de permis, intitulé "Personne ne gère le plan. Cela va tout croche." L'article se lit comme suit: L'un des principaux administrateurs responsables du rachat des permis de taxi à Montréal, lancé en vertu du décret gouvernemental du 2 mai 1984, reproche au gouvernement québécois son inertie dans le domaine. M. Côté a affirmé que le gouvernement ne remplit pas son rôle dans cette matière. Personne ne gère le plan de rachat. Il n'y a pas de mandataire, pas de chef d'orchestre. Le grand responsable, le maître d'oeuvre n'est pas là. Il n'est pas nommé. Le gouvernement hésite, cela crée de la confusion, cela va tout croche, dit-il. Les artisans, eux, sont d'avis qu'il faudrait éclairer tous les chauffeurs intéressés et procéder à un second vote sur le plan de rachat mis en branle. Si le plan de rachat de mars était suivi, auquel le gouvernement lui-même a collaboré, tout serait réglé. Les 2000 permis voulus seraient déjà rachetés estime, ostensiblement convaincu, M. Marcel Côté.

Depuis l'annonce du rachat de permis, il y a eu une incidence importante sur la location de voitures par les flottes d'automobiles. Le prix pour louer une auto, par jour, était de 32 \$ au mois de mars dernier. Maintenant, ceux qui sont locataires d'autos, louées en grande majorité dans les compagnies de flotte, paient aujourd'hui 38,00 \$.

Nous remarquons qu'il n'y a aucun décret en ce qui a trait à la location des voitures de taxi. Qu'arrivera-t-il du prix de location, à la suite du rachat des 1100 permis? Là encore, ce sera toujours le petit chauffeur de taxi qui sera touché. On augmentera sensiblement son droit de travail. Pour travailler, il devra louer une voiture à un montant substantiel.

Je tiens à souligner au ministre qu'il y avait eu une rencontre entre l'ancien ministre des Transports, M. Clair, et les liges de taxi. Je me permets de citer une déclaration du vice-président de la ligue des taxis, M. Mansuy. Il ajoute qu'il serait d'accord pour que 2000 permis de taxi soient retirés sur le territoire A-11. Cependant, il craint que certains problèmes puissent se poser relativement aux modalités de rachat

ainsi qu'aux coûts qui seront occasionnés par les propriétaires de taxi restants. Dans cette optique, il croit qu'il serait peut-être préférable de commencer par racheter un nombre inférieur de permis et envisager un certain contingentement. Exemple: une personne, une voiture.

J'aurais, dès le début de ce débat, quelques questions à poser au ministre. Ou bien qu'il en prenne note. Le ministre peut-il nous indiquer si les signataires de l'offre de participation au programme de réduction de permis ont reçu - tous ceux qui ont reçu un formulaire pour que leur permis de taxi soit racheté - en date d'aujourd'hui, le montant de 5000 \$ qui est prévu dans les modes de paiement du contrat.

Le ministre peut-il nous informer, à la suite de la requête de nombreux propriétaires de taxi, s'il entend demander un nouveau vote sur son nouveau programme de rachat de permis, compte tenu que l'Opération 2000 n'a pas fonctionné comme prévu? Autre question au ministre: Sur les 1100 personnes qui ont, à ce jour, signé une offre de participation, combien y en a-t-il qui ont décidé de se retirer du plan? Selon les informations, il y aurait 1100 demandes de transfert de permis par le programme de rachat et, selon les informations que nous possédons, il y aurait plusieurs personnes qui ont signé ces formules de rachat qui, aujourd'hui, ont fait une demande de retrait de leur offre à la Commission des transports.

Le ministre pourrait-il nous informer également s'il y a des propriétaires de flotte de voitures-taxis qui participent au programme de rachat de permis? Sur les 1100 permis, au moment où on se parle, combien y a-t-il de permis de flotte de taxis qui seront récupérés? Est-ce qu'il y en a ou si ce sont simplement des propriétaires artisans, des propriétaires uniques qui ont une ou deux voitures?

J'ai lu un article dans le journal qu'à la suite d'un nouveau programme d'inspection des voitures taxis il en coûtera un montant de 85 \$ lorsque la CUM déposera ses règlements. On nous informe - et c'est dans l'article du journal - qu'il y aurait un montant de 85 \$ à payer par le propriétaire d'auto-taxi pour les fins d'examen de son véhicule.

Au cours de ce débat, Mme la Présidente, nous toucherons également au transport collectif. Nous toucherons le problème de la sécurité routière; nous toucherons aussi le problème des limousines, en particulier dans la région de Québec, et nous toucherons le problème des concessions gouvernementales dans les domaines public et parapublic en ce qui a trait au coût que les propriétaires de taxi doivent contribuer en supplément des montants qu'ils versent déjà à titre de propriétaire de voiture-taxi.

Maintenant, nous passons au ministre.

La **Présidente (Mme Bacon)**: M. le ministre des Transports.

Réponse du ministre

M. Jacques Léonard

M. Léonard: Mme la Présidente, nous discutons ce matin d'un programme de rachat de permis de taxi qui a été mis au point, en particulier, par le milieu lui-même. Je rappellerai en guise d'ouverture ce qui s'est passé dans tout ce dossier depuis le début.

Je crois qu'il faut dire que mon gouvernement est le premier gouvernement qui se soit intéressé de façon concrète à l'industrie du taxi. Auparavant, on en avait parlé beaucoup, on avait gratté beaucoup les plaies, mais on n'avait rien fait pour les guérir.

Il s'est écrit, en 1982, le livre blanc sur le taxi avec la collaboration de l'industrie et des artisans de ce secteur. Le livre blanc proposait un programme d'actions qui devait se réaliser graduellement en trois volets. Il s'agissait d'élargir, d'abord, le rôle du taxi en offrant de nouveaux services aux usagers afin qu'il s'intègre mieux au réseau actuel du transport de personnes. Donc, c'était une approche de développement de nouveaux marchés pour le taxi.

Le deuxième volet consistait à assouplir le cadre réglementaire qui régit l'industrie pour permettre aux instances locales de mieux jouer leur rôle, donc d'amener les municipalités ou les organismes intermunicipaux à s'intéresser aux taxis.

Enfin, comme troisième volet, il s'agissait d'affirmer l'existence, des ligues pour qu'elles favorisent, à partir du milieu lui-même, le développement de ce type de transport, donc responsabiliser les ligues.

Je crois qu'il faut dire, il faut convenir que dans ces trois volets le gouvernement a affirmé sa volonté comme aucun ne l'avait fait auparavant. Il a présenté la loi sur le taxi, qui a été adoptée en décembre 1983 à l'Assemblée nationale, et les grandes solutions avancées par cette loi étaient d'arrêter la tendance de centraliser à Québec les contrôles sur l'opération de ce service de transport public, comme nous l'avons fait pour d'autres modes de transport, par exemple, dans d'autres lois comme la loi de la CTCRO, la loi sur la société de transport de Laval qui accorde le pouvoir aux élus municipaux et dont nous aurons à débattre bientôt.

Il s'agissait, par la loi, d'ouvrir de nouveaux marchés pour combattre l'érosion de la clientèle traditionnelle qui était largement causée par le phénomène de banlieue et l'accroissement du parc des automobiles individuelles. Quand on compare les chiffres, cela devient éclairant. En 1958, ce parc d'automobiles était de 968 000, alors

qu'en 1981 il était de 3 514 000. Il s'agissait donc d'ouvrir de nouveaux marchés, soit en permettant le taxi collectif, le transport de biens, de marchandises et aussi le transport de citoyens handicapés. Il fallait aussi ne pas oublier l'engagement à simplifier la réglementation et à la rendre plus dynamique.

Au dépôt de la loi, cette mise en application était prévue pour la fin de l'année 1984. En décembre, il y aura consultation sur l'ensemble de l'industrie sur un projet de règlement que nous espérons déposer bientôt, pour impliquer dans cette consultation la fédération des ligues, les ligues elles-mêmes, les associations de services, les artisans et les propriétaires. Dès que le règlement sera prêt, nous ferons cette consultation avec le milieu.

Depuis, qu'est-ce qui a été fait en ce qui concerne les nouveaux marchés? Il s'agit, dans ce concept, d'augmenter la rentabilité de chaque véhicule-taxi en l'utilisant mieux plus souvent. Il fallait donc trouver des clientèles supplémentaires et cela a été fait en termes de services aux handicapés, à la CTCUQ (la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec) à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal pour les secteurs est et ouest, à la CTRSM depuis septembre, et à toutes les corporations de transport en général. Partout, il y a des chiffres de performance qui parlent par eux-mêmes; il en coûte moins cher par tête d'habitant, par transporté, d'utiliser le taxi que d'utiliser d'autres types de véhicule. En particulier, à la CTCUQ la preuve a été faite, il s'agit d'un rapport de 2-1 et parfois même de 3-1.

Dans le cas du taxi collectif, vous avez remarqué que dans la loi de la société de transport de Laval il y a un article qui favorise le transport collectif et qui confirme la volonté du milieu, comme celle du gouvernement, d'utiliser davantage le taxi. Il y a des expériences, en particulier celle qui a été faite à Châteauguay dans le secteur, comme d'autres transporteurs. Il y a aussi toutes sortes d'initiatives, du genre taxi-DAC parce que les SIDAC veulent utiliser davantage le taxi. Il y a aussi le transport de colis qui est dorénavant permis; il y a des offres qui ont été faites par les ligues de taxi elles-mêmes de faire du transport scolaire. Bref, il y a un éveil à ouvrir ces nouveaux marchés aux taxis et eux-mêmes y collaborent très étroitement, d'ailleurs. Ce sont les premiers intéressés.

Sur l'autre aspect des choses, quelle a été la place faite aux autorités locales? Vous savez que la Communauté urbaine de Montréal porte un grand intérêt à l'avenir du taxi et à la qualité du taxi sur son territoire. Je suppose bien aussi que les autres communautés, les autres villes l'ont déjà fait jusqu'ici ou attendent l'expérience

qui sera tentée à la CUM. La CUM a en effet inclus à son budget de 1985 la création d'un bureau du taxi. Le ministère lui-même est en négociation avec la CUM à propos de ce transfert de juridiction qui concerne d'ailleurs la Régie de l'assurance automobile comme la Commission des transports. Il y a effectivement des amendements nécessaires qui sont à l'étude et des budgets qui sont en préparation tant au niveau de l'implantation que de la mise en oeuvre.

En ce qui concerne un bureau du taxi, tous les intervenants ont comme objectif l'autofinancement de ce bureau. Nous avons entendu des gens du taxi de Montréal qui nous ont fait part de leurs craintes à ce sujet et de leurs espoirs, aussi, qu'ils voyaient dans ce transfert de responsabilité. Donc, il y a un bon rythme et tout arrive comme prévu.

Place est faite aussi à l'industrie du taxi elle-même. Je crois que l'on doit remarquer la grande qualité d'intervention, le réalisme économique de la part de l'ensemble des liges de taxi.

Nous avons d'ailleurs accordé, quant à nous, une subvention à la Fédération des liges de taxi lors de l'examen de la loi sur le taxi en décembre 1983. La fédération va faire de même et va prêter sa collaboration à l'étude du nouveau règlement lorsqu'il viendra. Je crois que c'est un exemple de prise en main par l'industrie elle-même de son avenir que celui du plan de rachat de permis par l'industrie de l'agglomération A-11. Ce plan a été préparé grâce à nos subventions par la Chambre de commerce de Montréal, une firme de recherche SECOR. Il a ensuite dû passer l'étape d'un référendum, où une majorité de 54% des détenteurs se sont dits favorables, avec un nombre record de voteurs, pour les taxis. (10 h 30)

Il y avait dans ce plan l'hypothèse d'un objectif maximal d'un retrait de 2000 permis et de frais annuels pouvant atteindre 500 \$, qui a donc reçu l'adhésion de la majorité. Le plan a fait l'objet d'éditoriaux favorables au moment du référendum et le 23 octobre dernier, lorsque nous avons donné le feu vert au rachat, il y a eu encore des éditoriaux - en particulier, celui de la Presse - qui étaient favorables et qui disaient voir enfin luire l'espoir.

Il s'agit là d'un plan préparé par le milieu. Il faut insister là-dessus. Le gouvernement a décidé de l'appuyer. Il a investi pour lui quelque 200 000 \$ dans sa préparation et sa promotion, comme le demandait le conseil d'administration de la ligue A-11. Quant à lui, le ministère des Finances a lancé des appels d'offres pour le choix d'un fiduciaire, nécessaire à l'administration du plan. Nous avons choisi la banque d'épargne qui soumettait l'offre qui coûterait le moins cher à l'industrie. Sur ce

plan, en tout cas, il y a des discussions qui se sont engagées; quant à la banque d'épargne, nous pourrions préciser davantage tout à l'heure. Donc, le ministère des Finances doit maintenant choisir l'institution prêteuse. Nous allons choisir l'option la moins coûteuse pour avantager le plus possible la ligue des taxis. L'ensemble du plan dans l'état actuel est encore moins coûteux à chacun des propriétaires. Le retrait de 1500 permis va coûter autour de 1000 \$ par année et il accroîtrait la rentabilité nette d'environ 30% pour chacun des permis. Alors, tout cela, au moment où nous en sommes, semble une étape réaliste. La chambre de commerce nous a donné le feu vert dès que le cap des 1000 permis a été atteint. L'ensemble des élus de l'agglomération et du conseil d'administration du comité de rachat nous ont demandé unanimement de procéder immédiatement au rachat au prix de 12 000 \$• Alors, il y a quelques opposants qui ont d'ailleurs été rencontrés et dont la position repose sur l'obligation d'un nouveau référendum, sur un certain nombre de choses. Mais ce que je veux dire en conclusion c'est que le gouvernement s'est occupé de l'avenir du taxi et du présent du taxi au Québec avec l'appui et le dynamisme du milieu.

La Présidente (Mme Bacon): M. le député de Vimont.

Argumentation

M. Jean-Guy Rodrigue

M. Rodrigue: Merci, Mme la Présidente. En fait, dans la foulée de ce que vient d'indiquer le ministre, il est bon de se souvenir que l'industrie du taxi a connu des périodes un peu difficiles dans le passé et a donné lieu à de nombreux rapports qui, finalement, n'ont pas changé grand-chose à la situation des propriétaires et opérateurs de taxis.

En fait, si on fait un résumé des études ou encore des rapports de commissions qui ont siégé là-dessus, on peut se souvenir qu'en 1940 il y a eu la commission Schubert, en 1946, la commission Asselin, en 1953, la commission Dawson, en 1963, la commission Harold et, finalement, en 1970, le rapport Bossé. Tous ces intervenants avaient fait des recommandations qui allaient un peu dans le même sens, c'est-à-dire qu'ils restreignaient et réglementaient l'opération de l'industrie; ils ont tenté d'uniformiser... Finalement, ils ont un peu encarcané l'industrie dans un tas de réglementations et tout cela a fini par aboutir à Québec où cela a été centralisé, alors que pendant une certaine période de temps cette réglementation était administrée par les autorités locales.

Cela était plus facile à mon sens, les autorités locales étant plus près des citoyens à cet égard-là et aussi la situation étant très différente. Quand on est à Gaspé, ou à Rouyn, ou encore à Granby, ce n'est pas la même chose, l'industrie du taxi, que lorsqu'on est à Montréal. Enfin, il y a des éléments qui se ressemblent et qui sont identiques, mais il y a également des points de différence importants. De sorte qu'il fallait, pour essayer de régler les problèmes que toute cette centralisation et toute cette réglementation pouvaient avoir engendrés en plus des autres problèmes qui découlent des conditions économiques, une nouvelle approche au dossier du taxi. C'est ce que le gouvernement du Québec a fait en publiant son livre blanc sur l'industrie du taxi, auquel s'est référé le ministre tout à l'heure.

Ce livre blanc, qui a été analysé, a donné lieu à d'importantes représentations et d'importants mémoires qui ont été présentés devant la commission parlementaire qui était chargée de l'étudier. D'ailleurs, le titre était assez évocateur, c'était: De nouvelles avenues pour le taxi. C'était pour tenter de sortir des sentiers battus, de la réglementation à outrance, d'avoir une approche nouvelle pour aborder les problèmes de cette industrie, les aborder dans un esprit de responsabilisation des intervenants eux-mêmes et, également, de décentralisation de certains pouvoirs vis-à-vis des autorités locales.

Récemment, j'ai eu l'occasion de rencontrer le président de la Fédération des ligues de taxis du Québec, M. Jean-Guy Pelletier, qui est un citoyen de mon comté, donc c'était plus facile, il habite tout proche de mon bureau. Il est venu me voir et on a jasé pas mal sur la façon dont cela se déroule, le climat, les problèmes qu'il pouvait encore y avoir. Bien sûr, il y a encore des choses à régler, tout ne s'est pas réglé d'un coup sec. Mais ils sont très satisfaits de l'approche du gouvernement et aussi de l'ouverture que le gouvernement manifeste dans ce dossier.

Lors de l'étude d'un des projets de loi, la loi 47 qui décollait, en fait, des études et des constatations qu'on avait faites à l'occasion de la publication du livre blanc, le gouvernement avait accordé une subvention à la Fédération des ligues de taxis pour qu'elle puisse consulter ses membres, pour saisir ce qui était important pour eux, quelles étaient les avenues de solution qu'ils voulaient apporter et être en mesure de venir informer le gouvernement convenablement des désirs des chauffeurs de taxi.

Dans ce sens-là, l'approche que le gouvernement a prise, à savoir d'impliquer le milieu et, en même temps aussi, d'aller vers une décentralisation et une "responsabilisation" des intervenants du milieu plutôt que de tenter de tout centraliser à Québec, Mme

la Présidente,, je pense que c'est la bonne approche. Maintenant, dans cette foulée, il s'agit de prendre les problèmes un à un, comme ils se posent, et de les régler. Et je pense que déjà, jusqu'à présent, cette méthode et cet état d'esprit ont fait que les résultats sont relativement bons. Je pense que nous aurons l'occasion d'en parler ce matin.

Vous me faites signe que mon temps est presque écoulé. Alors, je vais arrêter là pour l'instant, sur ces remarques préliminaires. Mais j'ai hâte que l'on puisse parler de questions spécifiques parce qu'il y a des choses qui se sont passées, entre autres à Laval, qui découlent de ces décisions du gouvernement et qui sont extrêmement intéressantes.

La Présidente (Mme Bacon): La parole est au député de Sainte-Anne.

M. Maximilien Polak

M. Polak: Merci, Mme la Présidente. Je voudrais parler du problème du rachat de permis à Montréal. La situation est sérieuse, et même désastreuse. Je dois vous dire que le ministre ne semble pas prendre ce débat trop au sérieux, il n'a répondu à aucune question du député de Jeanne-Mance et j'ai bien noté qu'il est rentré douze minutes en retard, avec un air un peu nonchalant. Je pense que sa responsabilité va un peu plus loin que cela.

Dans son communiqué de presse, il dit, et je le cite quand il parle de l'industrie du taxi: Je lui souhaite bonne chance et un meilleur avenir. Je dois vous dire qu'à Montréal il y a actuellement une centaine de propriétaires de taxi qui regardent la télévision ce matin. J'en ai parlé cette semaine avec des propriétaires de taxi, des petits, des plus grands. Aujourd'hui, ils sont devant leur téléviseur pour écouter. Ils veulent avoir des réponses, de l'action et des résultats, pas juste du bla-bla-bla.

Mme la Présidente, certains propriétaires ont voté, dans le temps, pour une formule qui s'appelle Opération 2000. Cela voulait dire - c'était bien entendu quand ils ont voté, avec une maigre majorité de 54% - qu'on était pour retirer 2000 permis du marché, au total. De plus, il était entendu dans le "package deal", comme on l'appelle, que le prix, la cotisation annuelle était de 1500 \$ par année, payable en trois versements de 500 \$ chacun.

Maintenant, nous sommes arrivés au point qu'il y a 1130 offres de vente qui ont été soumises et il y en a même quelques-uns qui ont commencé à changer d'avis parce que vous changez les règles à mi-fluveu. Ainsi, ce n'est pas vous, parce que le ministre va probablement se cacher en disant que ce n'est pas lui, c'est la ligue. Vous

avez la responsabilité, vous êtes le ministre des Transports, vous êtes le ministre responsable dans ce dossier.

La situation est désastreuse parce que, en se basant sur l'Opération 2000, il devait y avoir des revenus additionnels de 60% pour ceux qui restaient dans l'industrie; avec 1200 permis, les revenus additionnels vont être de 10%. La cotisation de 1500 \$, maintenant il y a un changement à mi-fleuve... apparemment, la cotisation annuelle va être réduite à 1000 \$. Donc, il y en a qui disent: J'ai vendu parce que la cotisation était à 1500 \$; maintenant, je voudrais changer d'avis, parce que si la cotisation est de 1000 \$ je pourrai continuer à exploiter mon taxi. Pensez bien à cela, il y en a qui y pensent et ont exactement cette opinion.

Les petits propriétaires de taxi sont endettés jusqu'au cou. Connaissez-vous le problème de l'assurance dans l'industrie du taxi, pas seulement à Montréal, mais partout? Parlez donc avec les chauffeurs de taxi, ici à Québec, du problème de l'assurance et des promesses faites à l'époque par le ministre des Finances. Il va regarder cela, c'est un scandale, c'est une situation scandaleuse de monopole de quelques compagnies qui exigent des prix exorbitants aux propriétaires de taxi. C'est inclus dans le coût d'exploitation du taxi.

Le prix de vente était fixé à 12 000 \$ et pas un seul n'a reçu ses 12 000 \$. C'est bien beau de venir ici douze minutes en retard, ce matin, avec vos fonctionnaires; tout le monde s'installe bien et on va faire un petit débat. Nous ne sommes pas ici juste pour avoir une petite discussion, vous lisez vos notes, vos beaux documents fournis par le gouvernement, répondez à nos questions. Commencez, dans les prochaines cinq ou dix minutes, à répondre aux questions du député de Jeanne-Mance. L'industrie du taxi attend ces réponses. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bacon): La parole est au ministre des Transports.

M. Jacques Léonard

M. Léonard: Mme la Présidente, je voudrais répondre maintenant aux questions qui ont été posées par le député de Jeanne-Mance. La première qu'il a posée, c'est: Les signataires ont-ils reçu un paiement? Non, le versement de la somme convenue doit se faire au moment de l'acceptation des offres de vente par le fiduciaire à la suite de l'approbation de la Commission des transports du Québec. Je pense qu'à l'heure actuelle il n'y a pas eu de paiement versé.

La deuxième question, malheureusement, je ne l'ai pas entendue, je m'excuse. Je ne sais pas si le député pourrait me la répéter?

M. Bissonnet: Oui, la deuxième

question, c'est: Le ministre peut-il nous informer, à la suite de la requête de nombreux propriétaires de taxi, s'il demandera un nouveau vote sur un nouveau programme de rachat qui a été modifié?

M. Léonard: Non, ce n'est pas dans nos intentions de demander un nouveau vote,

Disons que sur les 1148 offres reçues par le fiduciaire au 9 novembre 1984, c'est le chiffre le plus précis que nous avons à ce moment-ci... Vous posez la question: Des 1100 propriétaires qui ont fait une offre de vente, combien ont décidé de se retirer? Il faut dire ceci: les offres signées par les propriétaires de permis sont irrévocables jusqu'au 31 décembre prochain, donc 1984. Ce que nous pouvons penser maintenant, c'est qu'il semblerait qu'entre 50 et 100 propriétaires auraient manifesté, pour des raisons diverses, le désir de retirer leur offre. Le comité de rachat a indiqué qu'il n'envisageait pas, à ce stade, d'autoriser le retrait des offres. Je pense que, sur ce plan - je voudrais répondre très précisément à votre question - c'est le comité de rachat qui va statuer sur cette question.

Nous nous avons demandé aussi s'il y avait des propriétaires de flotte qui participent au programme. Oui, il y en a. C'est difficile d'établir des statistiques précises parce qu'il y a, en fait, des propriétaires qui sont enregistrés sous plusieurs noms de compagnie, par exemple, mais on a pu établir que la population des acheteurs est globalement semblable à l'ensemble de la population des détenteurs de permis à Montréal en ce qui concerne les ratios flotte-artisan. Donc, la proportion des gens, des propriétaires de flotte qui ont offert de vendre leur permis est à peu près semblable à celle des artisans. C'est simplement au niveau des proportions, je ne peux pas donner de chiffre précis à ce moment-ci.

Quant au coût du nouveau programme d'inspection proposé par la CUM, nous allons attendre que la CUM statue définitivement. Je crois que c'est déjà inscrit à leur budget, en tout cas, ils sont en période d'acceptation du budget présentement, et on va déterminer avant la fin de l'année, au moment de l'adoption du budget, quel sera le coût pour chacun des permis de taxi en ce qui concerne l'inspection. La réponse, en fait, appartient à la CUM.

La Présidente (Mme Bacon): La parole est à Mme la députée de Dorion.
(10 h 45)

Mme Huguette Lachapelle

Mme Lachapelle: Mme la Présidente, je pense que personne n'est sans savoir que le dossier du taxi me préoccupe et m'intéresse

depuis longtemps. C'est sûr que j'ai des questions qui sont complétées par les réponses du ministre, mais je suis toujours un peu inquiète. Entre autres, je m'inquiète de ceux qui ont voté à 54, 7%. C'étaient les propriétaires de taxi qui étaient les plus intéressés à vendre leur permis. Ils se sont prononcés sur un plan de rachat de 2000 retraits de permis. Est-ce que le ministre pourrait me dire - parce qu'on sait que tout le monde est impliqué, que tout le monde va se prendre en main et participer à ce plan de rachat - quelles sont les pénalités qui seront imposées à ceux qui refuseront de payer? Il y en a qui ont voté pour, mais il y en a d'autres qui vont être obligés d'y participer, même sans le vouloir. Est-ce qu'il y aura des pénalités pour les gens qui refuseront de payer?

M. Léonard: Oui. Le paiement des droits va être fait en même temps que l'on fera le renouvellement du permis à chaque année, au moment du renouvellement du permis. C'est à ce moment-là que quelqu'un pourra être passible de perdre son permis s'il ne payait pas...

La Présidente (Mme Bacon): M. le ministre, il faudrait que Mme la députée de Dorion utilise son droit de parole de cinq minutes. Le ministre pourra lui répondre au moment de sa prochaine intervention.

Mme Lachapelle: Très bien. Voici ma deuxième question. Vous aviez parlé des droits de transfert. Comme ce ne sont pas toutes les personnes qui auront à payer le droit de transfert, j'aimerais que le ministre explique davantage en profondeur le droit de transfert de 10 000 \$. Je sais que ce n'est pas tout le monde qui aura à payer ce droit de transfert. J'aimerais que le ministre me dise qui aura à payer ce droit de transfert et qui n'aura pas à le payer.

Une autre question qui nous est souvent posée, un peu comme pour les membres de l'Opposition parce qu'ils rencontrent probablement les mêmes personnes que moi, est celle de l'inquiétude des petits chauffeurs de taxi qui doivent payer actuellement plus de 5 \$ par jour pour la location de leur voiture. Est-ce qu'on pourra empêcher cela aussi? Il y a des propriétaires de flotte de taxis, que je connais, qui mettent en vente un certain nombre de permis. Mais, finalement, s'ils s'en prennent aux petits par la suite, je trouve cela un peu contre notre nature. C'est tout.

La Présidente (Mme Bacon): Est-ce que votre intervention est terminée, Mme la députée?

Mme Lachapelle: Ce sera tout.

La Présidente (Mme Bacon): M. le député de Saint-Laurent.

M. Germain Leduc

M. Leduc (Saint-Laurent): Mme la Présidente, avec la venue du PQ au pouvoir, plusieurs Québécois avaient espéré avoir une meilleure part des richesses. Ils avaient espéré être des bénéficiaires de ce gouvernement. Parmi ceux-là, bien sûr, il y a les gens les plus modestes de la société, particulièrement les jeunes. Parmi les gens les plus modestes, les classes les plus modestes de la société, on peut retrouver sûrement les chauffeurs de taxi, les gens qui vivent de l'industrie du taxi. Or, on s'aperçoit, à la lumière de l'expérience vécue, que ce sont ceux qui font partie des classes les plus modestes, particulièrement les jeunes, comme je le disais tantôt, qui ont été les plus durement frappés par ce gouvernement, par la récession qui a été causée en grande partie par l'inertie, le manque de solution aux problèmes économiques du Québec.

On regarde ce qui s'est fait, ce que le gouvernement a fait là-dedans. On réalise qu'ils ont très bien identifié les problèmes. De ce côté-là, aucun problème. Mais il n'y a pas eu de solution. Tout ce qu'on a fait, c'est de changer le ministre. Cela a fait que le résultat est toujours nul. On a eu une commission parlementaire au mois de février 1983 où on a étudié longuement le problème de l'industrie du taxi. Ensuite, on a présenté le projet de loi 47. Dans ce projet de loi, on a identifié des problèmes. On a dit: Il faudrait peut-être chercher des solutions dans le transport collectif, dans le transport de colis, dans la fourniture de services spécialisés. Encore là, on a créé des espoirs. On a parlé du trop grand nombre de permis. Tout le monde le savait. Encore là, on a identifié un problème qui était très bien connu. On a établi qu'à Montréal il y avait un permis de chauffeur de taxi pour 243 habitants, alors qu'à Toronto, c'est un pour 800 habitants et à New York, un pour 500 habitants. Il est bien évident que nous avons trop de taxis au Québec, surtout dans la région de Montréal. On propose donc un plan de rachat. On devait racheter 2000 permis et augmenter de 60% les revenus des chauffeurs de taxi, des détenteurs de permis; on devait ajouter à leurs revenus un montant de 30 \$ par jour. Les détenteurs de permis, au début, n'avaient aucune objection à payer les 750 \$ qu'on leur demandait pour le reste de l'année 1984 et, par la suite, les 1500 \$ par année sur une période d'environ sept ans. Bien sûr, on était d'accord, parce qu'on espérait avoir de meilleurs revenus. La réalité a été tout autre. On s'est aperçu qu'il n'était pas possible d'obtenir le rachat de 2000 permis; on a donc parlé de 1100. Pour certains,

1100, c'est l'équivalent de rien parce qu'on dit qu'apparemment il peut y avoir 1000 taxis qui, comme on dit dans cette industrie, ont le nez collé le long des murs, ne roulent pas.

Avant de terminer mon intervention, je voudrais... Tantôt, j'ai parlé de classe modeste, j'ai parlé des gens les plus pauvres, les plus défavorisés de la société; je pense que ceux-là en font partie. Selon les statistiques, un chauffeur de taxi gagnerait en moyenne 9978 \$ par année. Il y aurait une augmentation, selon la nouvelle formule de rachat, de 10%. Tout ce qui resterait, c'est environ 3 \$, soit la différence. Vous payez 1000 \$ et il leur resterait 3 \$. Si on veut comparer cela au seuil de pauvreté, le Conseil du développement social a établi que le seuil de pauvreté pour une personne était de 9056 \$. Je suppose que les chauffeurs de taxi ne sont pas tous célibataires. Si la famille est composée de trois personnes, le seuil de pauvreté est à 18 113 \$; pour quatre personnes, il est de 21 131 \$. Le Conseil national du bien-être social a établi que, pour une personne, le seuil de pauvreté est établi à 7322 \$. Imaginez que ces gens-là vivent nettement en deçà du seuil de pauvreté.

J'ai une seule question à poser et je pense que c'est la question capitale: Qu'est-ce que le ministre entend faire dans l'immédiat pour sortir ces gens de la misère, pour leur donner un salaire, un revenu décent, comme tout citoyen du Québec peut espérer avoir?

La Présidente (**Mme Bacon**): La parole est au ministre des Transports.

M. Jacques Léonard

M. Léonard: Mme la Présidente, j'ai deux réponses à donner à Mme la députée de Dorion, mais je voudrais d'abord répondre au député de Saint-Laurent. Je me suis fait préparer un tableau, pour répondre exactement à votre question, à savoir ce que le ministre entend faire pour améliorer les conditions de vie des propriétaires de taxi. Je pense que vous avez posé la bonne question.

Il y a différentes hypothèses posées par SECOR, soit le rachat de 2000, de 1500 ou de 1200 permis. En passant, je voudrais simplement parler du texte distribué aux propriétaires de taxi avant le vote, dans lequel on disait ceci: L'objectif visé par le plan de rachat est un retrait maximal de 2000 permis dans l'agglomération A-11. Le nombre de retrait pourrait être inférieur. Le mot "inférieur" était souligné dans le texte. C'est donc dire que ce n'était pas un engagement absolu de racheter 2000 permis, mais un nombre maximal qui pouvait être inférieur et, déjà, l'hypothèse avait été

avancée.

Dans le cas où vous aviez 2000 permis rachetés, la dette totale était de 24 900 000 \$, les droits annuels de 1583 \$, le revenu brut généré de 14 579 \$, le revenu brut annuel généré par permis restant était de 14 000 \$ et le revenu net annuel généré par permis, droits annuels soustraits, était de 7000 \$.

Si l'on se réfère maintenant à l'hypothèse de 1200 permis rachetés, le total de la dette était de 14 400 000 \$, les droits annuels par permis restant étaient de 763 \$ au lieu de 1500 \$, le revenu brut annuel additionnel généré par permis de 7000 \$ et le revenu brut annuel généré par permis, en soustrayant, devient de 3451 \$. Cela peut simplement répondre à votre question de savoir ce que l'on fait pour améliorer le revenu des propriétaires de taxi. Cela améliore la situation économique de chacun des taxis qui restent dans le milieu. Je pense que c'est important de le souligner. Donc, nous faisons des choses, mais nous ne les faisons pas nous-mêmes, mais en appliquant le plan que la ligue des taxis nous a proposé. Maintenant, si vous me permettez - je ne sais pas s'il me reste beaucoup de temps pour répondre à Mme la députée de Dorion...

La Présidente (**Mme Bacon**): Deux minutes, M. le ministre.

M. Léonard: Elle a posé un certain nombre de questions quant au paiement des droits et s'il y avait des pénalités. Il y a effectivement des conditions nécessaires au renouvellement du permis et la condition, c'est que le droit soit payé à chaque année. Ce droit est payable en quatre versements pour faciliter les choses aux propriétaires de taxi. Il y a un taux d'intérêt qui sera applicable sur les sommes dues après échéance. Il n'y a pas, si vous voulez, de pénalités prévues dans la loi. Il n'y a pas de sanction, mais c'est simplement au niveau du renouvellement du permis qu'à ce moment-là, si quelqu'un n'a pas payé son permis, celui-ci sera retenu jusqu'à ce qu'il ait payé.

En ce qui concerne le droit de transfert, si les permis qui font actuellement l'objet de transfert le sont en dehors du cadre du plan de rachat, effectivement, celui qui veut le faire en dehors de ce cadre doit payer un droit de transfert de 10 000 \$. S'il le cède, il n'a pas à payer ce droit. Il y a des exceptions prévues. On envisage de le faire, même si le règlement n'est pas encore terminé, en cas de décès, s'il y a un lien familial direct, ou s'il y a une invalidité qui empêche d'obtenir le permis de conduire de la classe 31.

Enfin, la troisième question portait sur l'impact, sur les locataires de véhicule. Je crois qu'il faut laisser jouer les forces du marché sur ce plan. Le marché va établir le

nouveau taux de location. Bien sûr, il y a des variations au moment où l'on se parle, mais je suis convaincu qu'il s'établira un équilibre dans le temps et qu'il faut laisser jouer les forces du marché. On ne peut pas par règlement fixer le taux horaire de location d'une voiture-taxi. Les chauffeurs vont sûrement conserver une partie du gain réalisé. Ils pourront bénéficier de conditions de travail améliorées sûrement, puisqu'ils auraient normalement un moins grand nombre d'heures de travail pour gagner un revenu équivalent ou supérieur.

La Présidente (Mme Bacon): M. le député de Bourassa.

M. Patrice Laplante

M. Laplante: Mme la Présidente, le député de Saint-Laurent, on dirait qu'il arrive tout d'un coup dans le taxi. Je ne sais pas s'il connaît réellement la valeur des individus qui y travaillent. Tous les lundis, ou à peu près, je déjeune ou je dîne avec des chauffeurs de taxi dans mon comté. C'est un problème qui est aigu d'abord, très difficile à régler parce qu'il n'y a aucun gouvernement, jusqu'à maintenant, qui a pu obtenir un consensus général concernant le travailleur du taxi. Chacun a ses revendications, chaque région aussi. Si la zone 11-A a ses revendications, la zone 5 en a elle aussi.

On propose, à un moment donné un homme, un taxi; un chauffeur, un taxi. D'autres proposent d'autres solutions. On essaie d'avoir des approches globales pour le taxi. C'est une formule qui a été trouvée pour le rachat du taxi. Elle n'est pas parfaite, elle a ses inconvénients. Un des principaux inconvénients que je vois actuellement c'est ceci: Pourquoi celui qui vend son taxi n'est-il pas payé tout de suite, ou plus rapidement? Je pose la question au ministre. Il n'y a pas possibilité de réparer cette lacune-là? Si je vends mon taxi, il faut que je sois payé et que j'en finisse avec cela tout de suite; ne pas attendre le temps qui fuit entre les deux.

Maintenant, on dit: Qu'est-ce que le gouvernement a fait pour le taxi cette année, depuis qu'il est là? Il en a fait beaucoup. D'abord, il a réussi à débloquer des avenues nouvelles pour le taxi à partir du transport des handicapés, le taxi collectif. Il est important pour le taxi de ne pas se retrouver toujours à Québec concernant une politique provinciale du taxi. Il y a une décentralisation qui se fait actuellement à la Communauté urbaine de Montréal où les règlements concernant le taxi à Montréal sont complètement différents de ceux d'un taxi en province. On pourra sur place régler les problèmes, les adapter au moins aux taxis qui sont là.

(11 heures)

C'est une industrie qui est très difficile pour tous ceux qui y ont travaillé. Ceux qui le voient de l'extérieur ne le pensent peut-être pas. Les partis politiques savent que le taxi est un haut-parleur important pour les partis politiques; c'est environ 20 000 ou 30 000 haut-parleurs dans la province, quel que soit le gouvernement. J'ai hâte qu'on arrête de penser à ces choses et qu'on essaie de trouver des solutions avec l'Opposition. L'Opposition ne propose rien de neuf, rien, rien ce matin. Vous êtes encore dans les vieux dédales de revendications que vous aviez avant 1965, avec le rapport Bossé et autres. Aidez-nous! Votre rôle, c'est cela. Ces 30 000 travailleurs ont besoin de tout le monde. Il me restait deux minutes.

Maintenant, la principale question que je veux poser pour venir en aide à ceux qui vendent le taxi, souventefois, c'est par besoin qu'ils vendent aussi les flottes. Je suis content d'apprendre qu'ils ont participé au moins à 50% du rachat de taxi. Je demande au ministre quel moyen il prendra pour payer le plus rapidement ceux qui ont à vendre leur taxi.

La Présidente (Mme Bacon): Votre intervention est terminée, M. le député. M. le député de Sainte-Anne.

M. Maximilien Polak

M. Polak: Merci, Mme la Présidente. Le ministre vient de montrer de belles pancartes en couleur avec toutes sortes de chiffres: 2000 permis, 1500, 1200. M. le ministre, il faut bien savoir que les propriétaires de taxi ont accepté ce qu'on appelle l'Opération 2000. Ils ne veulent rien savoir de vos chiffres de 1500 ou 1200. En fait, ce n'est pas 1200; c'est 1130 ou 1100. Ne commencez pas à tricher l'industrie du taxi en venant avec des pancartes, des chiffres. Le seul chiffre qui compte, c'est le chiffre 2000, Opération 2000. C'est pour cela qu'ils ont voté, pas pour autre chose.

Deuxièmement, il faut bien comprendre que, maintenant, on a changé la pratique dans tout ce plan, à mi-fleuve, et les propriétaires n'ont pas voté pour de tels changements. C'est très important. Vous faites un changement même de cotisations, cela n'a pas été accepté. On parle de 5300 à Montréal. On n'a pas pris en considération qu'il y en a 600 qui sont ce qu'on appelle de l'industrie au mur, ce sont des taxis qui appartenaient aux flottes qui ne marchaient pas. En fin de semaine, il y a 1000 chauffeurs qui ne travaillent pas. Il faut prendre cela en considération quand vous faites vos beaux chiffres et que vous dites combien ces gars vont gagner de plus, parce que cela va être encore moins que ce que vos chiffres indiquent.

Maintenant, une autre inquiétude dans l'industrie, c'est que les gens n'ont plus confiance en vous. Je pose une autre question: Quelle garantie y a-t-il que le gouvernement n'émettra pas plus tard d'autres permis, si le public commence à se plaindre du service? Avec vous, on voudrait avoir des garanties par écrit parce qu'ils n'ont plus confiance en votre parole.

Pour cette raison, M. le Président, les propriétaires demandent un nouveau vote parce que la situation diffère grandement de celle pour laquelle ils ont voté en avril. Ils ont voté pour l'Opération 2000 et non pas pour une opération 1500, 1200, 1100; pour l'Opération 2000, pas une autre.

Je trouve cela bien bizarre que vous disiez qu'ils ont voté pour à 54%; 54%, c'est une faible majorité. Vous autres, vous n'avez jamais accepté un vote de 60%, au référendum, contre vous. Au moins, au référendum, on savait pourquoi ils ont voté; eux savaient pourquoi ils ont voté par une faible majorité de 54%. Là, vous changez les règles du jeu et vous refusez d'accorder un nouveau vote. Demandez donc un nouveau vote pour savoir ce qu'ils en pensent, les propriétaires de l'industrie du taxi.

Mme la Présidente, le temps est venu pour nous de souhaiter la bonne chance à l'industrie et un meilleur avenir. Je sais que le ministre n'est pas toujours responsable du contenu de son communiqué de presse; il porte la signature de Suzanne Sauvé. Je pense bien que Suzanne va être critiquée pour cette petite remarque. Les chauffeurs de taxi qui ont reçu cela ont trouvé cela pas mai insultant.

Je vous souhaite bon succès et bon avenir, quand les gars sont en faillite à cause de changements aux règles du jeu à mi-fleuve. Ils vous demandent carrément et on répète la même question: Avez-vous l'intention d'intervenir pour qu'un nouveau vote soit tenu? Je vais changer la question en disant: Dites donc tout de suite aujourd'hui qu'il y aura un autre vote; moi, ministre des Transports, je vais faire tout mon possible et intervenir pour qu'un nouveau vote soit pris, pour qu'on sache une fois pour toutes qu'est-ce que les propriétaires de taxi pensent de ce système avec tout le changement à mi-fleuve, le gros changement, avec toutes vos pancartes.

Deuxièmement, avez-vous l'intention de modifier votre règlement? Vous avez encore le règlement qu'on a devant nous et qui n'a jamais été officiellement changé. Avez-vous l'intention de le faire?

Troisièmement, êtes-vous prêts à accorder un apport, une aide quelconque pour que le plan puisse fonctionner? Nous, on a toujours dit: On veut que le plan fonctionne. On est en faveur du plan. On n'a rien contre le plan, mais un plan honnêtement appliqué, un plan qui s'appelle: Opération 2000. Si ce

n'est pas 2000, c'est votre responsabilité de retourner auprès des propriétaires de taxi et de leur demander ce qu'ils en pensent. Quand le député de Bourassa commence à nous faire des reproches... S'il vous plaît, depuis 1976 que vous êtes ici. Vous êtes au gouvernement depuis huit ans, n'oubliez pas cela, et c'est encore la même situation désastreuse. Les chauffeurs de taxi dans votre comté aussi sont presque en faillite. Ils se plaignent, eux aussi, ils payent le même taux d'assurance idiot et exagéré. Vous n'avez rien fait.

M. Laplante:... pour faire travailler les députés.

M. Polak: Merci.

La Présidente (Mme Bacon): Il vous reste encore une minute, M. le député. Est-ce terminé?

M. Polak: J'en ai fait assez.

La Présidente (Mme Bacon): La parole est au ministre des Transports.

M. Jacques Léonard

M. Léonard: Mme la Présidente, je voudrais quand même rappeler une chose; par rapport à tout ce dont on a parlé auparavant, le gouvernement actuel est le seul qui pose un geste d'appui à un plan préparé par l'industrie elle-même, que nous pensons correct et dans la bonne voie pour solutionner les problèmes du taxi.

Je vois que M. le député de Jeanne-Mance vient d'arriver. Il a été absent pour plusieurs minutes. Alors, je pense que pour une interpellation qu'il a convoquée lui-même...

La Présidente (Mme Bacon): À l'ordre!

M. Bissonnet: S'il vous plaît!

M. Léonard:... il pourrait être un peu plus assidu en Chambre.

M. Bissonnet: Je suis en Chambre, M. le ministre, et je tiens à vous le dire.

La Présidente (Mme Bacon): À l'ordre!

M. Léonard: Depuis quinze secondes.

M. Bissonnet: J'étais ici à côté, d'accord?

La Présidente (Mme Bacon): À l'ordre, s'il vous plaît!

M. le ministre.

M. Léonard: Mme la Présidente, je

voudrais simplement rappeler au député qu'en ce qui concerne le nombre de permis l'objectif qui était visé par le plan de rachat, c'était le retrait maximal de 2000 permis de taxi dans l'agglomération A-11. Le nombre de retraits pourrait être inférieur. Je cite le texte lui-même qui a été distribué à tous les propriétaires de taxi et sur lequel il s'est tenu quelque 20 réunions d'information. Le montant sera déterminé en fonction du prix, du nombre d'offres de vente acceptables ou transmises par le mandataire aux fiduciaires, de la durée du rachat, de la capacité de payer des acheteurs. C'est dans ce contexte que nous avons établi le tableau que je vous montrais tout à l'heure. Alors, je le reprends pour le bénéfice du député.

Une voix: Il faut le lui répéter.

M. Léonard: Idéalement, si on rachetait 2000 permis, le rendement pour chaque propriétaire serait supérieur, mais même à 1200 permis, c'est déjà intéressant. Nous améliorons la situation. Je pense qu'il faut le constater et il faut avoir l'honnêteté de le dire. C'est dans ce contexte, d'ailleurs, que la ligue a demandé que le plan s'applique. Au moins, il y a un pas dans la bonne direction, ce qui n'empêche pas qu'il puisse s'ajouter d'autres permis, d'autres propriétaires qui veulent vendre leur permis et, donc, aller le plus possible vers 1500 et vers 2000, mais l'objectif maximal était de 2000, ce qui n'excluait pas que cela puisse être inférieur. Le rendement est toujours là, le droit annuel dans le cas où il y en a 1200, c'est 763 \$ et on se retrouve ici avec un revenu net annuel additionnel de 3451 \$, en moyenne, par permis. Donc, il y a une amélioration. Nous faisons des choses. C'est, au fond, le plan de la ligue de taxi elle-même qui est appliqué ici.

Une autre question qui a été posée par le député: Quelle garantie y a-t-il qu'il n'y aura pas d'autres permis d'émis? Moi, je puis m'engager à ce qu'il n'y ait pas d'autres permis d'émis. Pour cela, il n'y a aucun problème, je le dis ici. Nous demandons à la Commission des transports de ne pas émettre d'autres permis mais, dans huit ans, quand vous serez peut-être au pouvoir, j'espère que vous non plus n'émettrez pas d'autres permis. Je pense que c'est cela, la garantie; c'est une garantie des institutions démocratiques, et de ceux qui les représentent aussi. En ce qui nous concerne, il n'y en aura pas d'autres d'émis.

Sur ce que je viens de dire par rapport au plan de rachat lui-même, si l'on rachetait 2000 permis, effectivement, le rendement par voiture qui reste ou par permis qui resterait serait supérieur mais, déjà, à 1200, le rendement est significatif et il suffit, il me semble, à justifier que l'on mette le plan de rachat en marche. Est-ce qu'il y a besoin

d'autres votes? Je crois que non. Les gens se sont prononcés au printemps dernier, après avoir eu l'information, chacun dans ses mains, et après avoir eu 20 assemblées où on a discuté du plan de rachat. Ce que nous offrons, finalement, c'est une situation qui peut d'ailleurs évoluer vers les 2000, mais nous souhaitons qu'elle évolue le plus possible vers les 2000 permis rachetés de sorte que le plan donne toute son efficacité. Mais, déjà, les résultats sont assez positifs pour qu'on aille de l'avant.

La Présidente (Mme Bacon): Mme la députée de Dorion.

Mme Huguette Lachapelle

Mme Lachapelle: M. le ministre, à la suite de la loi 47, il est maintenant autorisé d'oeuvrer dans différents domaines, dont le transport des écoliers, le transport de personnes handicapées, de colis et le transport spécialisé. Toute forme de transport avec des individus, des employeurs, des organismes pour des causes de travail, de loisir, d'études et de traitements médicaux, tous ces services devront maintenant faire l'objet d'un contrat. Il y en a un, entre autres, qui m'intéresse d'une façon un peu plus particulière: c'est le service qu'on va offrir à nos personnes handicapées. Je sais qu'à Québec, cela se fait depuis un bon bout de temps. Les chauffeurs de taxi sont très intéressés et le font d'une manière très humaine et ouverte envers les handicapés. Ce service, finalement, c'était un problème que l'on connaissait mal et qu'on a injustement donné jusqu'à maintenant.

Le service par taxi est peut-être un peu plus coûteux pour ces personnes handicapées. Maintenant, c'est un service plus accessible parce qu'aucun handicapé n'est refusé. Il n'y aura pas de délai de 24 heures; il y aura un service plus direct et plus adéquat pour ceux qui peuvent se déplacer. Les chauffeurs de taxi qui se sont spécialisés dans ce type de service... M. le ministre, je sais qu'il y a actuellement un projet pilote qui a été mis à l'essai dans l'agglomération A-5; pourriez-vous me dire si les autres agglomérations, A-11 et A-12, pourront par la suite bénéficier aussi des retombées de ce nouveau marché? C'est tout.

La Présidente (Mme Bacon): M. le député de Marquette.

M. Claude Dauphin

M. Dauphin: Merci beaucoup, Mme la Présidente. J'aimerais dire, tout d'abord, que je suis heureux d'intervenir dans cette interpellation au niveau de la situation de l'industrie du taxi au Québec. Dans un

premier temps, je suis d'accord avec mes collègues de l'Opposition, à savoir que le gouvernement du Québec et son ministre des Transports sont atteints de la maladie d'essoufflement au niveau de la volonté politique de venir en aide aux chauffeurs de taxi du Québec. Mais j'aimerais m'attarder sur un autre sujet qui intéresse vivement les chauffeurs de taxi.

En tant que député, j'ai été en mesure de recevoir plusieurs chauffeurs de taxi à mon bureau de comté et ils m'ont fait état de la situation au niveau du Code de la sécurité routière. On sait qu'actuellement un chauffeur régulier ou un chauffeur de taxi qui accumule douze points d'inaptitude voit son permis révoquer pour une période de trois mois. Évidemment, non seulement les chauffeurs de taxi, mais ceux qui exercent comme fonction principale le métier de conduire un véhicule peuvent se voir décerner un permis restreint pour une période de trois mois, sauf que le problème se trouve à l'intérieur d'une période de deux ans. Si le chauffeur en question accumule deux fois douze points, il voit son permis révoquer pour une période de six mois et il est nullement admissible à un permis restreint. Ce à quoi je veux en venir, M. le ministre, c'est ceci: étant chauffeur de taxi et étant sur la route continuellement, les probabilités sont qu'on soit plus susceptible d'accumuler des points d'inaptitude qu'un autre chauffeur. C'est bien évident que pour nous, par exemple, les députés, ceux qui voyagent entre Montréal et Québec en voiture sont plus susceptibles d'accumuler des points que ceux qui prennent soit l'avion du gouvernement ou ont la commodité d'une limousine et d'un chauffeur privé.

M. le ministre, ce que je veux dire par là, c'est que les chauffeurs de taxi, étant sur la route continuellement, sont plus susceptibles d'accumuler des points, donc, plus susceptibles de se faire révoquer leur permis. Après, comme je le mentionnais tantôt, une récidive à l'intérieur d'une période de deux ans, ils sont obligés de s'astreindre au bien-être social. Comme vous le savez, M. le ministre, ces gens-là ne contribuent aucunement à l'assurance-chômage. Alors, ma question est bien simple: J'aimerais demander au ministre si, dans un avenir rapproché, il n'a pas l'intention d'envisager une révision du règlement relativement aux points d'inaptitude? (11 h 15)

M. le ministre, je ne vous demande pas d'annuler le règlement pour les chauffeurs de taxi, ce que je vous demande, c'est une plus grande latitude envers eux, puisque, comme vous le savez, ils sont continuellement sur la route et sont plus susceptibles d'accumuler des points. C'est sûr qu'un poisson a plus de chances de se mouiller qu'un oiseau. Dans ce sens-là, j'ai bien hâte

d'avoir votre opinion et votre réponse sur ce sujet.

La Présidente (Mme Bacon): Avez-vous terminé, M. le député? M. le ministre.

M. Jacques Léonard

M. Léonard: Mme la Présidente, je voudrais revenir sur une question qui a été posée par le député de Bourassa, à savoir quels moyens nous envisageons pour payer, le plus rapidement possible, les sommes dues à ceux qui ont offert leur permis en vente. La première des choses, comme la CTQ n'a pas encore rendu le jugement définitif là-dessus, le propriétaire d'un permis de taxi peut encore fonctionner avec son taxi. Donc, il y a quand même encore des revenus qui rentrent, jusqu'à ce qu'il soit retiré complètement.

Le jour où la Commission des transports du Québec retire le permis, il a été entendu, dans le plan de rachat, qu'il recevrait comptant la somme de 12 000 \$, alors qu'à l'origine on avait prévu la lui verser en deux versements, par exemple, un de 5000 \$ et l'autre de 7000 \$. Le comité de rachat et la direction de la ligue nous ont demandé de faire un versement total. Donc, le fiduciaire va bientôt procéder à l'acceptation des offres et, à ce moment-là, le versement sera total et ce sera sûrement d'ici au 31 décembre. Donc, il reste au plus un mois et demi - et je pense moins que cela - avant que les versements soient effectués.

Par ailleurs, en ce qui concerne les nouveaux marchés, je pense qu'il est important de comprendre que le rachat des permis se situe dans le territoire de la ligue A-11 à Montréal, où tout le monde - selon tout ce qui a été dit et écrit là-dessus - a constaté qu'il y avait trop de permis de taxi. C'est la constatation aussi des propriétaires actuels, à savoir qu'il y avait trop de permis. Donc, nous avons procédé à un plan de rachat. Ceci ne doit pas nous faire perdre de vue que, pour l'industrie du taxi en général au Québec, il y a une autre avenue qui se présente, c'est celle d'ouvrir de nouveaux marchés. C'est dans ce contexte, par exemple, que nous avons autorisé les commissions de transport urbaines à utiliser les taxis pour faire du transport de personnes handicapées, notamment. À l'origine ou, en tout cas, dans certains cas, des commissions de transport - c'était le cas de la CTCUM - utilisaient des modes de transport très spécialisés pour transporter les personnes handicapées, alors que, par exemple, à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec, on a utilisé des taxis.

Le résultat, de façon moyenne, générale, c'est que le coût à Montréal dépassait les 40 \$, mais qu'il était de l'ordre

de 20 \$ à la CTCUQ. Donc, il était deux fois plus élevé sur le territoire de la CTCUM que sur le territoire de la CTCUQ. Et ce voyant, les gens de la CTCUM ont aussi fait l'expérience d'utiliser le taxi, en particulier avec la ligue de l'est de Montréal, pour baisser les coûts du transport des personnes handicapées. Cela est un marché qui devient ouvert aux taxis, pas seulement sur le territoire de la Ligue A-11, mais dans l'ensemble du Québec.

Il y a beaucoup d'autres marchés. Je pense que les gens, compte tenu du niveau élevé du coût du transport, vont prendre davantage l'habitude d'utiliser le taxi au Québec. C'est, je crois, une habitude qu'il faut encourager. Le taxi est un mode de transport en commun qui évite à beaucoup de familles de s'acheter une deuxième voiture, notamment, ou parfois même une troisième voiture. Donc, il faut que les gens prennent l'habitude d'utiliser davantage le taxi, ce qui va améliorer la situation de l'industrie du taxi, mais qui va aussi rendre d'excellents services aux gens et à la population en général.

La Présidente (Mme Bacon): M. le député de Bourassa.

M. Laplante: Non, pas tout de suite.

La Présidente (Mme Bacon): Mme la députée de Dorion.

Mme Lachapelle: Pas tout de suite.

M. Laplante: Pas tout de suite.

La Présidente (Mme Bacon): Alors, M. le député de Jeanne-Mance.

M. Michel Bissonnet

M. Bissonnet: Mme la Présidente, je vais parler des concessions. D'ailleurs, M. le ministre, il serait peut-être bon de répondre à la question du député de Marquette en ce qui a trait aux personnes qui perdent leur permis de conduire, donc leur travail pour six mois, à cause des points d'inaptitude. Vu la circulation dans laquelle ils sont à Montréal, je dois vous dire franchement qu'il y a souvent des infractions à cause du client, parce qu'il est pressé. Souvent, les chauffeurs de taxi ont des billets à cause des clients qui sont pressés, et ça peut se comprendre.

Au niveau des concessions, en 1976, le Parti québécois promettait d'abolir les concessions gouvernementales dans les édifices publics et parapublics. Cela fait huit ans. Lors de l'adoption de la loi 47, j'ai fait ajouter le paragraphe 7 - c'est M. Clair qui était ministre à l'époque - et cet article se lit: "Établir les conditions ou les restrictions

relatives à l'accès des taxis à un poste d'attente ou à la concession d'un tel poste sur les immeubles et établissements publics qu'il détermine." À titre d'exemple, à l'hôpital Maisonneuve, 85 000 \$ vont au gouvernement du Québec pour permettre à une association de services d'utiliser de façon exclusive l'hôpital Maisonneuve.

En 1964, le maire Drapeau avait, à l'intérieur de la ville de Montréal, enlevé les postes privilégiés pour donner des postes en commun à tous les propriétaires de voitures de taxi qui paient le même prix d'immatriculation, donc qui doivent être traités au même niveau. Transport collectif. Depuis 1980, étude par-dessus étude. Phase expérimentale. On attend depuis trois ans que le ministère des Transports, avec la CUM ou la CUQ, fasse des phases expérimentales. C'est un marché où, dans l'agglomération A-11, on pourrait peut-être retirer au moins 300 permis pour les transférer au transport collectif pour des lignes qui ne sont pas payantes pour la CTCUM, donc pour lesquels ce sont toujours les contribuables qui paient.

Je voudrais poser une question au ministre concernant le taxi dans la région métropolitaine de Québec. Le ministre peut-il me dire s'il existe des permis de limousine dans la région de Québec? Je vais informer le ministre qu'il y a des plaques AT pour les services de limousine pour funérailles, baptêmes et mariages. Mais est-ce qu'il existe des limousines... Il y a des services de limousine qui sont annoncés dans les journaux. Selon les informations que je possède, il n'y a aucun propriétaire de limousine pour offrir un service comme tel. S'il y en a, si c'est le cas, c'est une concurrence déloyale envers les propriétaires de voitures de taxi de la région de Québec.

On a parlé également d'un rabais; on a déjà proposé ça au gouvernement, étant donné la difficulté des artisans chauffeurs de taxi, on a parlé d'un rabais sur la taxe de vente. Ces artisans doivent, tous les trois ans ou tous les deux ans dans certains cas, changer leur automobile, et c'est 9%, M. le ministre. Donc, je pense qu'à ce niveau, si on veut encourager et aider à améliorer la situation pénible que vit l'industrie du taxi, il pourrait y avoir un changement de politique.

Concernant les primes d'assurance, ça s'est amélioré légèrement, mais, encore aujourd'hui, les primes sont très élevées. Il y a également les plaques d'immatriculation où un chauffeur de taxi paie beaucoup plus qu'un autre propriétaire d'automobile. Là encore, c'est une revendication constante de la ligue de taxis.

Je voudrais savoir également pourquoi le projet de rachat de permis n'a pas fonctionné comme prévu. Pourquoi? Le montant de 10 000 \$ de pénalité qui se

termine au 31 décembre, n'aurait-il pas eu lieu ou n'aurait-il pas lieu, encore aujourd'hui, de changer cette politique pour l'établir sur une période de deux à trois ans? Il y a peut-être beaucoup de propriétaires qui attendent, justement, pour transférer leur permis de taxi au 1er janvier, alors qu'ils pourront vendre leur permis de taxi à un montant beaucoup plus élevé qu'aujourd'hui. C'est tout, Mme la Présidente, pour le moment.

La Présidente (Mme Bacon): La parole est au ministre des Transports.

M. Jacques Léonard

M. Léonard: Mme la Présidente, je voudrais d'abord répondre à la question posée par le député de Marquette tout à l'heure, en ce qui concerne le Code de la sécurité routière et la question des points de démerite. Les points de démerite visent à améliorer, en bout de course, la sécurité routière. Les points sont établis selon le risque qu'une infraction constatée représente sur le plan de la sécurité. Je crois qu'il faut dire que les taxis, comme transporteurs publics, doivent être doublement prudents, doublement respectueux des règles du Code de la sécurité routière. Je crois que c'est important.

Hier, nous avons annoncé, comme vous le savez, un gel des primes d'assurance en ce qui concerne la Régie de l'assurance du Québec; les primes n'augmenteront pas en 1985, pour des raisons de rendement net sur les placements de la régie. Il reste que le nombre d'accidents mortels a diminué un peu, mais le nombre de blessures légères a continué d'augmenter considérablement. Comme société, il faut absolument avoir cette préoccupation de la sécurité routière. Les taxis, comme transporteurs publics, doivent toujours avoir cette préoccupation en tête: la sécurité de leurs passagers et la sécurité des gens en général.

Là-dessus, je pense que nous avons ouvert la voie en donnant des permis restreints dans le cas où quelqu'un doit utiliser sa voiture pour travailler, pour gagner sa vie. Mais cela s'arrête là. Je ne pense pas qu'on doive ouvrir cette voie de façon indéfinie, de sorte qu'on permettrait aux gens de ne pas tenir compte du Code de la sécurité routière. Je pense qu'il faut être très prudent là-dessus.

En réponse aux questions du député de Jeanne-Mance, en ce qui concerne les concessions, je sais que c'est une abolition demandée par plusieurs ligues. Nous y pensons depuis longtemps. Nous en avons parlé au dernier congrès de la fédération des ligues. Nous avons aussi consulté des intervenants. Dans le prochain règlement, j'espère bien que nous allons avoir l'occasion

d'annoncer nos intentions. Je dis tout de suite que nous sommes favorables à cette question. Nous sommes disposés à abolir les concessions. Je pense qu'il faut que cela soit inscrit dans le prochain règlement.

Sur la question particulière des permis AT dans la région de Québec, il faut savoir que quelqu'un qui possède une plaque AT ne donne pas nécessairement le service de la limousine. Avant de répondre à la question du député de Jeanne-Mance, je voudrais faire une vérification. Cela me paraît important pour ne pas donner une réponse inexacte.

En ce qui concerne les rabais donnés aux taxis, il y a d'abord, faut-il le rappeler, le fait que les taxis disposent d'un rabais sur la taxe sur l'essence de 500 \$ par année. Déjà, c'est une des considérations majeures que nous pouvons inscrire. Ce montant de 500 \$ est quand même significatif. Par conséquent, est-ce qu'il faut réduire la taxe de vente? Est-ce qu'il faut les exempter de la taxe de vente? Comme gouvernement, est-ce qu'il nous faut réduire les primes d'assurance? Je pense qu'il faut laisser jouer les lois du marché là-dessus. En ce qui concerne la taxe, je pense que tout le monde doit payer ses taxes. Si on donne des exemptions à droite et à gauche, le gouvernement devra reprendre, ailleurs les exemptions de taxes qu'il donne ici et là, finalement. Là-dessus, je pense qu'on ne peut pas aller trop loin.

En ce qui concerne les droits de transfert, je voudrais souligner au député de Jeanne-Mance que je crois inexact ce qu'il a dit tout à l'heure. Les droits de transfert continuent après le 31 décembre. La période n'est pas déterminée au moment où on se parle. Normalement, ils continuent.

La Présidente (Mme Bacon): La parole est maintenant au député de Bourassa.

M. Patrice Laplante

M. Laplante: Je ne sais pas si c'est faisable, M. le ministre, mais voici. Le gouvernement donne, par la voie de la déclaration d'impôt, une déduction d'environ 500 \$ de compensation sur la taxe sur l'essence au chauffeur-propriétaire de taxi. Est-ce que ce montant de 500 \$ n'aurait pas pu servir directement au rachat du permis de taxi, au lieu de l'appliquer comme déduction dans la déclaration d'impôt? Peut-être que cela affecterait moins les personnes concernées.

Il y a autre chose. On sait que 250 \$ multiplié par 4, cela fait 1000 \$ par année pendant sept ans, selon la nouvelle politique de rachat des permis de taxi. Est-ce que celui qui voudrait payer comptant pour les sept ans pourrait bénéficier d'une diminution sur les intérêts qui pourraient être calculés sur la période de ces sept ans?

La Présidente (Mme Bacon): M. le député de Bourassa devra utiliser tout son temps...

M. Laplante: Oui. Je voudrais garder mon droit... Pardon?

La Présidente (Mme Bacon): Vous devrez utiliser tout votre temps. Si vous n'utilisez pas tout votre temps de cinq minutes, les quelques minutes qui resteront de votre droit de parole seront perdues.

M. Laplante: Est-ce que j'aurai la chance de revenir?

La Présidente (Mme Bacon): Non, ce sera terminé. Par la suite, il y a une intervention du ministre et une intervention du député de l'Opposition. (11 h 30)

M. Laplante: Dans ce cas, je vais prendre les quelques minutes qui me restent. Je trouve curieux, étant donné le peu de temps qu'il reste, que l'Opposition n'ait pas encore soulevé un problème aigu dans l'industrie du taxi, soit celui du racisme. Je trouve curieux que le député de Jeanne-Mance, qui défend tout le monde, n'ait jamais dénoncé le racisme qui provient et qui existe surtout dans son comté. Il s'y fait actuellement une concurrence que j'appelle déloyale de la part d'une compagnie de taxi versus une autre compagnie qui emploie actuellement des noirs. Cette dernière éprouve même des difficultés financières, peut-être un peu à cause de toute cette concurrence déloyale entre les deux compagnies. Le député de Jeanne-Mance parle de toutes sortes de droits, mais il n'a jamais mis le doigt là-dessus pour condamner ce qui se passe dans son propre comté. Il ne devrait pas y avoir deux poids, deux mesures. Les parlementaires devraient, à l'unanimité, condamner le racisme qui existe dans l'industrie du taxi. Il ne devrait pas y avoir de différence entre une association ou l'autre.

Je demande au ministre, à la suite des jugements survenus dans l'industrie du taxi et à la suite de la première enquête dont le dossier final vient de nous parvenir, s'il a l'intention d'aller en appel de ces jugements.

La Présidente (Mme Bacon): Il vous reste encore deux minutes, M. le député de Bourassa. C'est terminé?

M. Laplante: Oui.

La Présidente (Mme Bacon): M. le ministre des Transports, une dernière intervention de dix minutes.

Conclusions

M. Jacques Léonard

M. Léonard: Très bien, Mme la Présidente. Je pense que nous avons eu l'occasion de voir ce qu'il en était et de donner un certain nombre de renseignements. Je voudrais, avant de conclure, répondre à la question du député de Bourassa, à savoir si quelqu'un peut verser, dès le départ ou d'un seul coup, la somme qu'il doit verser, selon le règlement, sur une période de six ou sept ans. Je pense qu'il s'agit là d'arrangements individuels qu'un propriétaire peut prendre avec le fiduciaire ou avec la banque prêteuse. Je pense qu'il peut s'adresser à la banque et cela m'étonnerait... Tous ces arrangements sont possibles dans n'importe quelle entreprise et cela peut très bien se négocier.

En ce qui concerne l'autre question que vous avez posée, oui, il y a eu deux jugements. Je crois savoir que le ministère de la Justice de qui...

M. Laplante: Les 500 \$...

Mme Lachapelle: Le crédit d'impôt de 500 \$.

M. Léonard: Un petit moment. Concernant le crédit d'impôt, je pense que c'est le propriétaire lui-même qui peut le proposer, qui peut devancer son échéancier de rachat. Je croirais difficile d'inclure dans un règlement toutes sortes de situations particulières ou individuelles. Mais la porte est sûrement ouverte par rapport à un fiduciaire. Je suis convaincu qu'il y a moyen pour un fiduciaire de négocier des choses comme celles-là sur la base d'arrangements individuels.

En ce qui concerne les jugements des causes dont vous parliez - qui relèvent, d'ailleurs, du ministère de la Justice et non du ministère des Transports - je crois savoir qu'ils seront portés en appel. Je suis d'accord avec vous pour déplorer la situation actuelle dans l'industrie du taxi à Montréal. Je crois savoir qu'elle existe surtout dans les limites de Montréal et que tout cela relève de l'application de la Charte des droits et libertés de la personne. Dans ce contexte, il faut quand même faire attention et j'espère bien qu'au cours de la consultation qui aura lieu en vue de l'application du règlement ou lors de la discussion au sujet du règlement on pourra, dans la mesure du possible, inclure des dispositions qui pourraient empêcher de telles pratiques de se poursuivre, bien que, dès le départ, il faut être très conscient qu'on ne peut introduire dans un règlement tout le contenu de la Charte des droits et libertés de la personne. Ce sont les balises que nous nous donnons.

Je voudrais simplement, en guise de conclusion, dire un certain nombre de choses par rapport à ce plan. Le plan de rachat, à mon sens, représente une occasion unique d'améliorer la situation du taxi à Montréal, en particulier dans le territoire de la ligue A-II. C'est un projet qui vient du milieu - je tiens à le répéter - et qui a été demandé par les représentants du taxi. Il y a eu un vote, un référendum sur cette question. Les gens se sont prononcés à 54-46. Bien sûr, on aurait peut-être souhaité que ce soit 75-25. Cela aurait été plus clair. Il reste que la majorité, dans un système démocratique, je crois que cela compte. La majorité a décidé à 54% qu'elle était en faveur, en tout cas, pour ceux qui se sont exprimés. Je dois dire que, dans l'industrie du taxi, c'est une des rares fois où on a connu une bonne participation à un vote et qu'il s'est dégagé une majorité comme celle-là. Comme il s'agit d'une initiative du milieu, nous avons voulu l'appuyer et nous allons continuer de le faire. Il faut souhaiter aussi que les chauffeurs de taxi se tiennent solidaires derrière cette initiative qui va leur bénéficier de façon importante.

Je dirais aussi que, par rapport au constat qui a été fait par les gens, par tous ceux qui se sont penchés sur cette question, cela a toujours été une des conclusions: il y avait trop de permis de taxi sur ce territoire. Le nombre de permis de taxi vient de loin. Cela fait presque 40 ans, ou plus de 40 ans que c'est comme cela. Il faut se rappeler qu'à l'époque les Montréalais avaient beaucoup moins de voitures, que leur système de transport en commun était beaucoup moins développé et, donc, qu'il y avait une nécessité d'avoir beaucoup plus de permis de taxi. Aujourd'hui, effectivement, la voiture est venue, le transport en commun s'est développé; pourtant, nous retrouvons à Montréal beaucoup plus de permis de taxi que dans d'autres villes semblables en Amérique.

Je voudrais simplement vous donner un autre tableau, que nous avons d'ailleurs vu avec les gens du taxi à Montréal. Si on prend simplement des données, à Montréal, sur le territoire de la ligue A-U, il y a 245 personnes par permis à Montréal, 298 sur le territoire A-II. Sur le territoire de la CUM, 298; Montréal-Métro, 357. Ailleurs au Québec: à Québec, c'est 434 personnes par permis; 675 dans le Québec-Métro. Voyez les différences: Chicoutimi, 1524; Trois-Rivières, 1041; Sherbrooke, 962; Hull-Gatineau, 929. Voyez tout de suite le décalage: 245 à Montréal sur le territoire de la ligue A-II. Si l'on rachetait les 2000 permis, pour les baisser à 3289, cela nous donnerait 394. C'est encore un ratio très bas, comparativement à d'autres.

Maintenant, d'autres grandes villes en Amérique: New York, 672. Vous avez

cependant le New York-Métro qui est différent. À Chicago, 732; à Boston, 407; à Toronto, 865; à Ottawa, 964. En moyenne, dans les villes, c'est très différent. En ce qui concerne New York, il y a deux façons de calculer les choses, selon que l'on prend les permis, selon les types de permis que nous avons. Lorsqu'on prend les permis permanents, vous avez 11 754 permis pour la ville de New York, avec une moyenne de population de 672 par permis. Tout cela pour indiquer que, lorsqu'on considère la situation du taxi à Montréal, ce sur quoi tout le monde s'est entendu c'est qu'il y avait trop de permis. On le constate lorsqu'on considère ou compare la situation d'autres villes en Amérique. Lorsque l'on dit qu'il faut améliorer la situation du taxi, je pense qu'on a suivi, en proposant le plan de rachat de permis, qui, encore, n'est pas le plan du gouvernement, mais le plan du milieu, le raisonnement qui a été suivi dans d'autres secteurs de l'industrie, comme les scieries, les détaillants en alimentation, les boulangeries, etc., de réduire le nombre de permis. Il faut augmenter la rentabilité de la profession de chacun des détenteurs de permis et le ratio clientèle-permis sur l'île de Montréal, dans le territoire de la ligue A-11, est trop élevé.

Mme la Présidente, je pense qu'effectivement il y a des questions qui se posent par rapport au plan de rachat des permis de taxi à Montréal. À l'origine, certains disent qu'on visait les 2000 permis, mais c'était un objectif; il n'a jamais été considéré comme absolu. D'ailleurs, cela a toujours été présenté comme un objectif maximal; le nombre de permis rachetés pourrait être inférieur, ce qui a été souligné dans le texte de présentation du projet. Ce qui est en cause, c'est une amélioration de la condition des propriétaires de taxi à Montréal. Si l'on en rachète moins, effectivement, la rentabilité du plan de rachat est moindre, mais c'est quand même une amélioration par rapport à ce qui est présentement.

J'espère bien que toutes les questions techniques vont se résoudre dans les semaines qui viennent et que, dès la fin de l'année, le plan sera en opération complète.

La Présidente (Mme Bacon): La parole est au député de Jeanne-Mance pour dix minutes.

M. Michel Bissonnet

M. Bissonnet: Mme la Présidente, je voudrais d'abord remercier le député de Sainte-Anne, le député de Saint-Laurent et le député de Marquette, qui m'ont assisté dans ce débat aujourd'hui. Je voudrais informer le député de Bourassa que nous avons un député dans cette Chambre, qui s'appelle M.

Herbert Marx, et qu'il est le porte-parole officiel en matière de justice pour le Parti libéral du Québec. Je ne sais pas si vous étiez ici hier, mais, à de nombreuses occasions, M. Marx a posé de nombreuses questions à votre ministre de la Justice en ce qui a trait au problème racial dans l'industrie du taxi. À votre ministre, hier, on a demandé très spécifiquement qu'est-ce qu'il entendait faire immédiatement, et on attend la réponse encore, M. le député de Bourassa.

Mme la Présidente, nous avons eu des informations sur l'Opération 2000. Il est évident que, lorsque les chauffeurs de taxi ont voté pour ce projet de rachat de permis, c'était un objectif de 2000. Il faut tenir compte qu'il y a à peu près 800 à 1000 taxis, souvent, au mur. Des taxis au mur, ce sont des taxis qui ne travaillent pas. Donc, à la suite du rachat de permis de 1100, les 800 à 1000 taxis vont devenir effectifs. On va être dans la même situation qu'actuellement. C'est pour cela qu'on dit qu'il y aura une augmentation de l'ordre de 10% à 15% mais, compte tenu du montant qu'il faudra payer de 1000 \$ par année, les chauffeurs de taxi seront dans la même situation que présentement.

Pourquoi le plan de rachat n'a-t-il pas fonctionné? Vous me répondiez tantôt que les 10 000\$ continuaient, mais on ne sait pas jusqu'à quand. Dans le projet de règlement du 2 mai 1984, M. le ministre, ce n'est pas clair. On dit qu'au 31 décembre 1984 le plan de rachat se termine; la seule identification que nous avons dans le projet de règlement du 2 mai 1984: un droit particulier de 10 000 \$ est payable par l'acquéreur lors du transfert d'un permis de taxi de l'agglomération de Montréal.

Tenant compte que le programme de rachat se termine le 31 décembre 1984, ce n'est pas clair et pour les intervenants non plus, ce n'est pas clair, M. le Président. Lorsqu'on demande une révision du Code de la sécurité routière, tel que le député de Marquette l'a demandé, on ne demande pas que les chauffeurs de taxi ne respectent pas le code. Au contraire, on demande une révision. Ces conducteurs gagnent leur vie avec leur automobile et, constamment, de douze à quatorze heures par jour, sept jours par semaine, ils sont sujets à des infractions au Code de la sécurité routière. Lorsqu'ils perdent 24 points en 24 mois - il n'y en a peut-être pas des centaines, mais s'il n'y en avait même qu'une cinquantaine - ces personnes, à ce moment, privent leur famille d'un gagne-pain. C'est cela qu'on demande de réviser.

Vous avez le projet de loi 88 qui est devant cette Chambre. Il serait peut-être possible de faire des amendements pour préserver le travail de ces individus qui sont obligés d'aller sur l'aide sociale. M. le ministre, si vous voulez prendre une année

sabbatique, vous allez peut-être comprendre ce que je veux dire: 24 points en l'espace de deux ans, c'est une possibilité. Cela ne veut pas dire que la personne ne respecte pas la sécurité routière.

Je prends acte de la promesse de 1976 d'abolir les concessions. M. le ministre. Je souhaite et j'anticipe que, dans un règlement à venir, vous mettiez de l'avant cette proposition d'abolir toutes ces concessions.

M. le ministre, je vous ai posé la question à savoir si, lorsqu'une personne participait au programme de réduction, le montant de 5 \$ était payé immédiatement. Vous m'avez dit que c'était lorsque le permis serait transféré. J'ai le contrat devant moi. Mode de paiement... Lorsque le mandataire acceptera la présente offre, 5000 \$... Tous ceux qui ont signé la présente offre, qui est acceptée par le mandataire puisqu'on va devant la Commission des transports, auraient dû recevoir du fiduciaire le montant de 5000 \$. Que s'est-il passé pour ne pas que le plan fonctionne? Je recite Marcel Côté de la firme SECOR, qui est maintenant à la chambre de commerce.

Vous parliez des flottes d'automobiles, 50-50. Demandez aux chauffeurs de taxi et vérifiez combien il y a de flottes qu'ils vendent pour lesquelles ils vont transférer des permis dans le cadre du présent programme de rachat. Vous allez atteindre le maximum de 5%. Vérifiez, informez-vous dans l'industrie. Vous vous rabattez tout le temps derrière la ligue de taxis, c'est ce que vous faites, M. le ministre. M. Marcel Côté, une personne très compétente, a suggéré, dès le départ, par la firme SECOR, ce plan de rachat avec la Ligue de taxis A-11#. Je le cite, et il affirme: Le gouvernement ne remplit pas son rôle en cette matière. Personne ne gère le plan de rachat. Il n'y a pas de mandataire, pas de chef d'orchestre. Le grand responsable, le maître d'oeuvre n'est pas là, il n'est pas nommé. Depuis le mois de mai qu'on est sur ce programme de rachat, Mme la Présidente. Le gouvernement hésite, cela crée de la confusion. Je me rappelle le Renérendum. Vous vous rappelez les militants du Parti québécois dans un congrès: vous avez décidé un fait précis, que s'est-il passé après?

Une voix: Un nouveau vote.

M. Bissonnet: Dans l'industrie du taxi, on a voté pour un programme de rachat et, aujourd'hui, pourquoi y a-t-il tant de contestation? On a besoin de 2000 permis rachetés, non pas 1100. 1100, cela ne solutionne pas le problème. Peut-être qu'il serait possible au ministre dans le but de mettre - d'ailleurs, le règlement que vous avez annoncé le 19 octobre n'est pas encore publié... Actuellement, on est devant aucun règlement qui modifie ce règlement, et vous

avez changé unilatéralement les conditions. Adoptez au moins le règlement.

Les limousines au Québec, il faut regarder cela. Vous avez eu des revendications de la ligue de taxi A-36 à cet effet, il y a un an. Pas de réponse encore aujourd'hui. Pensez-y; c'est pour cela qu'on interpelle un ministre, c'est pour lui rappeler les questions qu'on lui pose depuis trois ans pour solutionner et aider l'industrie du taxi au Québec.

L'inspection des véhicules à Montréal. S'il arrivait qu'on ajoute une nouvelle taxe à un chauffeur de taxi - c'est possible, il faut éviter cela actuellement - lorsqu'on inspectera une auto-taxi, c'est le chauffeur qui devra payer. Au ministère des Transports, lorsqu'il y a des inspections de camions, est-ce le propriétaire du camion qui défraie l'inspection? La question est là.

Lorsque le député de Dorion mentionnait une augmentation d'allocation de voiture, les chauffeurs de taxi n'ont aucun contrôle, ce sont les flottes d'automobiles qui décident de l'allocation. Il va y avoir une auto à 38 \$ pour douze heures et, à une autre place, 41 \$. Il était à 32 \$. On a donné un montant de 500 \$ à tous les propriétaires artisans au Québec, un boni. Ils reçoivent ce boni du gouvernement fédéral depuis de nombreuses années. Cette fois-ci, on leur donne un montant de 500 \$, mais l'année dernière on l'a proposé et le projet de loi pour ces 500 \$ n'est pas encore adopté par cette Assemblée. Il le sera dans les prochaines semaines.

Le ministre des Finances a seulement inséré dans son projet de loi, le bill omnibus de cette année, ce crédit d'impôt de 500 \$. Cela fait longtemps qu'on aurait dû leur donner ce crédit d'impôt. Ils l'auront seulement au printemps prochain, mais depuis que vous avez promis ce crédit d'impôt, la taxe sur l'essence, vous ne l'avez pas diminuée, cependant. Que je sache, ces chauffeurs de taxi paient des taxes et des taxes. Essayez donc de penser davantage à eux et d'agir plus positivement et relancez le programme de rachat. Mettez-y des conditions: 10 000 \$, ce n'est pas clair, M. le ministre.

Je remercie mes collègues et je salue, en terminant, tous les chauffeurs de taxi. J'ai été un chauffeur de taxi, M. le ministre. Ce serait bien le "fun" que vous preniez une année sabbatique pour aller apprendre ce que c'est, parce que vous ne connaissez pas cela.

La Présidente (Mme Bacon): Ayant rempli son mandat, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 11 h 51)