



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

**de la Commission permanente  
des transports et de l'environnement**

**Le mercredi 3 juin 2015 — Vol. 44 N° 27**

Consultations particulières sur le projet de loi n° 36 — Loi  
modifiant diverses dispositions législatives concernant  
principalement le transport collectif (1)

**Président de l'Assemblée nationale :  
M. Jacques Chagnon**

---

**QUÉBEC**

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec  
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles  
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85  
Québec (Québec)  
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754  
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:  
[www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca)

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

## Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 3 juin 2015 — Vol. 44 N° 27

### Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Robert Poëti	1
Mme Martine Ouellet	2
M. Claude Surprenant	2
Auditions	3
Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM)	3
Association du transport urbain du Québec (ATUQ)	8
Taxelco	13
Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec	21
Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT)	30

### Autres intervenants

M. Pierre Reid, président

Mme Nicole Léger

M. Simon Jolin-Barrette

M. Serge Simard

M. Amir Khadir

M. Sylvain Gaudreault

\* Mme Diane Lavoie, AQTIM

\* M. Pierre Bélanger, idem

\* M. Daniel Beauchamp, ATUQ

\* Mme Johanne Blain, idem

\* M. Thierry St-Cyr, Taxelco

\* M. Abdallah Homsy, Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec

\* M. Dory Saliba, CPCDIT

\* M. Guy Chevrette, idem

\* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le mercredi 3 juin 2015 — Vol. 44 N° 27

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 36 — Loi  
modifiant diverses dispositions législatives concernant  
principalement le transport collectif (1)**

*(Quinze heures huit minutes)*

**Le Président (M. Reid) :** À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de procéder à des consultations particulières et des auditions publiques sur le projet de loi n° 36, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

**Le Secrétaire :** Oui, M. le Président, M. Bolduc (Mégantic) est remplacé par Mme Boulet (Laviolette).

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Alors, voici l'ordre du jour de cet après-midi. Nous allons débiter par les remarques préliminaires. Par la suite, nous entendrons l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal, l'Association du transport urbain du Québec et Taxelco.

Nous allons, juste pour vous prévenir tout le monde, là... l'horaire se termine à 18 h 15 plutôt que l'horaire habituel de 18 heures.

**Remarques préliminaires**

Alors, nous allons commencer par les discours préliminaires. Et je cède la parole au ministre des Transports pour vos remarques préliminaires. M. le ministre, vous avez la parole pour six minutes.

**M. Robert Poëti**

**M. Poëti :** Merci, M. le Président. Alors, j'ai le plaisir d'être parmi vous aujourd'hui afin d'entamer les consultations particulières concernant le projet de loi n° 36, intitulé Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif. J'aimerais saluer mes collègues évidemment de l'Assemblée nationale, du gouvernement... Le député de Dubuc, le député d'Argenteuil, le député d'Abitibi-Ouest, la députée de Laviolette, qui se joindra à nous un peu plus tard, également la députée de Vachon, qui nous a quittés, mais je sais va revenir dans quelques instants, il me semblait qu'elle était au téléphone, le député de Groulx évidemment, le député de Borduas.

• (15 h 10) •

Ce projet de loi de type omnibus comprend donc plusieurs modifications de nature technique, et ce, dans différents secteurs des transports.

Le transport aérien. Tout d'abord, le projet de loi fait passer la responsabilité du service aérien gouvernemental, qui relève actuellement du Centre de services partagés du Québec, au ministère des Transports. Il prévoit aussi la création du fonds aérien pour financer les activités du service aérien gouvernemental ainsi que ses équipements et infrastructures. Ce changement nous apparaît plus compatible avec la mission du ministère qui est d'assurer la mobilité durable des personnes et des marchandises. Il permet de consolider l'expertise et d'avoir une vision globale en matière de transport aérien en plus de permettre au CSPQ de recentrer ses efforts sur les services administratifs partagés.

En matière de transport en commun, le projet de loi comporte également diverses dispositions en matière de transport en commun. Ainsi, il propose d'habiliter deux sociétés de transport en commun ou plus à constituer un organisme à but non lucratif afin d'offrir des biens et services à des organismes de transport en commun contre rémunération. Il pourrait agir, à titre d'exemple, d'achats regroupés d'autobus, de préparation d'appel d'offres ou de vigie technologique relativement à l'électrification des transports. L'octroi de ce pouvoir aux sociétés de transport constitue d'ailleurs une demande de l'association du transport interurbain du Québec, que nous entendons aujourd'hui.

Le projet de loi suggère aussi d'accorder à un conseil intermunicipal de transport ou une municipalité organisatrice d'un service de transport en commun des pouvoirs réglementaires concernant la possession et l'utilisation des titres de transport et le pouvoir de nommer des inspecteurs pour appliquer la réglementation et intenter des poursuites pénales. Il s'agit de pouvoirs semblables à ceux déjà octroyés aux sociétés de transport en commun qui visent notamment à contrer les problèmes de fraude ou de non-paiement des titres de transport. Il y a lieu de souligner par ailleurs que cette demande provient de l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal, que nous entendons également dans les prochaines minutes.

Transfert des ouvrages liés au prolongement du métro. D'autre part, le projet de loi suggère une modification à la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport afin que le gouvernement puisse déterminer des modalités concernant le transfert des ouvrages liés au prolongement du métro, ce qui contribue à réduire les délais de transfert des ouvrages.

En terminant, le transport par taxi. En matière de services de transport par taxi, le projet de loi propose de conférer au ministre le pouvoir d'autoriser la mise en oeuvre de projets pilotes visant notamment à étudier, à améliorer ou à élaborer

de nouvelles règles applicables au transport rémunéré de personnes par automobile ainsi que la mise à l'essai de nouveaux types de véhicules électriques qui pourraient améliorer la sécurité des usagers et leurs services offerts.

Je tiens à préciser ici, dès l'ouverture de notre commission, que cette partie du projet de loi ne concerne en aucune façon UberX ou une intégration d'un projet quelconque qui toucherait UberX. Je me suis engagé à ne pas faire ça, et j'ai dit depuis le début mon opinion sur UberX. D'aucune façon ce projet de loi ne visait et il n'est pas de mon intention d'ouvrir la porte à UberX dans ce cas-là.

Et d'ailleurs je vais annoncer en ouverture également de cette commission... Et la première discussion que j'avais eue était avec le député de Mercier, qui m'avait dit : Ce serait une bonne idée de s'asseoir puis qu'on puisse parler ensemble de la problématique du taxi actuellement avec des gens, et il recommandait une personne qu'il connaissait du milieu du taxi, et je lui ai dit que j'étais exactement au même endroit que lui. Cependant, à ce moment-là, il y avait des changements importants au bureau de taxi de Montréal, où, au niveau de l'administration et des dirigeants, et il y a eu changement. Donc, je lui avais demandé un certain temps, le temps que le bureau de taxi de Montréal se réorganise. Et j'en ai glissé un mot au député de Groulx il y a quelques semaines en disant : Je vais vous contacter bientôt. Ce que je voudrais faire, c'est exactement ce que j'ai fait avec le groupe vélo l'année passée, c'est-à-dire d'organiser un comité pour discuter de tous les points, de la modernisation, des problématiques reliées au taxi actuellement, avec l'ensemble des intervenants. Et je m'engage à le faire dans les semaines à venir pour mettre sur pied ce comité-là d'échange pour pouvoir regarder tous ensemble les problématiques reliées au taxi, mais non seulement les problématiques, mais quelles avenues nous pouvons prendre pour améliorer le service de taxi à la grandeur du Québec, bien que Montréal, actuellement, se retrouvait dans, je vous dirais, une situation plus délicate ou problématique. Alors, nous allons mettre sur pied rapidement.

**Le Président (M. Reid) :** M. le ministre, le temps est écoulé, alors...

**M. Poëti :** Oui, parfait.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Alors, je passe maintenant la parole à la porte-parole de l'opposition officielle, Mme la députée de Vachon.

#### **Mme Martine Ouellet**

**Mme Ouellet :** Pour combien de temps, M. le Président?

**Le Président (M. Reid) :** Trois minutes.

**Mme Ouellet :** Trois minutes. Bon. Donc, projet de loi n° 36 sur, dans le fond, vraiment diverses dispositions législatives, donc, qui semblent quand même assez hétéroclites. Donc, on aura beaucoup de questions de clarification sur le besoin, là, du transfert pour le transport aérien, la volonté concernant les conseils intermunicipaux de transport. Nous avons des préoccupations, le ministre l'a un peu soulevé, concernant les projets pilotes en taxi, on sait qu'il peut avoir différents projets pilotes, mais on voudrait vraiment s'assurer, on est content de l'entendre, que ça ne touche pas UberX. Donc, nous aurons des amendements à proposer, j'imagine que le ministre sera ouvert étant donné qu'il a dit qu'il n'avait aucune espèce de volonté que ça puisse toucher UberX. Donc, nous aurons des amendements pour faire en sorte qu'effectivement les projets pilotes ne puissent pas permettre des projets tels UberX.

Et nous aurons aussi des questionnements sur l'AMT, dans le fond, le transfert de responsabilités de l'AMT concernant tout ce qui est prolongation du métro. Ça nous inquiète sur l'avenir de l'AMT. Est-ce qu'on doit voir, dans ces dispositions-là, une décision à venir sur l'AMT? Et mieux comprendre aussi... On voit que le transfert d'activités qui se fait actuellement par le Centre de services partagés à d'autres unités administratives... Est-ce que ça remet en question le Centre de services partagés? Jusqu'à quel point? Donc, nous aurons des questions concernant ces volets-là.

Donc, en soi, ça ne nous semble pas un projet de loi où il y a des enjeux importants, mais quelques préoccupations et nous annonçons déjà... et nous pourrions travailler ensemble d'ici à ce que nous fassions, là, l'étude article par article, un projet d'amendement sur l'article concernant le taxi pour s'assurer de bien cibler le genre de projet pilote qui souhaite être réalisé. Puis nous sommes ouverts à ce genre de projet pilote là, mais s'assurer qu'effectivement ça ne permette pas des projets de type UberX.

Et, voilà, nous offrons toute notre collaboration et nous pensons que ça pourra aller rondement.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, Mme la députée de Vachon. Je passe maintenant la parole au porte-parole du deuxième groupe d'opposition, M. le député de Groulx.

#### **M. Claude Surprenant**

**M. Surprenant :** Merci, M. le Président. Avant que nous commencions cette commission parlementaire sur le projet de loi n° 36, intitulé Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif, alors je tiens à prendre quelques secondes pour vous saluer, M. le Président, ainsi que les employés de cette commission, saluer également tous mes collègues du gouvernement, alors mes collègues... député d'Argenteuil, député de Dubuc et député d'Abitibi-Est, également ma collègue de l'opposition officielle, députée de Vachon, et leur personnel.

Alors, nous sommes donc dans la dernière ligne droite de cette session parlementaire, mais comptez sur moi pour pousser le bon travail jusqu'à la fin, M. le Président. Je vous assure de mon entière collaboration lors de l'étude de ce projet

de loi. Celui-ci est important principalement parce qu'il touche plusieurs moyens de transport. En effet, le transport collectif, le transport aérien et le transport par taxi sont directement visés dans le projet de loi n° 36. Ainsi, il est impératif de bien évaluer les propositions du gouvernement et les changements que le ministre souhaite apporter à ces divers moyens de transport.

Nous avons plusieurs questions que je compte partager avec la commission lors de mes interventions, mais nous ne sommes pas les seuls à avoir ces interrogations-là. Alors, les groupes que nous allons entendre aujourd'hui, dans les prochains jours, auront leur mot à dire, j'en suis certain. Je fais référence notamment aux acteurs de l'industrie du taxi qui, après consultation avec notre département de recherche, ont quelques réserves. Comme on peut le lire dans le projet de loi, le ministre souhaite créer des projets pilotes par arrêté ministériel visant à étudier, à améliorer ou à élaborer de nouvelles règles applicables au transport par taxi. Il sera question de savoir comment le ministre compte orienter ces projets pilotes, savoir quels sont ces projets pilotes que le ministre souhaite instaurer, etc.

On voit également que le ministre souhaite l'abolition complète du forum des intervenants de l'industrie du camionnage régional, un des seuls mécanismes existants qui permet le dialogue entre les acteurs de l'industrie du camionnage. Il faudrait analyser les conséquences d'un tel geste. À première vue, nous sommes ouverts aux propositions contenues dans le projet de loi n° 36. Bien évidemment, nous allons écouter attentivement et échanger avec les membres qui ont accepté de prendre le temps de soumettre leurs idées. Je les remercie d'ailleurs d'avance pour leur contribution. Alors, nous tenterons d'aller au fond des choses afin d'offrir et d'assurer, ultimement, un meilleur service de transport aux Québécois. Je vous remercie, M. le Président, et je suis prêt à commencer les travaux.

• (15 h 20) •

**Le Président (M. Reid) :** Merci beaucoup, M. le député Groulx. Avant de passer à la consultation, je voudrais souligner la présence avec nous cet après-midi du sénateur du Sénat français, M. Louis Nègre, qui est sénateur des Alpes-Maritimes, un endroit où il fait chaud, et maire de Cagnes-sur-Mer, qui est un endroit bien connu des touristes.

#### Auditions

Alors, nous passons maintenant à nos premiers invités. Je vous souhaite la bienvenue. Il s'agit de l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal. Et je vous demande de bien vouloir d'abord vous présenter et de présenter la personne qui vous accompagne. Et je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour votre exposé. À la suite, nous procéderons à une période d'échange avec les membres de la commission. Alors, à vous la parole.

#### Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM)

**Mme Lavoie (Diane) :** Alors, bonjour. Mon nom est Diane Lavoie. Je suis la présidente de l'AQTIM, l'association québécoise des transporteurs intermunicipaux et municipaux. Je suis aussi la présidente du Conseil intermunicipal de transport de la Vallée du Richelieu et, en tout dernier lieu, je suis la mairesse de Beloeil. Je suis accompagnée de mon directeur général, M. Pierre Bélanger.

Alors, bonjour à tous, M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. membres de la commission. D'entrée de jeu, nous tenons à remercier la commission pour son aimable invitation à soumettre un mémoire dans le cadre du projet de loi n° 36 portant sur diverses modifications législatives concernant principalement le transport collectif.

L'aspect du projet de loi qui nous concerne plus particulièrement porte sur le fait de conférer au conseil intermunicipal de transport ou à une municipalité organisatrice d'un service de transport en commun le pouvoir d'établir par règlement des conditions concernant la possession et l'utilisation de tout titre de transport délivré sous son autorité. Le projet de loi vise également à accorder le pouvoir de nommer un inspecteur responsable de l'application des règlements afférents et prévoit les dispositions pénales applicables en cas de non-respect.

À cet effet, nous tenons aussi à remercier M. le ministre des Transports pour avoir intégré ces éléments de contenu dans le projet de loi, considérant qu'ils font l'objet d'une demande de la part de notre association depuis quelques années. C'est en 1983 que la loi sur les conseils municipaux et intermunicipaux de transport dans la région de Montréal a été adoptée. C'est ainsi que 17 organismes municipaux ou intermunicipaux se sont constitués dans la région métropolitaine. Au cours des ans, ils ont connu un essor pour le moins fulgurant. En 1987, soit quelques années à peine après leur constitution, ces organismes enregistraient un achalandage annuel de 9,9 millions d'usagers transportés par 200 véhicules. Avec des budgets d'exploitation totalisant 22,1 millions. Plus de 25 ans plus tard, l'achalandage a pratiquement triplé avec 25,5 millions de déplacements, de même que le nombre de véhicules, qui est maintenant de 600. En regard des budgets, ils totalisent maintenant 176,6 millions, soit huit fois plus qu'en 1987. En fait, seul le nombre d'organismes a diminué durant cette période.

Puisque l'association québécoise du transporteur intermunicipal et municipal, AQTIM, regroupe aujourd'hui 12 des 16 autorités organisatrices de transport de la région métropolitaine, soit neuf conseils intermunicipaux de transport, deux organismes municipaux de transport et un conseil régional de transport. Ce sont plus de 100 municipalités qui sont concernées dans l'AQTIM avec une population totale de près de 1,4 million de personnes.

En regard de l'ensemble de la région métropolitaine, nos organismes membres qui sont répartis dans la couronne nord et sud représentent 25 % de la population totale. Somme toute, le transport collectif est en progression constante dans le territoire des couronnes, comme en font foi les statistiques de la dernière enquête d'origine-destination de l'AMT pour la région montréalaise. C'est dans les couronnes que l'achalandage a connu ses plus fortes croissances, de 2008 à 2013, avec une augmentation de 22 % pour la couronne sud et 33 % pour la couronne nord. Bien qu'il s'agisse de croissance relative, ces taux demeurent d'autant plus méritoires que la banlieue est reconnue comme étant la chasse

gardée des automobilistes. De telles statistiques découlent du dynamisme de nos organismes membres et démontrent la volonté des municipalités de développer le transport collectif tant pour des déplacements externes qu'internes à leurs territoires.

Face à cette importante progression des CIT et des organismes municipaux responsables du transport collectif, vous comprendrez que des modifications à leur loi constitutive sont, à l'occasion, nécessaires. Ainsi en est-il du pouvoir d'édicter par règlement des conditions au regard de la possession et de l'utilisation de tout titre de transport émis sous leur autorité. Il est utile de rappeler que la Loi sur les sociétés de transport en commun, L.R.Q., chapitre S-30.01, permet à cette dernière, et depuis de nombreuses années, d'exercer le pouvoir de réglementer les conditions de la possession et de l'utilisation de tout titre de transport émis, soit l'article 144 à 149, de même que celui d'inspection, articles 140 à 143. Ceci n'est pas le cas pour nos organismes puisque la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal ne prévoit pas de telles dispositions.

On peut présumer que, lors de l'adoption de cette loi, le législateur ne croyait pas utile d'accorder aux CIT et aux OMIT de tels pouvoirs puisque la perception des titres s'effectuait au moment de monter à bord des véhicules, donc a priori. En conséquence, les CIT pouvaient simplement interdire l'accès au service à une personne qui refusait de payer. Or, avec le déploiement du nouveau système de vente et de perception lié à l'implantation de la carte Opus, et ce, depuis 2009, les CIT et OMIT sont confrontés à une nouvelle réalité où la vérification de la preuve de paiement ne peut être effectuée qu'a posteriori. Il en découle donc la nécessité pour les CIT et les OMIT de détenir les pouvoirs adéquats pour leur permettre d'effectuer efficacement la vérification des titres à bord des véhicules et de sanctionner les usagers en infraction. On ne peut plus laisser uniquement aux chauffeurs la responsabilité d'interdire l'accès aux véhicules ou encore celle d'appeler les services de police pour évincer un usager en défaut. Vous comprendrez qu'une telle procédure a une incidence évidente sur le respect des horaires, sans négliger le fait qu'une intervention policière rapide dans les parties rurales de notre territoire est peu réaliste et, il faut bien l'avouer, ne fait pas partie de leurs priorités.

Il devient donc nécessaire que nos organismes puissent, tout comme les sociétés de transport qui nous côtoient et qui sont partie prenante du même système de perception... bénéficient des mêmes privilèges en matière de réglementation des titres de transport et d'inspection.

En ce qui concerne les amendes possibles, même si les montants peuvent sembler importants, il est utile de rappeler qu'on applique, dans la région métropolitaine, une grille tarifaire zonale se déployant en huit zones. Puisque nos organismes se situent dans les couronnes, soit dans les zones 5 à 8, un titre mensuel peut varier entre 161 \$ et 250 \$. Ainsi, le montant de l'amende ne devrait pas se traduire en économie. Toutefois, nos organismes entendent se concerter afin d'établir des mesures réglementaires comparables.

Nous espérons vivement que le projet de loi puisse être adopté au cours de la présente session afin que nos organismes puissent adopter les dispositions qui les concernent dans les meilleurs délais. Nous vous remercions de votre attention.

**Le Président (M. Reid) :** Merci beaucoup pour votre présentation. Avant de continuer, je voudrais avoir le consentement des membres pour donner la parole et permettre à la députée de Pointe-aux-Trembles de participer à nos travaux. J'ai le consentement? Merci. Alors, maintenant, nous allons passer, pour les échanges, du côté ministériel. M. le ministre.

**M. Poëti :** Merci, M. le Président. Alors, encore une fois, bienvenue, Mme Lavoie, M. Bélanger.

Bien, je vous remercie des gentils mots. Parce qu'effectivement il y a plusieurs années que vous attendiez ça. Et, lorsque notre gouvernement a regardé l'ensemble des dossiers, et chaque ministre dans leur ministère respectif, mais principalement dans le mien, où on a une collaboration non seulement avec les élus, mais avec les organismes aussi qui représentent et qui travaillent directement pour les citoyens... Et cette demande-là m'apparaissait tout à fait légitime, et c'est pour ça qu'on l'a mise pratiquement intégralement à votre demande. Et je veux vous rassurer aussi. Vous savez que nous travaillons actuellement sur la gouvernance, et en aucune façon ceci va... on ne va pas éviter ou retarder de vous donner ces pouvoirs-là. Ils vont être utiles, de toute façon, une fois que la gouvernance va être en place, là. Il n'est pas question ici d'abolir les CIT, mais de les regrouper. Vous le savez, on en déjà parlé.

Alors, en ce qui me concerne, je pense que ce projet de loi répond à vos attentes. Et c'est notre objectif également. Et j'étais content d'entendre la députée de Vachon tantôt dire qu'il y a... ça a soulevé certaines questions, le projet de loi, parce qu'il touche évidemment certaines sphères différentes d'activités du transport, mais qui ne semble pas présenter d'interrogations majeures ou en tout cas fatales, c'est la façon que je pourrais l'expliquer. Donc, j'espère qu'on pourra l'adopter d'ici la fin de la session.

• (15 h 30) •

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions du côté ministériel? Je passe maintenant la parole à Mme la députée de Pointe-aux-Trembles.

**Mme Léger :** Bonjour. Bonjour madame, bonjour monsieur. Merci d'être là, merci d'avoir pris la parole et de nous indiquer vos intentions. Dans le fond, vous savez, c'est des nouvelles responsabilités qui vont vous être allouées. Dans ces nouvelles responsabilités, donc, c'est plus de pouvoir, plus de responsabilités, plus de mandats. Est-ce qu'il y a des investissements qui vont vous être alloués? Comment vous allez réorganiser les choses en ayant ces pouvoirs-là et les investissements qui vous seront accordés, s'il y a lieu?

**M. Bélanger (Pierre) :** Vous permettez que je réponde?

**Le Président (M. Reid) :** Oui.

**M. Bélanger (Pierre) :** Premièrement, je tiens à vous dire que, je ne sais pas si vous avez le même texte, mais on a écrit le mot «amandes», m-a-n-d-e-s, on tient à être plus sévères que ça, ce serait a-m-e-n-d-e-s.

En ce qui concerne les gens qui y travailleraient, on pourrait partager le travail avec un inspecteur dans le sens où il y a, j'en conviens, qu'il y a des organismes qui sont plus modestes que d'autres. Donc, ce poids en inspection là, on pourrait le partager; on a 12 organismes dans le territoire, puis on fait du travail ensemble à l'AQTIM.

**Une voix : ...**

**M. Bélanger (Pierre) :** Oui, pour l'instant, on est 12. Mais on peut partager le travail.

Non, de dire que c'est des exigences supplémentaires, écoutez, on l'a fait à l'occasion cette vérification-là, mais le problème qui en résulte, c'est qu'on ne peut pas sortir la personne, on ne peut pas non plus lui imposer une amende. Donc, quand on fait cette constatation-là, le mieux qu'on peut faire, c'est d'appeler le service policier... Bien, si vous avez déjà écouté *Miami Vice*, c'est assez rare que, dans l'émission, on les voit sortir quelqu'un d'un autobus, là. Il y a des choses plus glamour que ça qu'ils font dans leur vie.

Donc, c'est assez difficile d'avoir le support du service policier malgré leur bonne volonté, ce qui fait en sorte qu'on ne donne pas l'exemple à ceux qui suivent la loi, ceux qui se conforment aux tarifs. Donc, à partir de ce moment-là, bien ce n'est pas un incitatif à se conformer. Donc, pour ce qui est des déboursés, ce n'est pas une problématique, on a déjà ces systèmes-là; le problème, c'est qu'on n'a pas les pouvoirs qui viennent avec. Tout ce qu'on peut faire, c'est des constatations.

**Mme Lavoie (Diane) :** Même d'ailleurs, si je voudrais ajouter, ce n'est pas uniquement pour la tarification, c'est aussi on a tous, nos organismes de transport, des règlements internes pour, disons, le bien-être de nos usagers. Par contre, on n'a aucune... Advenant quelqu'un qui fumerait dans un autobus, on ne peut pas... à moins que le transporteur ou le chauffeur puisse le sortir, puis encore, là, il faut arrêter l'autobus, on n'a pas de pouvoir, justement, de légiférer advenant la personne qui ne suit pas la réglementation. Et ces réglementations-là sont demandées par nos usagers. Alors, c'est ça aussi qui est problématique. On a beau faire la promotion de nos règlements à l'intérieur des autobus, mais on n'a pas de pouvoir pour donner des constats advenant qu'un usager ne voudrait pas se maintenir à cette réglementation-là. Ça fait que ça aussi, c'est compliqué.

**Mme Léger :** Donc, dans le fond, ça fait longtemps que vous avez voulu ces pouvoirs-là, ça, d'une part. Est-ce que la façon que le projet de loi est fait, ça correspond... parce que vous l'avez un peu dit tout à l'heure dans votre allocution, donc, ça correspondrait à votre volonté, dans le fond, d'avoir des types de pouvoirs que vous avez toujours voulu.

**Mme Lavoie (Diane) :** Voilà.

**Mme Léger :** Est-ce que maintenant ça va vous obliger quand même à avoir des nouvelles embauches, ou les gens qui sont actuellement en poste ou qui sont actuellement en activité, pour vous, ça va convenir, nécessairement, que d'avoir les pouvoirs nécessaires pour être capable d'agir mieux? Est-ce que c'est ce que je comprends?

**Mme Lavoie (Diane) :** Bien, c'est sûr que c'est... Comme M. Bélanger disait, c'est sûrement... ça va être des regroupements, on l'a fait déjà d'ailleurs, où ça serait peut-être une, ou deux, ou trois personnes qui seraient nommées et tous les organismes de transport pourraient en bénéficier. Parce qu'évidemment le territoire est grand, mais, quand même, on ne veut pas avoir... l'inspecteur n'a pas besoin d'être là tout le temps, à tous les jours. Alors, c'est sûr qu'il pourrait se promener sur le territoire, couronne nord, couronne sud, c'est assuré. Ça fait que c'est des ententes qu'on pourrait avoir, puis c'est vers ça qu'on veut aller aussi, effectivement. On le sait, le projet de loi qui est à travailler, au niveau du regroupement de nos organismes, va nous amener vers ça de toute manière.

**Mme Léger :** Est-ce que...

**M. Bélanger (Pierre) :** Excusez, juste pour ajouter peut-être une chose. On donne par ce projet de loi là le pouvoir au conseil de réglementer. Ça ne veut pas dire qu'ils vont l'utiliser, mais, si je vous dis ça... Vous allez dire : Bien, pourquoi est-ce qu'on adopte une loi s'ils ne l'utilisent pas? Ça dépend des CIT. On a des CIT qui ont huit autobus, ça ne veut pas dire que ces CIT-là vont se lancer dans une adoption de règlement, tandis qu'on en a une autre, CIT, il y a 185 autobus. On ne parle plus de la même chose. Donc, ça se peut qu'il y ait des CIT qui fassent ça de façon autonome, tandis que d'autres vont se regrouper, puis il y en a d'autres peut-être qui ne l'utiliseront pas. Ce qu'on souhaitait surtout, c'est d'avoir...

**Mme Lavoie (Diane) :** La possibilité.

**M. Bélanger (Pierre) :** ...de pouvoir bénéficier de l'outil.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Mme la députée.

**Mme Léger :** Oui. Est-ce qu'il y a d'autres types d'organismes qui ont cette même fonction-là que... des pouvoirs qui vont vous être attribués? Comment fonctionnerait... à la STM, entre autres? Est-ce que la STM a ce même type de pouvoir?

**Mme Lavoie (Diane) :** La STM et le RTL, oui.

**M. Bélanger (Pierre) :** Disons que c'est un petit peu plus élaboré que chez nous, là.

**Mme Léger :** Oui. Oui, évidemment.

**M. Bélanger (Pierre) :** Ah! bien, on a les pouvoirs d'inspection puis les... Écoutez, bien, l'exemple que je peux vous donner peut-être que vous avez vécu, c'est dans le métro. Je veux dire, on va avec nos titres tarifaires dans le métro, mais évidemment il y a des policiers dans le métro. Ils assurent ce service-là parce qu'ils passent ça dans un valideur, ils passent notre carte dans un valideur à la sortie. Heureusement qu'ils ne font pas ça à l'entrée, parce qu'on se garroche, habituellement, pour prendre le premier métro qui passe. Mais ils font ça à la sortie. Et c'est assez régulier, cette forme de vérification là. Les sociétés de transport, évidemment, le font. Mais, à part des sociétés de transport...

**Mme Lavoie (Diane) :** Le train.

**M. Bélanger (Pierre) :** Bien, l'AMT, de ce que...

**Mme Lavoie (Diane) :** L'AMT.

**M. Bélanger (Pierre) :** Bon, c'est vrai, vous avez raison, il y a l'AMT aussi, parce qu'à l'AMT eux, ils font ça sur l'honneur, donc il n'y a pas de vérificateur à l'entrée, mais on le fait à l'intérieur des wagons. L'AMT le fait aussi. C'est pour ça qu'on était les seuls, dans ce processus-là — Opus, on est intégrés — à ne pas pouvoir bénéficier de...

Parce que c'était une question d'équité, comme je vous disais tantôt. Notre rêve, ce n'est pas de donner des tickets à tout le monde, là, c'est s'assurer que ceux qui paient, bien, ce soit équitable en fonction de ceux qui ne paient pas ce qu'ils devraient payer. Une problématique qu'on vit, c'est que les gens peuvent prendre un titre tarifaire qui ne correspond pas à la zone tarifaire pour laquelle ils se destinent, dans le sens où ils vont prendre une zone 7 ou une zone... Non, ça n'existe pas. Ils vont prendre... On a huit zones, il n'y a pas de zone 7. Donc, ils vont prendre une zone 6 ou une zone 5, puis il n'y a pas de vérification à la sortie parce que, quand on a notre carte... Donc, si on doit prendre la carte pour six zones, on peut prendre... on achète une cinq zones. Donc, on valide à l'entrée, mais on n'a pas besoin de valider à la sortie. Ça veut dire qu'on peut prendre une carte mensuelle à tarif inférieur puis bénéficier, à partir de ce moment-là, de ce tarif-là parce qu'à la sortie on n'aura pas besoin de valider. Donc, on a des valideurs portables, on rentre la carte, on vérifie, puis à partir de ce moment-là on peut faire le...

**Mme Lavoie (Diane) :** La surveillance.

**M. Bélanger (Pierre) :** ...assurer le suivi.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Mme la députée de Pointe-aux-Trembles.

**Mme Léger :** Donc, dans le fond, ce que vous dites, c'est que le pouvoir de pénalité, dans le fond, qui va vous être attribué existe déjà dans les autres... du type...

**Mme Lavoie (Diane) :** Le RTL...

**Mme Léger :** Comme l'AMT. On n'a pas l'habitude de le voir chez l'AMT, parce qu'on voit... c'est vraiment à l'honneur, vous l'avez dit tout à l'heure, là. On fait une vérification puis on y va avec la bonne foi des gens, mais on a le pouvoir de pénalité, de ce que vous précisez.

**M. Bélanger (Pierre) :** Absolument.

**Mme Léger :** O.K., ça me... pour le moment.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, Mme la députée. Alors, je passe maintenant la parole au... enfin, au député, en tout cas, du deuxième groupe d'opposition, le député de Borduas.

**M. Jolin-Barrette :** Merci, M. le Président. À mon tour de vous saluer et de saluer les collègues. Mme Lavoie, M. Bélanger, bien, c'est un plaisir pour moi de vous voir ici, en commission, parce que, comme vous l'avez mentionné, Mme Lavoie est notamment la mairesse de Beloeil, et Beloeil est une municipalité de la circonscription de Borduas.

Donc, je comprends que vous êtes en accord puis que c'est des pouvoirs que vous avez revendiqués et que le ministre vient insérer dans la loi. J'avais des questions un petit peu factuelles.

Combien, pensez-vous, de fautifs vous comptez attraper? Ou avez-vous un estimé du nombre de personnes qui contreviennent aux dispositions, là, de la détention du titre de tarif ou qui ne disposent pas de la bonne passe mensuelle en fonction des zones applicables? Est-ce qu'on a un estimé de ça?

**Mme Lavoie (Diane) :** C'est difficile parce qu'on n'avait pas le pouvoir habilitant de vérifier les titres à la sortie. Ça fait que, pour nous, c'est difficile d'évaluer. Mais c'est sûr que... Écoutez, juste... si je peux me référer à mon territoire, à partir de Saint-Basile, c'est une zone; McMasterville, c'est une autre zone. Alors, on le sait pertinemment, que la différence de coût est de 30 \$ par mois, qui est quand même 360 \$ par année. Alors, ça peut inciter un citoyen de prendre un tarif ou une zone de Saint-Basile, mais l'utiliser sur notre territoire. Il n'y a rien qui fait en sorte qu'on... qu'il peut aller se promener... Puis on le voit, là, c'est quand même assez important. Ça fait que c'est là où les zones sont près, là, l'une de l'autre. C'est sûr que, pour nous, c'est difficile de le vérifier.

• (15 h 40) •

**M. Bélanger (Pierre) :** Oui. Honnêtement, là, je m'attendais à cette question-là. J'en avais peur, d'ailleurs, parce que j'ai fait le tour de mes membres, puis c'est assez difficile à dire. On pense qu'un taux de fraude, c'est peut-être 4 % ou 5 %, là. Écoutez, c'est sûr qu'on se cherche du financement, mais je ne suis pas sûr qu'on va le pogner avec ça. L'idée, c'est surtout une question d'équité, c'est ça qui est visé, ce n'est pas vraiment le fruit de l'amende comme telle, mais c'est d'assurer l'équité des gens. Mais, de là à dire... moi, je pense qu'un taux de fraude, c'est 4 %, 5 %, en général, là, ce n'est pas exorbitant, mais c'est pour s'assurer que la personne qui est assise à côté de nous a payé le tarif qu'elle devait payer, elle. Question...

**Mme Lavoie (Diane) :** Voilà. C'est juste aussi d'avoir la possibilité. Ça ne veut pas dire qu'on va l'utiliser, mais, si on l'a, ça peut... Parce que, vous savez, les usagers sont au courant de tout, là. Ils le savent, là, qu'on ne peut pas émettre de constat, ça fait que, pour eux, il n'y a pas vraiment d'impact, à moins, comme on disait, de faire intervenir la police pour les sortir de l'autobus, ou le chauffeur, mais, à part ça, on ne peut pas rien faire d'autre, même dans la réglementation, comme je le disais, à l'intérieur de nos autobus. Ça fait qu'avoir le pouvoir, bien, fait en sorte que ça peut, justement, inciter les gens à être un peu plus prudents et payer leur juste part de la tarification.

**M. Jolin-Barrette :** Pour l'application, dans le fond, du pouvoir réglementaire que vous allez avoir, votre inspecteur, vous comptez le mettre dans l'autobus ou à la fin du trajet? Est-ce que le conseil a déjà pensé à ça, la façon de l'application réglementaire? Donc, est-ce qu'on va vérifier les titres de transport en route ou...

**M. Bélanger (Pierre) :** Bien, c'est-à-dire qu'il va être dans l'autobus, mais, si jamais il y a une personne qui est en défaut, on va attendre à l'arrêt avant de le débarquer pour être sûr qu'il ne se cassera pas les deux jambes en s'en allant. Mais c'est surtout au terminus qu'on fait ce travail-là. Ce n'est pas à l'entrée, parce que la problématique, c'est qu'on retarde le service à partir de ce moment-là. Donc, si on met un inspecteur à bord... Ce n'est pas le rôle du chauffeur, on ne veut pas retarder le service. Ça va être à la sortie, par exemple, au prochain arrêt ou des choses comme celles-là. C'est comme ça qu'on opère, mais là on opère au terminus.

Par contre, on va s'organiser pour que l'inspecteur n'ait pas une lumière rouge sur la tête, parce que deux jours après, tout le monde va le savoir. Non, puis ça va être comme des inspecteurs. C'est pour ça qu'on trouvait ça intéressant de le faire avec l'ensemble de nos organismes, parce qu'il peut se promener d'un organisme à l'autre. Sans ça, ils vont dire : C'est Jean-Paul qui est là, tu sais, ils vont tous faire attention. C'est pour ça que ça serait une personne qui serait, passez-moi l'expression, là, mais itinérante, là, mais sans que ce soit un itinérant.

**M. Jolin-Barrette :** Au niveau des dispositions dans la loi, au niveau pénal, telles qu'elles sont proposées, donc au niveau des montants d'amendes et puis au niveau du processus aussi, que ça va être la cour municipale du territoire, est-ce que vos membres sont totalement à l'aise avec cette façon de fonctionner là, du fait que les frais aussi vont être conservés par la municipalité, les frais de cour?

**M. Bélanger (Pierre) :** Oui. C'est sûr qu'il va falloir qu'ils désignent une cour. Ça, c'est certain. Deuxièmement, on en a parlé, parce qu'on l'a vu, le projet de loi, on en a parlé avec les gens du comité de gestion, on... la dame a fini la présentation dans ce sens-là, on veut se concerter pour que ça soit assez semblable d'un territoire à l'autre. Il faut marcher de façon très collégiale.

**M. Jolin-Barrette :** O.K. Vous avez abordé légèrement la question du financement. Vous dites : On est toujours à la recherche de financement. Peut-être, pour les CIT, tout ça, j'aimerais vous entendre... c'est un peu plus large que le projet de loi, mais comment ça va, le financement du transport collectif de vos membres?

**M. Bélanger (Pierre) :** Bien, on va surprendre M. le ministre, on va dire qu'on manque d'argent.

**Des voix :** Ha, ha, ha!

**Une voix :** Quelle surprise!

**M. Jolin-Barrette :** Mais, ce que je veux dire, je sais qu'il y a une composante aussi municipale à l'intérieur de ça. C'est quoi, l'impact, pour les municipalités, de soutenir le transport collectif comme ça, notamment pour les citoyens qui se retrouvent, supposons, sur la Rive-Sud de Montréal?

**Mme Lavoie (Diane) :** Bien, c'est sûr que... On est trois payeurs : vous avez le gouvernement, vous avez les usagers et nous-mêmes. Alors, on le sait que les dernières années, au niveau des municipalités, le montant a augmenté, mais c'est des

choix qu'on fait pour donner le service, parce que ça attire aussi la clientèle dans nos services. Évidemment, si une personne choisit la ville de Beloeil, c'est parce qu'on a un transport collectif, on a le train de banlieue, ça a une attractivité quand même importante. Alors, c'est un choix qu'on fait, comme n'importe quel service qu'on offre. Mais, malheureusement, c'est sûr qu'on veut faire la promotion, augmenter le service pour qu'il soit encore plus opérationnel, mais, écoutez, on y va avec les argents que nous avons.

**M. Bélanger (Pierre) :** Bien, en gros, là, c'est 40-30-30, là. Je veux dire, la part d'une municipalité, en gros, c'est 40 %; l'usager, c'est à peu près 30 %; la part du gouvernement... Je parle des exploitations, là. Je ne parle pas des immobilisations. Donc, en termes d'exploitation, ça se situe dans cet ordre de grandeur là.

Si jamais vous avez du temps de libre, on a un colloque qui commence demain sur la mobilité puis l'importance de la mobilité en milieu urbain. Donc, c'est sûr que les municipalités et aussi le gouvernement vont être appelés à continuer à investir parce que c'est un élément de base de la qualité de vie urbaine. Ça fait partie intégrante.

Et à une certaine époque, parce que j'ai déjà été jeune, où j'ai travaillé dans un CIT, puis on voyait plutôt le transport comme un service d'appoint. Maintenant, ça fait partie intégrante de la qualité de vie urbaine, qu'on soit en banlieue, qu'on soit dans le centre... ça ne change pas. Donc, il faut continuer à investir dans le transport. C'est un grand défi. On le sait, dans le projet de gouvernance que M. Poëti nous a présenté, on voit la façon de disposer des programmes pour être plus efficaces. C'est sûr qu'on va toujours avoir besoin d'investir dans le transport collectif, bien, parce que ça fait partie intégrante de la qualité de vie urbaine, là.

**Le Président (M. Reid) :** Merci beaucoup. Alors, Mme Lavoie, M. Bélanger, merci pour votre invitation. Merci surtout pour la participation, votre participation à nos travaux.

Alors, je lève la séance pour quelques instants, le temps de permettre à nos prochains invités de prendre place. Merci.

*(Suspension de la séance à 15 h 46)*

*(Reprise à 15 h 49)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, je souhaite maintenant la bienvenue à nos prochains invités. Il s'agit de l'Association du transport urbain du Québec. Alors, vous avez une dizaine de minutes pour faire votre présentation. Par la suite, nous aurons un échange avec les membres de la commission. Je vous demanderais de vous présenter, présenter la personne qui vous accompagne, en commençant. Donc, à vous la parole.

#### **Association du transport urbain du Québec (ATUQ)**

**M. Beauchamp (Daniel) :** Merci beaucoup. Je suis Daniel Beauchamp, je suis le directeur général de l'association de transporteurs urbains du Québec, et je suis accompagné de Mme Johanne Blain, qui est notaire pour la Société de transport de Montréal. Voilà.

Donc, je représente l'ATUQ, évidemment. C'est l'Association de transport urbain du Québec, qui est un organisme sans but lucratif, qui regroupe, depuis 1983, les neuf sociétés de transport en commun du Québec. Organisme de concertation et de représentation politique, elle a pour mandat d'assurer la promotion de transport en commun et la défense des intérêts de ses membres auprès des partenaires de l'industrie et de différentes instances gouvernementales.

• (15 h 50) •

L'ATUQ est également un forum d'échange et d'information qui permet de regrouper à l'intérieur de plusieurs comités sectoriels le personnel des sociétés membres afin de partager l'expérience et de développer une expertise. De plus, l'association contribue par différents projets et activités à l'amélioration continue de la performance des sociétés de transport en commun du Québec. Les neuf sociétés sont le STM, donc Montréal, le RTC de Québec, la STL de Lévis, STL de Laval, le RTL de Longueuil, le STO de Gatineau, le STTR de Trois-Rivières, le STS de Saguenay, STS aussi de Sherbrooke. Et leur mission, c'est d'assurer un service public de transport en commun efficace et performant.

En plus de répondre aux besoins de déplacement de la population en général, elle assure le transport des personnes à mobilité réduite. Les neuf sociétés de transport desservent 52 % de la population québécoise et assurent plus de 90 % des déplacements de transport en commun au Québec. L'ensemble des sociétés de transport en commun du Québec sont régies par la même loi, la Loi sur les sociétés de transport en commun, et sont également soumises aux mêmes règles quant à leurs pouvoirs contractuels.

L'intérêt de l'ATUQ pour l'article 12 du projet de loi n° 36... Donc, d'emblée, l'ATUQ est satisfaite de la modification apportée par l'article 12 du projet de loi n° 36, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif, ci-après projet de loi n° 36, par lequel un article serait ajouté dans la loi pour la création d'un organisme à but non lucratif. L'article 12 du projet de loi est libellé ainsi :

«La Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01) est modifiée par l'insertion, après l'article 89, du suivant :

«"89.1. [Donc,] deux sociétés ou plus peuvent constituer un organisme à but non lucratif destiné principalement à leur fournir ou à leur rendre accessibles les biens et les services dont [elle a] besoin pour la réalisation de leur mission. Un tel organisme peut également fournir ou rendre accessibles ces biens et services à tout organisme public de transport en commun au sens de l'article 88.7 de la Loi sur les transports (chapitre T-12).

«Les membres du conseil d'administration d'un [tel] organisme visé au premier alinéa sont désignés par les sociétés qui l'ont constitué parmi les membres de leur conseil respectif.

«Les articles 92.1 à 108.2 de la présente loi, loi 3.11 de la Loi sur le ministère du Conseil exécutif (chapitre M-30) et l'article 23 de la Loi sur le ministère des Relations internationales (chapitre M-25.1.1) s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires, à l'organisme constitué conformément au premier alinéa. Cet organisme est réputé être une société de transport en commun pour l'application de l'un ou l'autre des règlements pris en vertu des articles 100 et [103] de la présente loi.»

Mise en contexte : Le 15 février 2010, Mme France Vézina, qui était directrice générale de l'ATUQ avant moi, transmettait une lettre à Mme Julie Boulet, qui était ministre des Transports à ce moment-là, précisant la demande suivante. Donc, c'était de modifier la Loi sur les sociétés de transport en commun, RLQ, S-30, la loi, afin que les neuf sociétés de transport en commun puissent créer une entité distincte et autonome pour regrouper certaines activités, dont la gestion des devis, des appels d'offres et des contrats pour l'acquisition des autobus pour les neuf sociétés de transport. La création d'une telle entité permettait également aux neuf sociétés de se doter d'un service de vigie technologique et d'affaires qui faciliterait l'intégration de nouvelles technologies et de nouvelles pratiques d'affaires dans la gestion de leur parc d'équipement. Et, en b, permettre à la nouvelle entité d'offrir ses services à des tiers contre rémunération afin de couvrir les coûts d'opération et offrir des services sans frais aux sociétés de transport.

Le 29 avril 2010, les neuf sociétés de transport en commun convenaient de s'associer en créant une société en nom collectif, Société de gestion et d'acquisition de véhicules et de systèmes de transport, SENC AVT, dont je suis aussi le directeur général. L'objectif de cette nouvelle société était de développer et de partager l'expertise entre les sociétés de transport dans le domaine du transport collectif, notamment par la réalisation de toute étude au profit des associés, par la gestion de contrats d'acquisition d'autobus, par l'élaboration de la documentation technique et contractuelle nécessaire pour l'attribution de contrats d'acquisition.

Et, en b : acquérir tous les services et les biens reliés à tout mode de transport collectif. Et, en c : réaliser pour le bénéfice des associés toute activité connexe aux transports collectifs.

Certains de ces services, gestion de contrats, d'acquisition et élaboration de la documentation technique et contractuelle, par exemple, étaient rendus auparavant par la Société de transport de Montréal dans le cadre d'ententes de service signées entre les sociétés donnant un tel mandat à la STM. La création d'une société en nom collectif était le seul véhicule disponible permettant aux neuf sociétés de se doter des règles de gouvernance et de représentation au sein du conseil d'administration d'AVT et des assemblées des associés.

Compte tenu de la nature d'une société en nom collectif, il a toujours été envisagé de continuer les démarches afin de permettre aux neuf sociétés de transport de détenir le pouvoir de créer une entité mettant moins à risque les sociétés de transport. En décembre 2014, suite à de nombreux échanges entre les intervenants gouvernementaux de différents ministères, des gestionnaires d'AVT et de l'ATUQ, depuis 2010, il a été recommandé par le ministère du Transport du Québec, en accord avec le ministère des Relations internationales, que soit prévu directement, dans la loi, un article permettant la création d'une personne morale, plus précisément d'un organisme à but non lucratif, lequel serait soumis aux mêmes règles contractuelles que les sociétés de transport.

Donc, en conclusion, nous réitérons donc notre satisfaction à l'égard de la modification proposée dans le projet de loi n° 36, lequel permettra aux sociétés de transport de créer une OBNL afin de fournir ou de rendre accessibles les biens et les services dont elle a besoin pour réaliser leurs missions. Nous vous remercions d'avoir pris le temps de nous écouter. Merci.

**Le Président (M. Reid) :** Merci beaucoup. Alors, nous allons commencer maintenant notre période d'échange, et, M. le ministre, la parole est à vous.

**M. Poëti :** Merci, M. le Président. Merci, M. Beauchamp et Mme Blain, d'être ici. En fait, on a déjà eu ces discussions-là, et la députée de Pointe-aux-Trembles, au début, lorsque j'ai fait mes remarques préliminaires... Ce projet de loi là, qui touche plusieurs parties du transport collectif, a un seul objectif, c'est faciliter l'autonomie, faciliter le fonctionnement de petites, plus petites, parce qu'on parle de transport collectif, Montréal, c'est gros, Laval, c'est gros, Longueuil, c'est gros, mais, oui, c'est gros, mais pourquoi ces petites sociétés-là ne peuvent pas profiter, par la loi, des mêmes avantages évidemment qui permettent évidemment, sur le volet de regrouper l'expertise et rationaliser les coûts, favoriser une gestion intégrée des dépenses?

Donc, moi, j'ai bien entendu votre message, je sais que l'histoire nous parle d'un certain temps où vous avez fait cette demande-là, mais je suis confiant que c'est cette année que vous allez réaliser votre voeu, qui était peut-être devenu un souhait. Mais on va travailler tous ensemble pour placer, dans le projet de loi, votre demande et de vous permettre également de profiter, par la loi, de ces avantages-là qui, sur un côté opérationnel, vont vous permettre probablement de mieux fonctionner, j'en suis convaincu, ce pour quoi j'ai accepté votre demande avec grande ouverture.

Je veux aussi vous rassurer qu'une modification ultérieure à la gouvernance ne va changer en rien le pouvoir qu'on vous attribue, qu'on veut vous attribuer dans ce changement-là. La gouvernance ne va pas venir modifier ça. Merci.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Est-ce que vous voulez commenter, monsieur?

**M. Beauchamp (Daniel) :** Non, pas vraiment, ça répond. En fait, on remercie le ministre pour cette grande ouverture, et je pense que ça va permettre de confirmer un élément sur lequel l'ensemble des sociétés de transport sont en attente depuis plusieurs années.

**Le Président (M. Reid) :** Merci beaucoup. Alors, je passe maintenant la parole à Mme la députée de Pointe-aux-Trembles.

**Mme Léger :** Merci. Tout le monde a l'air de bien s'entendre. Bonjour, M. Beauchamp. Bonjour, Mme Blain. Quelques questions évidemment. De ce que je comprends, c'est que ça fait quelques années — parce que je vois des dates, là, depuis 2010, etc. — que vous avez convenu ensemble de vous associer en créant une société en nom collectif, ça fait que c'est une volonté, dans le fond. Mais, maintenant, avec le projet de loi, ça va vous permettre de créer cette entité-là. C'est ce que je comprends?

**M. Beauchamp (Daniel) :** En fait, en 2010, quand la... En fait, l'enjeu, c'est : en 2010, on a créé la société en nom collectif qui permettait d'offrir les services de préparation des appels d'offres, de contribution à tout le travail qui est, je dirais, opérationnel, qui est en support aux sociétés de transport. Mais l'élément sur lequel on voulait additionner, puis qu'on voit qui faisait partie de la lettre à la ministre Boulet, c'était le volet commercial. En fait, on voulait permettre à cette société-là de pouvoir offrir ses services moyennant rémunération. L'objectif de l'époque, c'était ambitieux, mais l'objectif, c'était idéalement de pouvoir couvrir les coûts d'opération de la nouvelle entité, donc faire en sorte que, pour les neuf sociétés de transport, ce service-là se fasse à zéro.

Donc, c'était l'objectif de départ, sauf qu'on s'est rendu compte, au fil des quatre, cinq dernières années, que cette demande-là allait à l'encontre de certains principes, là, de la loi sur le commerce intérieur. Donc, finalement, on a restreint... Parce qu'au départ l'objectif, c'était de pouvoir offrir les services d'un point de vue international, et puis donc... c'est ça. Là, on se limite à des services au niveau des sociétés de transport du Québec. Donc, c'est sûr que ça vient limiter l'intervention qu'on voulait faire, mais, au moins, ça confirme qu'AVT puisse continuer à desservir les neuf sociétés de transport, hein, tout en conformité avec la loi.

• (16 heures) •

**Le Président (M. Reid) :** Merci.

**Mme Léger :** Mais, plus précisément, quand vous dites : Par rapport à la loi du commerce intérieur, qu'est-ce qui vous bloquait, qu'est-ce qui vous empêchait de?

**M. Beauchamp (Daniel) :** Peut-être, Johanne, pourrais-tu peut-être... Moi, je ne suis pas juriste, hein?

**Mme Léger :** Ça fait que c'est normal que je vous pose la question, là.

**Mme Blain (Johanne) :** C'est que, dans la Loi sur les sociétés de transport en commun, il y a quatre sociétés qui ont le pouvoir de vendre leur expertise contre rémunération : il y a la Société de transport de Montréal, de Longueuil, de Laval et de Québec. Donc, il y avait cinq sociétés qui n'avaient pas ce pouvoir-là, donc on ne pouvait pas, si je peux m'exprimer ainsi, activer ce volet-là, à moins qu'il y ait un changement législatif. Donc, c'était pour ça qu'on n'avait pas pu le faire. Et là, bien, suite aux nombreuses discussions et l'évolution du dossier, cette partie-là a été abandonnée. Donc, c'est pour ça que les services vont se rendre aux organismes de transport en commun du Québec seulement.

**Mme Léger :** Donc, dans le fond, tous les appels d'offres, les contrats d'acquisition, tout ça va se poursuivre, parce qu'il y a déjà certaines sociétés qui le pouvaient. Maintenant, toutes, l'ensemble des neuf, vont pouvoir le faire d'une façon plus concrète en étant une entité comme... avec les nouveaux pouvoirs que vous aurez. Est-ce que je comprends?

**M. Beauchamp (Daniel) :** Tout à fait, tout à fait.

**Mme Léger :** Quand vous dites : Mettre à risque... Vous dites, à un moment donné, les «neuf sociétés de transport de détenir le pouvoir de créer une entité mettant moins à risque les sociétés de transport». Quand vous dites «moins à risque», est-ce que ça vient répondre à ce que vous me disiez précédemment?

**Mme Blain (Johanne) :** Effectivement. C'est qu'une société en nom collectif, c'est régi par des règles du Code civil du Québec et c'est un petit peu nébuleux quant à la capacité, la responsabilité des associés. Donc, c'était quelque chose avec lequel on n'était pas vraiment à l'aise, les neuf sociétés de transport. En ayant un OBNL qui est organisé, mettons, en vertu de la partie III de la Loi sur les compagnies, ça permet d'avoir une organisation qui est claire, et la responsabilité des sociétés serait donc moins à risque s'il y avait un contrat qui devait être accordé par la nouvelle entité et que, bon, je ne sais pas, moi, ça tournait mal, par exemple. Alors, c'était plus cet aspect-là. Puis d'arrêter le questionnement : Qu'est-ce qu'AVT peut faire, qu'est-ce qu'AVT ne peut pas faire? C'est clair, il va y avoir un organisme connu, avec des règles qui vont être connues, là, qui vont être celles de la Loi sur les compagnies, pour l'instant, là, qui n'est pas encore changée pour la partie III.

**Mme Léger :** Est-ce que les autres sociétés de transport qui avaient ce pouvoir-là, qui avaient un certain pouvoir que les autres sociétés n'avaient pas, est-ce qu'elles avaient des problématiques à ce niveau-là? Est-ce que, maintenant, ça va les aider ou... Ça va uniformiser, j'imagine, la pratique? Est-ce que c'est dans ce sens-là aussi?

**M. Beauchamp (Daniel) :** Oui, effectivement, ça va faire en sorte, en fait, que c'est les neuf sociétés, maintenant, qui vont être interpellées. Ce que le projet de loi, aussi, confirme, c'est que, dans les discussions qu'on avait eues avec

les gens du ministère des ressources internationales puis avec les gens du MTQ, du ministère des Transports du Québec... les discussions qu'on avait eues, c'était, compte tenu de la proximité entre les droits d'AVT versus les lois du commerce intérieur, donc il y avait... c'était étroit, et la question, c'était de toute la légitimité des sociétés de transport de faire appel à AVT, donc, la nouvelle entité, sans aller en appel d'offres, donc... Parce que, si les sociétés de transport avaient été dans l'obligation d'aller en appel d'offres pour... à chaque fois qu'il y aurait eu un appel d'offres à préparer pour l'acquisition d'autobus, vous comprendrez que ça a été un processus extrêmement lourd, et ça aurait eu probablement comme conséquence de mettre fin aux activités d'AVT.

**Mme Léger :** Dans le quotidien, là, qu'est-ce que ça va... vous allez avoir un appel d'offres... comment ça va fonctionner? Donnez-moi un exemple, là, du quotidien qui va vous arriver, qui va arriver, qui me permettrait de mieux comprendre, là, comment va se faire le processus maintenant. Avec ces nouveaux pouvoirs là, comment les choses vont fonctionner?

**M. Beauchamp (Daniel) :** Juste pour vous rassurer, c'est que le projet de loi va nous permettre de continuer ce qu'on fait déjà, essentiellement. Ce qu'on fait, essentiellement, c'est qu'on fait une projection 2018, on va valider, au niveau des différentes sociétés de transport, c'est quoi, les besoins en matière d'acquisition d'autobus. Et là, à partir de là, à partir du moment où on va avoir cerné le besoin, on va amorcer un processus de vigie, regarder voir ce qui existe ailleurs dans le monde, on va travailler en collaboration avec les différentes sociétés de transport puis on va commencer à écrire les cahiers de charges, les devis de ce que va être l'autobus qu'on va acquérir en 2018.

**Mme Léger :** Ce que vous faites déjà.

**M. Beauchamp (Daniel) :** Ce qu'on fait déjà, ce qu'on fait déjà. Et une fois que ce travail-là est fait, donc, là, il y a une des neuf sociétés de transport qui va prendre le leadership, qui, elle, via son conseil d'administration, va aller chercher les autorisations pour déclencher le processus plus formel d'amorcer un processus d'appel d'offres en bonne et due forme et d'allouer les dépenses qui vont être associées à cet élément-là.

Nous, on intervient d'un point de vue technique. AVT accompagne les neuf sociétés de transport, et là, une fois que le contrat est alloué, on offre... 2018, on a alloué le contrat à un manufacturier, nous, AVT, ce qu'on fait, c'est qu'on intervient. On s'assure que le produit du manufacturier est conforme aux plans et devis et on va accompagner les neuf sociétés de transport pendant 16 ans, durant tout le temps de la durée de vie du véhicule pour s'assurer, en termes des garanties, en termes de... pour l'ensemble des activités... Donc, c'est le service qu'on offre depuis 2010, depuis la création d'AVT.

**Mme Léger :** Donc, il y a une économie de processus, de ce que je comprends, là, mais est-ce que ça va amener aussi une économie de coûts?

**M. Beauchamp (Daniel) :** Absolument, parce que, pour une société de transport, outre la STM, qui est une très, très grande organisation, là, puis malgré tout on leur rend des précieux services, là, mais pour les neuf sociétés... pour les huit autres, là, ce serait être obligé de multiplier le personnel qui fait le travail chez AVT au sein de chacune des organisations, ce qui n'a jamais été fait comme ça. On l'a dit tantôt, c'était, je pense, depuis 1983, avant que ça existe, là. Auparavant, c'était la STM qui offrait ce service-là. Donc, ça permet d'avoir des économies d'échelle, donc une petite équipe d'une douzaine de personnes qui fait le travail pour neuf sociétés de transport, qui, eux, seraient incapables d'aller chercher cette spécialité-là, le personnel qualifié, c'est-à-dire des ingénieurs, une douzaine d'ingénieurs. Donc, oui, ça a un effet en termes économiques puis ça a un effet aussi énorme en termes d'efficacité.

**Mme Léger :** Est-ce qu'il y a des emplois qui seront abolis?

**M. Beauchamp (Daniel) :** Non. En fait, l'équipe, le contrat a été déjà... Ce que ça va nous obliger à faire avec le projet de loi, ça va être de modifier le contrat de constitution parce que là on devient une OBNL. Mais essentiellement l'équipe qui est en place demeure et ça n'a aucun impact. Même pour nos employés, c'est transparent. Ça vient juste confirmer le statut d'AVT.

**Le Président (M. Reid) :** Ça va? Merci, Mme la députée. Je passe maintenant la parole au député de Groulx pour le deuxième groupe d'opposition.

**M. Surprenant :** Merci, M. le Président. Alors, ma collègue députée de Pointe-aux-Trembles est allée dans le sens pas mal des questions que j'avais à poser, puis elle a été pas mal dans le détail, mais il m'en reste quand même quelques-unes, M. le Président. Alors donc, au niveau des services qui vont être offerts à des tiers contre rémunération, quel genre de services vous entendez offrir à ces tiers-là et quels sont ces tiers également à qui vous pensez offrir des services?

**M. Beauchamp (Daniel) :** D'une part, le service peut être offert à des tiers directement au niveau des sociétés de transport parce qu'on offre des services de... tout ce qui est lié au niveau des appels d'offres, préparation de... on fait de la vigie technologique et on fait de la gestion de contrats, mais aussi on offre nos services pour... exemple, on en fait un présentement avec la Société de transport de l'Outaouais, qui vont nous demander notre collaboration pour faire une

évaluation de leur processus d'entretien. Donc, nous, on va prendre soit quelqu'un au sein de notre équipe qui est un spécialiste en la matière, qui va faire une analyse, une étude, et qui va préparer un rapport puis va faire ses recommandations à la société, qui, elle, prendra les mesures. Mais ça, ça pourrait être une CIT qui nous fasse cette même demande-là, tu sais, ça pourrait être une organisation qui nous fasse une demande sur l'acquisition d'autobus, ainsi de suite. On a des gens qui sont chez Nova Bus dans l'équipe, on a des inspecteurs qui sont à la fin du processus de fabrication des autobus chez Nova Bus, où on inspecte la qualité. Donc, ça pourrait être un autre transporteur du Québec qui nous demande de faire le travail à leur place. C'est des exemples, là, qui me viennent à l'esprit.

**M. Surprenant** : O.K. Et un peu plus loin, dans le même paragraphe, vous mentionnez que vous pourriez donc, en offrant... à des tiers, ça vous permettrait d'offrir des services sans frais aux sociétés de transport donc qui composent le groupe, là, et comment vous entendez arriver à pouvoir leur offrir des services sans frais, et c'est quoi, la masse critique ou le revenu dont vous avez besoin pour compenser?

• (16 h 10) •

**M. Beauchamp (Daniel)** : En fait, ça, c'était l'objectif de départ, ça, c'était l'objectif de départ. Le budget d'AVT, c'est un budget d'à peu près 2 millions de dollars par année. O.K.? Au départ, la vision des gestionnaires qui ont créé AVT en 2010, c'était : Est-ce qu'on peut aller chercher 2 millions de revenus par année de sources externes pour pouvoir compenser le coût, là, pour l'ensemble des services conduits par AVT? C'est évident que le projet de loi ne rencontre pas ces objectifs-là, mais on en est conscients et on accepte la situation. Ce qui est important pour nous, c'est de pouvoir continuer d'offrir les services de base aux sociétés de transport.

**M. Surprenant** : O.K. Et au niveau des membres du conseil d'administration, M. Beauchamp, vous mentionnez, il est mentionné qu'un «organisme visé au premier alinéa sont désignés par les sociétés qui l'ont constitué parmi les membres de leur conseil respectif». Mais comment va fonctionner le conseil au niveau des nominations? Il va y en avoir combien, comment les entreprises vont être... les sociétés vont être représentées, comment?

**M. Beauchamp (Daniel)** : Je vous donne ça sous toutes réserves parce qu'il va falloir probablement être accompagné d'un juriste pour nous aider dans cette démarche-là. Mais, essentiellement, présentement, déjà, dans chacune des sociétés de transport, il y a un président qui est un membre du conseil d'administration, donc... Et fort probablement — je garde quand même une certaine réserve — que ce sera ces neuf personnes-là qui seront mandatées par leur C.A. respectif pour être les membres du conseil d'administration d'AVT.

**M. Surprenant** : D'accord, mais, s'il y a des décisions à prendre, il faudra qu'il y ait un processus, là, qui va donner...

**M. Beauchamp (Daniel)** : Ça, en fait, il va falloir, à partir du moment où on devient un OBNL, bien, on va demander à un juriste de nous accompagner pour redéfinir tous nos paramètres, là, des règles du conseil d'administration, toute... à l'ensemble des paramètres qui sont dans notre contrat actuel, qui vont devoir être modifiés. Parce que la structure de gouvernance d'AVT présentement, c'est à partir d'une assemblée des associés, où sont présents les neuf directeurs généraux de chacune des sociétés de transport, qui ont été mandatés par les C.A. respectifs. Donc, ça vient changer le mode de gouvernance, mais ça vient répondre aussi à du questionnement et aussi à des préoccupations, entre autres, du Vérificateur général de Montréal et du Vérificateur général de Lévis, qui, eux, questionnaient le fait qu'AVT ne rendait pas compte directement à des élus, à un conseil d'administration, là, des états financiers. On le faisait directement aux D.G., qui, eux, théoriquement devaient le faire à leurs élus, mais le projet de loi, lui, vient encadrer ça d'une façon encore plus concrète.

**M. Surprenant** : Je vous remercie, M. le Président. Je prêterais la parole à mon collègue député de Borduas.

**Le Président (M. Reid)** : M. le député de Borduas.

**M. Jolin-Barrette** : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Beauchamp. Bonjour, Mme Blain. J'aurais peut-être une question pour Mme Blain, juste pour éclaircir. Tout à l'heure, vous avez fait référence à la partie III de la Loi sur les compagnies versus, dans le fond, vous aviez incorporé AVT, mais, en fait, c'est une association, une société en nom collectif. La distinction avec le projet de loi qui vient dire : Bon, bien, vous créez un organisme à but non lucratif, ça va être sous le régime de la partie III?

**Mme Blain (Johanne)** : Fort probablement, là, c'est à peu près la seule pour l'instant, à moins qu'il y ait des changements de législation qui arrivent, là. Mais, pour l'instant, c'est la partie III, donc, oui, ça va être organisé en fonction de cette partie III. Donc, c'est beaucoup plus connu comme règle et ça permet de distinguer la responsabilité, ce ne sera pas... à chaque fois qu'un contrat est signé par AVT, actuellement, c'est comme si les neuf sociétés pouvaient en être éventuellement responsables. Donc là, ça va être l'OBNL qui va être responsable de ces contrats.

**M. Jolin-Barrette** : O.K. Sous réserve de la responsabilité des administrateurs qui vont siéger.

**Mme Blain (Johanne)** : Oui, oui.

**M. Jolin-Barrette** : O.K. Donc, c'est véritablement pour ça que vous demandez d'avoir un organisme à but non lucratif pour la responsabilité des sociétés de transport, parce que, dans le véhicule de la SENC, ça fait en sorte qu'ils peuvent être tenus responsables, comme on dit, ils peuvent être appelés au BAPE

**Une voix** : ...

**M. Jolin-Barrette** : C'est ça. Puis, dans la théorie, concrètement, comme AVT, ou prochainement avec le biais d'un organisme à but non lucratif, ça devient un donneur d'ouvrage. Je comprends qu'ils vont être assujettis à la Loi sur les organismes publics puis à toutes les prescriptions aussi pour les contrats d'appel d'offres.

**Mme Blain (Johanne)** : Je vais répondre. Oui, effectivement, ils vont être assujettis à... toute la partie concerne les contrats des sociétés de transport qui sont les mêmes que pour les municipalités, donc appels d'offres à partir de 25 000 \$, appels d'offres publics, 100 000 \$ et plus, les questions des services professionnels, les règlements qui peuvent avoir été adoptés pour les sociétés de transport, pour les attestations de Revenu Québec, quand c'est des contrats de construction de 25 000 \$ et plus, etc. Donc, ça va venir éclaircir l'obligation pour cet organisme-là de suivre les mêmes règles que les sociétés de transport. Donc, ça va devenir transparent, et éviter de dire : Bien, est-ce qu'ils veulent passer par un organisme pour ne pas suivre les règles contractuelles? Donc là, c'est clair, les règles contractuelles sont...

**M. Jolin-Barrette** : Parce qu'actuellement, dans ce système en collectif, ça aurait pu être interprété comme étant : Ce n'est pas un organisme qui le donne, c'est un joint venture entre deux sociétés, donc, qui ne serait pas assujetti aux appels d'offres publics, et puis...

**Mme Blain (Johanne)** : C'était le questionnement, mais AVT a choisi de suivre les mêmes règles que les sociétés de transport pour éviter tout questionnement, mais, effectivement, ça aurait pu être un problème.

**M. Jolin-Barrette** : O.K. Je vous remercie.

**Le Président (M. Reid)** : Merci beaucoup. Alors, M. Beauchamp, Mme Blain, merci de votre participation à nos travaux. Nous avons pris un peu d'avance, alors je suspends les travaux jusqu'à l'arrivée de notre prochain invité.

*(Suspension de la séance à 16 h 16)*

*(Reprise à 16 h 38)*

**Le Président (M. Reid)** : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons nos travaux.

Alors, nous recevons maintenant Taxelco, qui est représenté par M. Thierry St-Cyr, directeur des opérations. Alors, je vous souhaite la bienvenue, M. St-Cyr, et je vous rappelle que vous avez environ 10 minutes pour faire votre présentation. Par la suite, nous aurons un échange avec les membres de la commission. Alors, à vous la parole.

#### **Taxelco**

**M. St-Cyr (Thierry)** : Bonjour à tous, Mmes et MM. les parlementaires, tout le personnel qui l'accompagne, tous les gens de l'Assemblée nationale qui êtes venus donner un coup de main pour cette commission. Je suis ravi de voir que les travaux ont pris de l'avance. Généralement, c'est bon signe, c'est signe que l'ambiance est bonne.

Alors, oui, je suis Thierry St-Cyr, je suis directeur des opérations pour les véhicules électriques chez Taxelco et directeur des affaires publiques.

Taxelco, c'est une initiative d'Alexandre Taillefer et XPND Capital qui vise à électrifier les taxis et limousines de Montréal. Je vais reprendre un peu mon souffle; quand j'ai su qu'on commençait plus tôt, j'ai accéléré le pas un peu, peut-être trop.

Donc, notre projet, c'est un projet qui est structurant pour l'industrie et qui va créer de la valeur, de la valeur qui va servir à tous les joueurs. On appuie la disposition n° 11 du projet de loi n° 36, qui permet au ministre de créer des projets pilotes de taxi, et on invite les parlementaires à adopter une telle disposition d'ici la relâche estivale.

Allons-y plus en détail. Alors, qu'est-ce qu'on veut faire? On veut devenir un joueur majeur dans l'industrie au Québec, un joueur local, mais on a aussi des visées à l'international, exporter le modèle que l'on développera ici.

• (16 h 40) •

Je vous ai parlé, en introduction, de la création de valeurs. Comment ça va s'articuler? Bien, autour de deux axes. Premièrement, l'utilisation du véhicule électrique. Vous savez, présentement, pour les taxis, le principal poste budgétaire dans les dépenses d'opération, c'est, et de loin, l'essence. Évidemment, au Québec, l'électricité est abordable, l'essence est plutôt chère et il y a donc là une possibilité de réduire les coûts associés à l'énergie de 80 % pour les taxis. Et aussi les taxis nécessitent, parce qu'ils font de nombreux kilomètres par jour, beaucoup d'entretien, beaucoup de maintenance. Le véhicule électrique, par sa nature même, nécessite moins d'entretien, donc il y a là une importante possibilité d'économiser de l'argent. Ça, ça libère de la valeur pour les partenaires.

La deuxième façon de créer de la valeur, c'est d'avoir une gestion qui est optimisée, qui est centralisée et qui utilise les technologies pour être le plus efficace possible. En fait, présentement, on parle souvent de l'industrie du taxi, mais

force est de constater que c'est un secteur de notre économie qui opère plutôt en mode artisanal, hein, on a des milliers d'artisans qui prennent des décisions qui, eux, leur semblent bonnes d'un point de vue économique à court terme, mais qui sont carrément délétères pour l'industrie, qui sont nuisibles.

On n'a qu'à penser, par exemple, au chauffeur qui décide d'abandonner un appel en cours pour prendre quelqu'un sur la rue parce que, pour eux, ça leur semble plus économique, plus rentable, ils n'ont pas à payer les frais d'intermédiaire, ils sont assurés d'avoir une bonne course. Le soir, quand ils rentrent chez eux, ils sont contents, ils ont fait plus d'argent. Par contre, il y a un appel qui a été abandonné, il y a un client qui a dû attendre plus longtemps pour avoir son taxi.

Donc, ça, c'est le genre de décision qui est nuisible pour l'industrie. Donc, nous, ce qu'on veut faire, c'est centraliser les décisions, avoir un système qui optimise le fonctionnement des véhicules. Ça veut dire quoi? Ça veut dire des temps de prise en charge plus rapide, moins de kilomètres à vide parcourus et un meilleur... un service plus uniforme pour la clientèle.

Alors, une fois qu'on a fait ça, on a créé de la valeur, on a optimisé le système. Qu'est-ce que ça va nous permettre? Un, d'offrir un meilleur service aux utilisateurs, deux, d'améliorer les conditions économiques des chauffeurs de taxi à Montréal. Vous n'êtes pas sans savoir que c'est un métier qui est extrêmement difficile. En fait, la majorité des chauffeurs à Montréal font un salaire horaire en dessous du salaire minimum une fois qu'on a pris en compte les dépenses de fonctionnement. Ça va permettre de protéger les actifs des titulaires de permis de taxi, d'augmenter les recettes fiscales du gouvernement puis de générer évidemment un bénéfice pour les investisseurs.

On a l'intention d'opérer dans le cadre des permis de taxi. Bien sûr, on demande un certain nombre d'assouplissements, de nouvelles façons de gérer ces permis-là, mais on souhaite rester dans le mode actuel, où il y a utilisation de permis de taxi. On va être propriétaire de notre flotte, elle sera uniforme, et on va investir dans une infrastructure de recharge.

Alors, au niveau du projet pilote, dès cet automne, en fait, en novembre cette année, on va commencer un projet pilote où on va avoir 50 véhicules électriques qui vont être mis sur les routes. Et, au cours du projet pilote, ce nombre-là va augmenter jusqu'à 100 véhicules électriques. Ça va durer 18 mois, l'objectif étant de passer à travers deux hivers québécois. Vous savez que les mois de janvier et février sont critiques pour les véhicules électriques. Si vous êtes capable d'opérer des taxis en février au Québec, vous êtes capable de les opérer, les taxis électriques, vous êtes capable de les opérer à tous les mois de l'année et partout dans le monde.

Ce projet pilote là, donc, pourquoi on le fait? On veut d'abord quantifier, analyser, optimiser les performances des véhicules électriques dans ces conditions bien particulières. On veut définir c'est quoi, les paramètres qui vont nous permettre de faire le choix du véhicule final qu'on va utiliser lors de la phase déploiement. On va aussi analyser et valider les modifications réglementaires à apporter à l'industrie. Donc, la disposition n° 11, qui est devant vous, vise à permettre au ministre de créer des projets pilotes, va piloter au niveau technologique, mais j'ose espérer aussi au niveau législatif. Et, lorsqu'on reviendra devant vous, bien, vous serez en mesure de voir est-ce que ces modifications-là sont bénéfiques ou non pour les Québécois.

De valider le modèle financier, de familiariser le public avec les taxis électriques... Vous n'êtes pas sans savoir que, pour l'instant, pour une bonne partie de la population, les véhicules électriques, c'est encore un gadget, un truc un peu éloigné. En leur permettant d'avoir facilement accès à des taxis électriques, on pense être capable de faire une sensibilisation sur les véhicules électriques. Et on cherche aussi à identifier une solution électrique pour le transport adapté. Présentement, il n'y a pas de véhicule disponible au Québec qui permette de donner ce service-là. Donc, durant notre projet pilote, les utilisateurs vont pouvoir avoir accès à une application mobile pour commander leur taxi. Et la qualité de ce produit-là sera égale ou supérieure à toutes les solutions légales ou non qui sont présentement disponibles sur le marché.

Donc, à notre avis, le projet de loi n° 36, avec sa disposition n° 11, nous permet de répondre à deux objectifs qui sont nécessaires pour avoir une saine transition réglementaire. La première, c'est la flexibilité. En ayant une procédure allégée pour introduire des nouvelles façons de fonctionner d'un point de vue réglementaire, bien, on se donne la facilité de réagir rapidement. Si, en cours de route, il y a des choses qui ne se déroulent pas comme prévu, bien, c'est évidemment plus facile changer par arrêté ministériel que par voie législative.

D'autre part, on pense que cette approche-là va permettre d'appréhender cet élément-là avec plus de sérénité parce qu'on ne se trouve pas à imposer une nouvelle loi finale aux acteurs de l'industrie; on va les tester et on va être en mesure de revenir devant les parlementaires, et vous aurez, au moment choisi, toutes les données expérimentales concrètes qu'il faut à votre disposition pour pouvoir faire le choix final de pérenniser ou non telle et telle mesure qui vous seront soumises en temps et lieu.

Donc, on vous invite à adopter une telle disposition, on vous invite aussi à le faire avant la relâche estivale. Vous devez comprendre que, pour nous, les prochains mois sont très critiques. On a des achats à faire, on a des décisions d'affaires à faire, des négociations commerciales à compléter. Et évidemment, dans plusieurs de ces éléments-là, l'aspect légal et réglementaire représente un risque qu'on souhaiterait, évidemment, mettre derrière nous, et que, si on devait revenir en septembre prochain avec ces questions-là, c'est un handicap sérieux pour notre projet.

Alors, je vois que mon temps est écoulé. J'aurai l'occasion de répondre à vos questions. Je vous invite aussi à consulter notre mémoire, qu'on vous a soumis. Merci.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. St-Cyr, pour votre présentation. Nous allons maintenant débiter la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous.

**M. Poëti :** Merci, M. le Président. Merci, M. St-Cyr, d'être accouru, si j'ai bien compris, à cette commission dans les temps. Vous comprenez d'emblée qu'au gouvernement, au ministère des Transports, particulièrement où on a la responsabilité de l'électrification des transports, qu'on annoncera sous peu, c'est sûr qu'un projet comme le vôtre est

intéressant, en ce qui nous concerne, autant au niveau de la société, au niveau de l'environnement et du développement de l'industrie du taxi. Cependant, il y a pour moi une règle qui est incontournable, c'est la réglementation dans laquelle le Québec travaille depuis fort longtemps, c'est-à-dire dans l'émission des permis. Donc, je comprends par votre mémoire, votre présentation, que vous avez l'intention de vous conformer à la loi sur l'obtention de permis pour pouvoir travailler ce projet pilote.

**M. St-Cyr (Thierry) :** Bien, premièrement, on a l'intention de se conformer à la loi dans tous les cas. Plus spécifiquement, on a l'intention d'opérer dans un cadre avec des permis, des permis qui existent actuellement. On va souhaiter, pendant le projet pilote, une certaine flexibilité au niveau de la gestion de ces permis-là, mais l'existence de ces permis-là, nous, on ne les remet pas en cause, au contraire, on a l'intention d'opérer dans ce cadre-là.

• (16 h 50) •

**M. Poëti :** Parfait. Je vous remercie. Et je pensais important de spécifier cette situation parce qu'elle m'est importante aussi. On a 19 000 chauffeurs de taxi au Québec actuellement.

Comment vous voyez la collaboration et la concertation avec l'industrie du taxi locale actuellement si un tel projet pilote serait en place?

**M. St-Cyr (Thierry) :** Bon, on est déjà en discussion et en échange de façon constante avec les différents acteurs de l'industrie. La semaine dernière encore, on était juste l'autre côté du fleuve, à Lévis, au congrès du taxi. M. Taillefer faisait une présentation. Et on pense qu'on a un projet local qui crée de la valeur puis qui est intéressant pour tout le monde : il est intéressant pour les chauffeurs parce qu'on va améliorer leurs conditions socioéconomiques, il est intéressant pour les titulaires de licence parce qu'on a des propositions de partenariats d'affaires intéressantes à leur proposer puis aussi parce qu'en optimisant puis en rentabilisant leurs licences, bien, elles valent plus, on protège leur actif.

Puis, si vous permettez, M. le ministre, je n'ai pas eu le temps de le dire dans mon exposé, mais parfois, dans le débat public, il y a certains intervenants qui ont tendance à extrêmement banaliser cette question-là de la valeur de l'actif, de cette licence-là. On ne parle pas de multinationales, là, on parle de gens, souvent, que leur seul actif de retraite, ou à peu près le seul, c'est leur licence. Si demain matin on raie cet actif-là, on le détruit, ces gens-là n'ont plus de retraite, là. Donc, ce n'est pas quelque chose de... ce n'est pas une discussion théorique, ce n'est pas une discussion académique qu'on a, c'est des choix qu'on a à faire qui vont être importants pour de nombreux Québécois qui ont travaillé fort toute leur vie.

Et nous, on pense qu'il n'y a pas de raison d'abolir ces permis-là. Au contraire, on veut pouvoir les utiliser, les rendre profitables. Pour ça, on va demander certains assouplissements dans le cadre d'un projet pilote puis on verra à l'usure si ces assouplissements-là sont bénéfiques ou non pour les Québécois.

**M. Poëti :** D'accord. Peut-être une dernière question. Je prends au bond d'ailleurs votre souhait de dire : Nous, le temps presse, on veut ça rapidement. On veut tout tout rapidement, mais le chemin législatif prend le temps pour le réaliser. Advenant qu'on réussisse rapidement, d'ici la fin de la session, à obtenir ce projet de loi là, est-ce que je comprends que vous seriez le premier à offrir ce projet pilote là? Est-ce que vous êtes prêt à déposer un projet pilote?

**M. St-Cyr (Thierry) :** Oui.

**M. Poëti :** Parce que j'ai pris votre commentaire... constructif, mais je suis au troisième projet de loi, je ne suis pas un vieux parlementaire — je suis une vieille personne, mais pas un vieux parlementaire — et les projets de loi se font en démocratie, se font en article par article, en amendements, et c'est important parce que ça rejoint l'ensemble des demandes des citoyens puis ça nous permet de voir des horizons que parfois on voyait moins quand on a le nez collé dans la vitrine. Mais, pour finaliser ma question, si on y arrivait, êtes-vous prêt, vous, à déposer votre projet pilote?

**M. St-Cyr (Thierry) :** Oui, c'est déjà documenté. La liste des demandes, les argumentaires, les explications, on travaille avec un cabinet d'avocats solide. Donc, si les parlementaires — et moi, je suis confiant que les parlementaires sont capables de s'entendre rapidement — adoptent cette disposition-là avant l'été, ça va être un grand soulagement puis on va pouvoir immédiatement commencer à discuter sur les paramètres du projet pilote.

**M. Poëti :** Je vous remercie et vous félicite pour l'initiative électrique que vous présentez aujourd'hui.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. Mme la députée de Pointe-aux-Trembles.

**Mme Léger :** Merci, M. le Président. Bonjour, M. St-Cyr, plaisir de vous revoir. Dans le fond, ce que vous avez déposé comme mémoire était quand même très clair, succinct, clair. On voit que vous avez l'habitude. Merci beaucoup. Quelques questions.

C'est sûr qu'on a un... pas dans ce qui vous concerne tel quel, mais on a une inquiétude... on a eu quelques discussions avec le ministre. C'est sûr que c'est... l'article 11, bon, ouvre la porte à des projets pilotes, qui est correct en soi, mais en même temps on veut être sûrs que ce soit bien circonscrit, que ce soit... Les projets pilotes, ça donne quand même une marge de manoeuvre assez large au ministre, et je pense qu'il va nous rassurer, il l'a dit d'entrée de jeu tout à l'heure, mais c'est sûr que je veux le redire ici, là : On ne peut pas nécessairement avoir toutes sortes de projets pilotes qui ne correspondent pas, dans le fond, à nos pratiques puis à la réglementation. Puis qu'on soit capables de tester des nouvelles choses, évidemment, parce qu'on veut avancer, évidemment, puis votre projet semble bien correspondre à ce type

de nouveauté, qu'on veut regarder. Mais je veux juste m'assurer en disant qu'il faut que ça soit circonscrit puis je pense qu'on va travailler à mieux s'assurer que ça répond, dans le fond, à toutes les exigences, puis que ça permet, dans le fond, de mieux encadrer le projet pilote.

Vous avez dit... je vois que vous êtes pressés parce que c'est au mois de novembre, là, je comprends que vous aimeriez que ce soit adopté. Je veux quand même vous poser quelques questions. Quand vous me parlez, entre autres... vous allez améliorer les conditions de travail, bien, en tout cas, les conditions salariales particulièrement, quand vous dites ça, qu'est-ce que vous voulez dire?

**M. St-Cyr (Thierry) :** Présentement, un chauffeur de taxi, par exemple, qui n'est pas titulaire de licence, doit louer son permis auprès d'un titulaire de permis de taxi. En fait, il loue la voiture, il paie un montant forfaitaire. Après ça, il doit mettre de l'essence. Après ça, il doit faire un certain nombre de dépenses d'opération et il doit travailler de nombreuses heures pour aller chercher des revenus. Il va payer aussi un montant à l'intermédiaire de taxi avec lequel il fait affaire ou à Uber taxi s'il fait affaire avec Uber taxi. Et ce qu'on se rend compte, c'est qu'après toutes les dépenses on se retrouve avec un salaire horaire qui peut être de 6 \$, 7 \$, 8 \$ de l'heure. Donc, on est vraiment en bas du salaire minimum puis dans des conditions extrêmement difficiles.

Nous, on pense être capables d'amener ça au moins au-dessus du salaire minimum. Et on envisage même des nouveaux modèles. Présentement, la plupart des gens fonctionnent à commission, ce qui implique une certaine instabilité pour eux au niveau familial. Alors, on va, par exemple, dans le cadre de notre projet pilote, tester un modèle de rémunération à l'heure. Donc, pour une mère ou un père de famille qui décide de faire chauffeur de taxi, bien, s'il est employé puis il est payé à l'heure, ça représente un avantage, pas nécessairement financier direct, mais au moins une certaine stabilité, un horaire de travail, une cotisation au régime de pension et ainsi de suite, donc.

Et nous, on croit que cette amélioration-là des conditions socioéconomiques des chauffeurs, ils répondent bien sûr à un objectif social évident, là, d'avoir des Québécois qui sont mieux payés, mais aussi un impératif commercial, je dirais, parce qu'on veut augmenter la qualité du service à la clientèle, on veut que les utilisateurs de taxi aiment le taxi, qu'ils reviennent vers le taxi, qu'ils adoptent le taxi, et on a en même temps les gens qui se plaignent beaucoup du niveau du service à bord du taxi. Mais, si on veut des chauffeurs de taxi qui se comportent de façon professionnelle, bien, il faut, en quelque part, les payer en conséquence. Puis il faut aussi leur donner des horaires décents. Quand ça fait 12 heures, 14 heures, 16 heures dans une journée qu'on est dans un taxi à se balader, il est possible qu'on n'ait pas le sourire aussi invitant à la fin de la journée quand nos clients arrivent.

Donc, ce n'est pas juste... Oui, il y a un aspect social, évidemment, mais ce n'est pas qu'une question sociale, c'est aussi une question économique. On n'est pas la première entreprise qui se dit : Bien, il faut bien rémunérer nos employés parce que ce sont eux qui contribuent au succès de notre entreprise. Malheureusement, présentement, force est de constater qu'ils ne sont pas rémunérés à la hauteur de leurs tâches.

**Mme Léger :** Je ne sais pas comment vous allez faire. Vous nous démontrez le principe, mais comment vous allez faire?

• (17 heures) •

**M. St-Cyr (Thierry) :** Bien, on va le faire parce qu'on diminue les coûts d'opération. Donc, ce que je disais d'entrée de jeu : Quand on réduit de 80 % les coûts de l'énergie, on libère de l'argent, quand on optimise le système, on fait moins de kilomètres à vide, donc on dépense moins sur l'amortissement, sur l'entretien du véhicule, on libère de l'argent. Notre objectif, ce n'est pas de garder tout cet argent-là libéré. Oui, on va en garder pour les investisseurs, les entreprises à but lucratif, mais on va s'en servir pour rémunérer des titulaires de permis de taxi, on va s'en servir pour rémunérer mieux les chauffeurs de taxi. Évidemment, il y a des recettes fiscales, parce que tout ce qu'on va faire, on va payer TPS, TVQ, nos impôts au Québec sur toutes nos activités. Donc, on crée de la valeur, puis, bien, chacun en aura une partie. Mais on est confiants, on l'a bâti solidement, notre modèle économique, et il y a de l'espace pour améliorer les conditions des chauffeurs de taxi si on augmente la performance globale de l'industrie.

**Mme Léger :** Dans l'article 11, on parle que les «projets pilotes sont établis pour une durée maximale de trois ans que le ministre peut prolonger d'au plus de deux ans». Je dis au ministre, vous ne pouvez peut-être pas répondre, mais le ministre va me trouver une occasion pour me répondre : Qu'est-ce qu'il arrive après ces trois ans ou ces cinq ans? Alors, comment va aboutir? Est-ce que ça va être une autre législation? En fait, je le lance au ministre, là, ça ne vous concerne pas, M. Cyr. Mais je le lance au ministre.

Vous parlez des avantages et des inconvénients, dans le fond, de faire ce type de projets pilotes là... va amener pour un gouvernement, il va y avoir des avantages et des inconvénients. Qu'est-ce que vous voyez déjà comme avantages et inconvénients ou qu'est-ce que vous voyez déjà pour la suite des choses avec le projet pilote que vous avez, que vous allez probablement déposer ou présenter? Comment vous voyez la suite après? En législation... une réglementation? Est-ce que vous voyez déjà certains inconvénients ou certains avantages?

**M. St-Cyr (Thierry) :** Bien, nous, pendant ces 18 mois-là, comme je vous disais tantôt, on va analyser les performances à la fois économiques, à la fois technologiques, puis à la fois réglementaires. On va donc être capables éventuellement de faire les choix technologiques finaux, le modèle de véhicule final, le type d'infrastructure de recharge final, puis aussi on va avoir des recommandations sur les dispositions légales et réglementaires permanentes. Donc, oui, on va à nouveau demander aux parlementaires de se pencher sur des nouvelles règles, qui, elles, seraient, à ce moment-là, définitives.

Mais, lorsque vous aurez de nouveau à vous pencher là-dessus puis à adopter des règles de façon permanente, vous aurez des résultats concrets pendant une période pilote définie à votre disposition, donc vous serez en mesure de dire : Oui, ça, c'est une bonne mesure, pérennisons-la, ou, ça, ça n'a pas très bien marché, on va mettre ça de côté. Mais c'est sûr que, notre volonté, ce n'est pas de rester dans un projet pilote, là. Notre volonté, c'est de déployer, d'avoir une marque distinctive pour Montréal, d'avoir un volume critique de véhicules électriques qui circulent. Et, à terme, on va vouloir conquérir d'autres marchés au Québec, mais dans le monde évidemment. Puis on pense qu'il y a un gros potentiel d'exporter le savoir-faire qu'on va créer pendant ces 18 mois là.

**Mme Léger :** Le ministre a parlé tout à l'heure de... vous a posé la question sur l'industrie du taxi. La réception par rapport à votre type de projet pilote, vous dites que ça semble favorable. Est-ce qu'il y aurait des choses qui peuvent accrocher avec l'industrie dans le type de projet que vous avez?

**M. St-Cyr (Thierry) :** Est-ce qu'il y a des choses qui peuvent accrocher? En fait, pour l'instant, le feedback est bon. C'est sûr que, dans les gens qui sont là actuellement en place, il va avoir des compétiteurs, il va avoir des partenaires, des anciens compétiteurs qui vont venir partenaires, et ainsi de suite. Moi, je pense que, si on procède comme il faut, il n'y a pas de raison qu'il y ait d'accrochage avec les gens de l'industrie. Au contraire, les gens sont tous conscients qu'il y a une volonté... il y a une nécessité de changer puis qu'il faut moderniser notre réglementation. Puis, après ça, bien, à terme, il y aura de la compétition sur le marché, puis, en fonction de notre capacité à susciter l'adhésion des utilisateurs, susciter l'adhésion des chauffeurs, susciter de l'adhésion des titulaires de permis de taxi, bien, en fonction de notre capacité à faire ça, on aura plus ou moins de succès, hein, ça, ça sera la concurrence qui déterminera.

**Mme Léger :** Merci.

**Le Président (M. Reid) :** Merci beaucoup. J'ai fait une erreur tout à l'heure, et j'ai été un peu vite, je n'ai pas vu la demande du député de Dubuc de prendre la parole. Alors, je renouvelle votre consentement pour corriger mon erreur et lui permettre de prendre la parole tout en calculant et en restant à l'intérieur du temps qui était prévu pour le bloc ministériel. Est-ce que j'ai votre consentement? Merci. Alors, M. le député de Dubuc.

**M. Simard :** Oui, merci, M. le Président. Rapidement, M. St-Cyr, tout à l'heure, le ministre était préoccupé par rapport que vous allez fonctionner à l'intérieur des permis de taxi. Moi, ma question, est la suivante : Si c'est le cas, comme vous l'avez dit, bien sûr, vous, si je comprends, vous allez demander de faire l'acquisition de propriétaires actuels... de permis actuels qui sont propriétés de chauffeurs de taxi ou d'individus qui louent leur permis. C'est ce que je comprends.

**M. St-Cyr (Thierry) :** Bien, on souhaite, d'une part, effectivement, faire l'acquisition d'un certain nombre de permis. Quand on parle d'assouplissement, on parle de choses comme, par exemple, permettre la location de permis. Présentement, ce n'est pas possible, on peut juste acheter un permis. Vous comprenez? On est dans un projet pilote, on va investir beaucoup de capitaux dans les véhicules, dans l'infrastructure. Si on pouvait un petit peu diminuer la charge en capital en louant un certain nombre de permis, d'autant plus que la performance finale du modèle n'est pas encore établie, ça nous aiderait. Alors, ça, c'est un ajustement réglementaire qu'on va demander. Mais on reste toujours dans le même cadre : le principe, c'est que ça prend un permis pour exploiter un taxi. Or, à notre sens, de permettre de louer un permis plutôt que de forcer d'acheter le permis représente plus de bénéfice que d'inconvénients. C'est pour ça qu'on va le demander dans le cadre d'un projet pilote puis c'est comme ça qu'on va savoir, à l'usage, si, effectivement, c'est une voie qui est prometteuse. Alors, ça, c'est un exemple.

Ensuite, dans les permis qu'on souhaite acquérir ou qu'on souhaite louer, on souhaite pouvoir faire l'attribution du véhicule qui est attaché à ce permis-là de façon dynamique. Présentement, c'est quelque chose qui est fixe, là, vous avez votre permis avec le numéro d'identification du véhicule. Si vous voulez changer le véhicule qui est attaché au permis, vous vous présentez à la commission ou au bureau du taxi de Montréal, vous remplissez le formulaire marron ou je ne sais trop quoi, et puis vous obtenez le changement. Mais, nous, ce qu'on veut être capables de faire, c'est de le faire de façon dynamique, un peu comme les licences de logiciels sur les ordinateurs. Et on s'assure qu'il n'y ait jamais un permis qui est utilisé sur deux véhicules en même temps.

Pourquoi on veut faire ça? Bien, parce que une auto à essence classique, si vous avez cinq autos à essence, cinq permis, vous pouvez les faire tourner les cinq en même temps, 24 heures sur 24, parce que, faire le plein, ça prend quelques minutes, mais recharger une auto électrique en hiver, ça peut prendre jusqu'à 20 %, 25 % de la durée d'utilisation du véhicule. Donc là, si vous avez cinq licences, cinq véhicules, vous pouvez juste en faire tourner quatre en même temps parce qu'il y a en un qui est en train de recharger. Donc, là, l'auto électrique se trouve à être pénalisée dans ce modèle-là.

Alors, nous, ce qu'on dit, c'est : Bien, permettez-nous de retirer le permis qui est associé à une auto qui est en train d'être chargée puis de le réassigner à une auto dont la charge est pleine, et on continue. Et on va avoir des mécanismes de transparence, les autorités réglementaires pourront accéder au nuage informatique, voir en temps réel, sur une base historique, l'utilisation des permis pour s'assurer qu'il n'y a jamais eu de double utilisation. Non seulement c'est plus efficace, mais, en termes de conformité réglementaire, c'est largement supérieur. Parce qu'actuellement la conformité réglementaire, c'est de traîner le certificat dans le coffre à gants du chauffeur. Si un inspecteur passe, il ouvre le coffre à gants puis il regarde le certificat. Bon, ça a marché pendant un certain nombre d'années, mais c'est somme toute assez sommaire comme mécanisme de conformité.

Donc, c'est ce genre de choses là qu'on va souhaiter amener. Mais, vous voyez, on est toujours dans le même principe de la loi, ce principe d'utilisation d'un permis pour exploiter un taxi, il faut, disons, contrôler d'une façon ou

d'une autre un permis. Nous, on souhaite qu'il y ait plus de flexibilité, mais on souhaite garder le système de permis au niveau du principe.

**Le Président (M. Reid) :** Allez-y.

• (17 h 10) •

**M. Simard :** Maintenant, M. St-Cyr, vous savez comme moi que — en tout cas, en région, j'imagine, à Montréal, je ne suis pas toujours là, là — il y en a aussi, des véhicules taxis qui sont des véhicules électriques, O.K.? Et puis, ces gens-là, nécessairement, ont la même volonté, c'est de diminuer les coûts de gestion d'opération de leurs véhicules. Et j'aimerais vous entendre là-dessus. Vous êtes allés rencontrer l'industrie du taxi dernièrement, vous en avez parlé tout à l'heure, j'aimerais que vous nous indiquiez un peu, tout au moins, quelle fut la réaction puis quel genre de questionnement vous avez eu de leur part.

**M. St-Cyr (Thierry) :** Bien, on a des questionnements souvent... beaucoup d'ordre technologique, hein, beaucoup : Qu'est-ce que je fais pendant que mon véhicule recharge? Combien de kilomètres je vais pouvoir faire par jour? Plein de questions à ce niveau-là. Et il y a des questions beaucoup sur l'aspect réglementaire, souvent. Quand on dit, par exemple, qu'on veut louer des permis, les chauffeurs de taxi ou les gens de l'industrie, ils connaissent bien la loi, ils disent : Non, mais là vous ne pouvez pas. Alors, on dit : Oui, bien, c'est ça, on veut demander la permission, dans le cadre d'un projet pilote, de le faire.

Moi, j'en ai fait par le passé, de la politique, là. On a une réaction étonnamment positive de la part des intervenants. Beaucoup de la curiosité, au début beaucoup de scepticisme aussi, mais, plus on avance dans notre projet, plus les gens réalisent qu'on est sérieux, qu'on est structurés, qu'on a tout ce qu'il faut pour réussir. Et les gens, couplés au fait qu'ils sentent qu'ils ont l'obligation de changer, sont très, très ouverts.

Alors, moi, je reçois quotidiennement des courriels de chauffeurs de taxi, de titulaires de licence qui disent : Je veux en savoir plus sur Taxelco, pouvez-vous me mettre sur votre liste de distribution, on serait intéressés. On a déjà quelqu'un dans notre équipe qui fait du recrutement de chauffeurs, qui fait du recrutement de titulaires de permis. Donc, ça va bon train.

Il peut y avoir effectivement des gens qui nous perçoivent comme des compétiteurs, parce que, c'est sûr, on va faire de la compétition. Mais je pense que les gens aiment mieux avoir des compétiteurs locaux qui respectent les lois que des compétiteurs étrangers qui ne respectent pas les lois. C'est le feed-back qu'on a de façon générale.

**M. Simard :** Donc, l'acceptabilité sociale est là. Merci beaucoup, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Oui, oui... Il y a encore du temps. Est-ce qu'il y a une autre d'intervention? M. le ministre, oui.

**M. Poëti :** Moi, oui, je la prendrais. En fait, indirectement, si vous me posez la question, ça me permettrait de répondre à la députée de Pointe-aux-Trembles.

En fait, la question est fort pertinente sur le temps des projets pilotes. Mes sous-ministres, qui me connaissent maintenant depuis un an... Je suis un peu contre les projets pilotes qui ne se terminent plus, les projets pilotes qui ont cinq ans, sept ans. À mon avis, il y a trop d'extrants et d'entrants qui se produisent sur une si longue période, à mon avis, qui viennent influencer peut-être d'une façon négative parfois le résultat.

Dans ce cas-ci, la raison pour laquelle on a dit : «...d'une durée maximale de trois ans», et le ministre pourrait «prolonger d'un plus deux ans», est strictement sur le fait qu'il s'agit d'un élément mécanique. Alors, d'un investissement sur un véhicule qui roule pendant un an, on dit : Ah! bien, cette année, on aurait sauvé tant. Je me fais expliquer pas mal ces choses-là, moi-même parce que je m'intéresse aux véhicules électriques. Alors, si on veut l'amortir sur un an, on pense bien d'avoir une bonne idée sur deux ans et sur trois ans, où je pense qu'à ce moment-là évidemment il est hyper rentable, parce que le véhicule est beaucoup plus payé.

Donc, juste pour voir le fonctionnement, quand c'est pratique. Donc, je pense à la voie réservée de Robert-Bourassa, on avait dit un an; après six mois, honnêtement, nos décisions étaient beaucoup plus faciles à prendre parce que le résultat était concluant. Dans un cas comme celui-là, il s'agit d'un investissement important sur une mécanique. Alors, il m'apparaissait que d'un an ou deux ans ne pouvaient pas donner une tendance nécessairement, que sur trois ans, moi, je pense qu'il devrait avoir une excellente idée de rentabilité du véhicule. Et, sachant que les véhicules électriques sont influencés par la température, ça leur donnera trois bons hivers. Cette année, on a eu le pire, si vous me permettez l'expression, le pire depuis 100 ans, qu'on me dit, au-dessous des moyennes. Ça ne peut pas être comme ça — en tout cas, j'espère — toujours.

Alors, ça leur donnerait une meilleure idée, sur trois ans, de voir l'influence de la température également, ce pour quoi je préconise de le laisser de cette façon-là, mais cependant d'une durée maximale de trois ans. Et j'aimerais bien que, de leur part, si, après trois ans... ça ne va pas être gratuit, là, de se dire : Ah! bien, O.K., faites deux de plus, là. On va vouloir avoir des retours réels sur des raisons qui nécessiteraient un prolongement de deux ans, ce à quoi je ne suis pas très ouvert, mais je vais le permettre quand même dans la loi. Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Écoutez, j'ai une demande de la députée de Pointe-aux-Trembles de pouvoir poser une dernière question sur le temps qui lui était réservé. Est-ce que j'ai votre consentement?

**Une voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Allez-y, Mme la députée.

**Mme Léger :** C'est juste 10 secondes, dans le fond, ce n'est même pas une question. C'est juste pour dire que je n'ai pas eu le temps de vous dire que je trouvais votre projet pilote très intéressant et que nous autres, l'opposition officielle, on salue cette initiative-là québécoise. Je voulais juste avoir le temps de dire ça, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** C'est très bien. Alors, maintenant on revient à notre routine habituelle, donc je passe la parole au député de Groulx pour le deuxième mot deuxième opposition.

**M. Surprenant :** Merci, M. le Président. Au risque de l'oublier moi-même, je voulais également féliciter ces gens-là pour leur projet innovant. Alors, c'est un thème qu'on a beaucoup utilisé chez nous, la Coalition avenir Québec, l'innovation, et on veut bien supporter ça. Par contre, on veut que ça se fasse dans une concurrence qui est très saine, donc j'ai quelques questions à vous poser. Mais d'abord, au niveau des émissions de GES, c'est important, vous avez mentionné que c'est 100 000 tonnes de GES par année qui est émise par l'industrie du taxi et votre modèle, ça va réduire évidemment de façon importante les émissions de gaz à effet de serre. Donc, c'est intéressant.

Au niveau des bornes, vous avez mentionné que vous allez investir dans les infrastructures de bornes. Alors, comment vous vous positionnez par rapport aux bornes qui sont actuellement en projet ou en cours d'installation? Et puis est-ce que vos bornes... est-ce que vous allez utiliser les bornes publiques aussi? Puis, d'autre part, est-ce que vos bornes à vous pourraient être accessibles par le public à certains moments?

**M. St-Cyr (Thierry) :** O.K. Bien, tout d'abord, merci pour vos bons mots. Vous avez tout à fait raison aussi sur les GES évidemment, et je dirais même, on pourrait rajouter, au niveau environnemental, toute la question du smog et l'émission des particules fines. Les taxis tournent au ralenti la majeure partie de leur temps. Un taxi émet cinq à six fois plus de... pollue cinq à six fois plus qu'un véhicule conventionnel.

Sur votre question sur l'infrastructure de recharge, au début, au début du projet pilote, ce sera une infrastructure de recharge dédiée parce qu'on a besoin de pouvoir planifier avec une grande minutie, une grande précision les recharges, surtout les recharges rapides. On doit être capables de dire au chauffeur X : Va chercher Mme Tartempion à tel endroit, tu la déposes à tel endroit, ensuite tu vas te charger à tel endroit, tu restes là à te recharger 23 minutes parce que la 24e minute, c'est le chauffeur Y qui va arriver puis qui va se brancher. Donc, vous voyez, il y a un niveau de logistique très élevé qu'on va voir besoin.

Donc, au début, avec quelques bornes de recharge à Montréal, on ne peut pas se permettre qu'un utilisateur public arrive à une borne de recharge, se branche là puis reste là une heure. Ça ne marche pas. Est-ce que nous, on pourrait utiliser des bornes publiques? C'est une option qui est possible à titre de dépannage. Mais, encore une fois, notre volonté, c'est d'optimiser le système, donc on va essayer de s'appuyer sur l'infrastructure qu'on va mettre en place. Évidemment, au fur et à mesure qu'on va déployer puis qu'on va gagner en volume, là, on va gagner aussi en flexibilité. Et il y a le taxi électrique à Montréal qu'on veut déployer un volume important, il y a les véhicules en libre-service, pour lesquels la ville de Montréal a aussi une volonté de déployer un grand nombre de véhicules électriques. Il y a de plus en plus d'utilisateurs publics, donc à un moment donné il va y avoir une multiplication des bornes, il va y avoir des centaines, des milliers de bornes rapides à Montréal. Alors là, on peut jouer un peu plus sur la flexibilité. Si je dois recharger un véhicule et une borne est occupée puis que l'autre est à 200 mètres, ce n'est pas un problème. Mais, si l'autre est à cinq kilomètres puis il reste quatre kilomètres d'autonomie au véhicule, là, on a un problème. Donc, à court terme, ce sera une infrastructure dédiée, mais, à long terme, oui, on va vouloir l'intégrer avec les autres infrastructures de recharge.

**M. Surprenant :** Vous dites, d'entrée de jeu, que vous voulez avoir des... un projet de loi qui va avancer rapidement, vous voudriez, votre projet, le mettre en effet cet été. Au niveau des bornes donc, on parle donc de quelques semaines, là. Comment vous anticipez ce défi-là d'avoir les bornes puis les installer?

• (17 h 20) •

**M. St-Cyr (Thierry) :** Au niveau technique, c'est le principal enjeu présentement, c'est d'avoir un nombre suffisant de bornes, rapides surtout, les bornes niveau 2, là, à 240 volts, là, ce n'est pas trop compliqué. Mais les bornes rapides, pour novembre, on va — parce que je suis positif — être les premiers au Québec à faire ça dans un délai si court. C'est très serré.

Donc, c'est une réalité. Les véhicules, c'est un peu plus facile parce que les véhicules, bon, ils sont produits en masse, donc l'inventaire est plus facile à gérer. Il n'y a pas de contrainte réglementaire ou d'aménagement. Une borne électrique de 50 kilowatts, je ne sais pas si vous êtes familiers avec le code de l'électricité, ça ne s'installe pas comme ça, là, c'est quelque chose de... qui prend une entrée, il faut faire une entrée électrique, les calculs de charge, les éléments de sécurité. Donc, oui, c'est un réel enjeu. On a déjà commencé nos démarches, on a déjà pris... identifié des sites, on a déjà commencé les discussions. On veut travailler en partenariat avec Hydro-Québec, bien sûr. Et donc tout ça est en branle et on a l'intention d'être prêts en novembre puis d'avoir 50 véhicules électriques sur les routes.

**M. Surprenant :** Je veux justement parler des véhicules électriques. Alors, vous parlez donc de 50 véhicules électriques, dont une dizaine probablement des Tesla Limousines, là, et puis 100 après ça, là, vous le portez à 100, je ne sais pas dans quelle durée, là, au cours des mois ou...

Une voix : ...

**M. Surprenant :** 18 mois? O.K. Donc, si on parle quand même de 50 initialement, ça veut dire que vous devez vous procurer ces véhicules-là. On n'a pas encore, au Québec, de loi zéro émission et puis donc les constructeurs ne

sont pas toujours enclins à répondre à la demande actuelle déjà, même au niveau des véhicules électriques. Comment vous anticipez, vous, pouvoir vous procurer ces 50 véhicules là?

**M. St-Cyr (Thierry) :** Bien, il y a certains modèles qui sont disponibles. Vous avez évoqué les Tesla, on a déjà discuté avec eux puis on est confiant de pouvoir s'en approvisionner rapidement. On a déjà discuté de façon assez précise avec les gens de Nissan, et eux aussi, ils sont confiants de pouvoir nous les approvisionner. On envisage aussi les Kia. On sait qu'ils sont difficiles... les Kia Soul électriques, on sait qu'ils sont difficiles à s'approvisionner au Québec. On espère, puisqu'on est gestionnaires de flottes et qu'on représente un marché potentiel important pour ces gens-là, avoir un peu de «torque» pour les encourager à nous livrer des exemplaires. Il y en a d'autres, comme, par exemple, la e-Golf Volkswagen, qui est... Traditionnellement, la Golf, c'est un modèle assez populaire au Québec, mais qui n'est pas disponible présentement au Québec, et là il y a un enjeu non seulement d'approvisionnement, mais d'homologation.

Alors, on regarde différentes hypothèses, entre autres au niveau de la réglementation de Transports Canada, est-ce qu'on pourrait penser à importer de façon temporaire, à des fins de test, un certain nombre de véhicules, parce que pour nous, pendant le projet pilote, l'intérêt, c'est d'avoir le plus de modèles différents pour avoir le plus de «data point» au niveau scientifique, au niveau analyse, parce qu'on travaille entre autres, je ne l'ai pas dit dans ma présentation, avec les gens de l'Institut du véhicule innovant, des gens de Polytechnique, les gens du CIRRELT, et ainsi de suite. Donc, plus on a de données, plus on est en mesure de faire le bon choix, parce qu'à terme on va vouloir avoir un véhicule, bien probablement un pour les limousines puis un pour les taxis, mais on va vouloir... Mais là il ne faut pas se tromper. Donc, on va vouloir... Et donc on pense utiliser notre volonté, l'attrait d'avoir un modèle qui va se vendre en grand nombre à Montréal dans le futur, cet attrait-là pour encourager les manufacturiers à nous vendre, dès novembre, un certain nombre de véhicules.

**M. Surprenant :** O.K. Alors, on va parler de bornes de véhicule puis on va parler d'humains maintenant. Au niveau des chauffeurs, comment vous anticipez procéder pour avoir vos... peut-être 50 chauffeurs au moins, parce que vous allez avoir 50 autos, comment vous entendez procéder? Évidemment, vous allez devoir cannibaliser peut-être des chauffeurs qui actuellement conduisent des véhicules à essence. Comment vous entendez gérer cette relation avec l'industrie actuellement puis donc d'aller chercher vos chauffeurs?

**M. St-Cyr (Thierry) :** On fait du recrutement auprès des chauffeurs. Je suis moi-même allé faire une présentation à l'assemblée générale du regroupement des chauffeurs de Montréal, là, vous m'excuserez, je ne me rappelle pas de tous les acronymes, là. Et donc on a distribué par la poste à tous leurs membres un encart sur notre projet, et, comme je disais tantôt, plusieurs d'eux se sont manifestés, soit en personne, par courriel, par téléphone. Donc, c'est comme ça qu'on procède au recrutement. Oui, effectivement, il y en a que c'est des indépendants, il y en a qui sont dans d'autres intermédiaires de taxi. Évidemment, il va y avoir une certaine compétition. Je pense que pour les chauffeurs, c'est intéressant, parce que là ils vont avoir un joueur de plus à magasiner et ce sera à nous de leur offrir des conditions qui rendent intéressante leur participation. Même chose pour les détenteurs de permis. Bien, on va, soit pour ceux qui en vendent ou qui accepteront de nous en louer, bien, on va leur offrir des conditions économiques intéressantes et aussi des conditions, si on peut louer, et on a le droit de prendre toute la responsabilité, ça veut dire que, pour le titulaire, par exemple, qui est rentier, qui n'est plus lui-même chauffeur, bien là il a juste à recevoir le chèque, puis on s'occupe du reste. C'est intéressant aussi.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Merci, M. St-Cyr. Alors, je passe maintenant la parole, pour une dernière intervention, au député de Mercier. Trois minutes.

**M. Khadir :** Oui. Merci, M. le Président, M. le ministre, chers collègues. Toute l'industrie du taxi est un sujet qui m'intéresse beaucoup pour plusieurs raisons, parce qu'on fréquente les chauffeurs de taxi. Beaucoup d'entre eux sont issus, à Montréal, des communautés immigrantes. C'est souvent un premier, disons, emploi pour nombre d'entre eux. C'était le cas de mon père en 1972, qui aujourd'hui est le plus vieux chauffeur de taxi iranien de Montréal, et c'est le cas de votre humble serviteur, qui, en 1987, l'été 1987 et l'été 1988, a conduit un taxi ici même à Québec, Ste-Foy, Sillery, un des plus difficiles endroits pour faire du taxi, soit dit en passant, parce que c'est compliqué.

Mais je dis tout ça pour juste dire à quel point, si je dois me fier sur mon expérience, la situation des chauffeurs de taxi, que ça soit à Montréal, que ça soit à Québec, dans les grandes zones urbaines, est vraiment très préoccupante. Il faut que, pour une fois, l'Assemblée nationale puisse, à travers ce projet et d'autres... qu'on livre la marchandise puis qu'on soit capables d'apporter quelques réponses aux nombreuses, je dirais, modifications qu'a subie l'industrie, qui n'est pas accompagnée de tout le dispositif réglementaire, mais qui, au final, se manifeste par une exploitation parfois sans nom des chauffeurs qui travaillent de 60 à 70 heures pour arriver à rejoindre les deux bouts.

Ceci étant dit, je m'adresse à notre ami, M. St-Cyr. Je connais la cohérence de son discours, depuis qu'il était député, sur les questions environnementales. Je vois ici que, dans le mémoire, on met l'accent sur le fait que leur projet, le projet Taxelco, a un important volet environnemental. Quoique je pense qu'il faut quand même admettre que ce n'est pas le seul volet, parce qu'il faudrait, à ce moment-là, peut-être plus s'employer à convaincre le gouvernement d'investir plus massivement dans les transports collectifs.

Mais qu'est-ce qui empêcherait un tel modèle d'être mis en place sur un plan coopératif? Par exemple, est-ce qu'on pourrait envisager que le gouvernement aide une coopérative de taxis ou plusieurs coopératives à se mettre ensemble puis à se doter de véhicules électriques et de ce genre de choses?

**Le Président (M. Reid) :** Oui, en 40 secondes.

**M. St-Cyr (Thierry) :** Techniquement, il y a des vertus à l'utilisation des véhicules électriques. Ces vertus-là, elles existent dans de nombreux modèles, elles vont continuer à exister dans un modèle coopératif. Par contre, le véhicule électrique est très nécessitant... nécessite un investissement très intensif. Donc, évidemment, dans le cadre d'une coopérative, ça peut être plus difficile de lever des grandes quantités de fonds pour acheter les véhicules et mettre en place l'infrastructure de recharge. Je ne dis pas que c'est impossible, mais à l'oeil, rapidement, comme ça, ça serait probablement le principal enjeu auquel ils feraient face.

**Le Président (M. Reid) :** Merci.

**M. Khadir :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Merci, non, le temps est écoulé. Je suis désolé, le temps est écoulé, maintenant, alors merci. Alors, merci, M. St-Cyr, de votre présentation et de votre participation à nos travaux.  
Je lève la séance pour quelques instants.

*(Suspension de la séance à 17 h 29)*

*(Reprise à 17 h 32)*

**Le Président (M. Reid) :** Alors, à l'ordre s'il vous plaît! Alors, nous avons le choix. Si on a le consentement de prolonger la période d'un quart d'heure, c'est-à-dire, jusqu'à un maximum de 6 h 30 pour protéger les enveloppes de temps de tout le monde et de recevoir tout de suite le groupe qui devait être présent à 7 h 30, alors, est-ce que j'ai le consentement de tout le monde pour ce faire?

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Alors, merci. Alors, bienvenue au groupe qui représente le Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec. Alors, vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Je vous demanderais de vous présenter et présenter les gens qui vous accompagnent, et par la suite nous procédons à un échange avec vous et avec les membres de la commission. À vous la parole.

#### **Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec**

**M. Homsy (Abdallah) :** Merci, M. le Président. Mmes, MM. les parlementaires, M. le ministre. Mon nom est Abdallah Homsy, je suis le président du Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec. À mes côtés, vous avez M. Magella Gauthier et M. Jaouad Boucherik, qui représentent eux aussi des entreprises de taxis de Québec. Ensemble, notre regroupement représente plus de 95 % des taxis de la région de Québec. Nous détenons collectivement 600 permis de taxi, et plus de 1 200 chauffeurs travaillent sous nos sept bannières. Nous sommes les principaux interlocuteurs du taxi à Québec.

Nous sommes ici aujourd'hui pour vous parler du projet de loi n° 36 et plus précisément de son article 11. Je peux vous dire tout de suite que nous jugeons l'article 11 inacceptable et que nous demandons son retrait pur et simple parce qu'il est d'un manque de précision dangereux, exposant l'industrie du taxi au pouvoir arbitraire de l'État et mettant en péril la protection du public. Mais, avant de parler de ce point, j'aimerais bien vous parler de l'éléphant dans la pièce, Uber, et plus précisément, UberX.

De nos jours, on ne peut pas parler de changement législatif dans le taxi sans parler de l'entreprise illégale et déloyale Uber. Tout d'abord, il y en a qui vont dire qu'il y a un flou juridique autour de Uber, que c'est une technologie tellement novatrice que la loi ne peut pas l'encadrer. C'est tout simplement faux. La loi sur le taxi est claire... l'article 4 : «Pour offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, une personne doit y être autorisée par un permis de propriétaire de taxi.» Qu'est-ce qu'il y a de flou là-dedans? Que l'appel soit réparti par une personne ou par un iPhone pour faire du transport de personnes rémunéré, ça prend un permis de taxi, sinon vous faites du transport taxi illégal, point final.

Ensuite, Uber aime confondre les gens en disant que ce n'est pas un service de taxi. Uber dit qu'il fait du covoiturage. C'est encore une fois une supercherie. Faire du covoiturage au sens de la loi du Québec, ça veut dire : le conducteur fixe la destination et non pas le passager. Le conducteur ne peut pas être rémunéré. Autrement dit, si vous êtes constamment disponibles pour transporter des personnes, que vous les prenez où ils veulent, que vous les déposez où ils veulent, que vous faites du transport contre un salaire, vous ne faites pas du covoiturage, vous faites du taxi illégal.

Ces mêmes innovateurs vont vous dire que les nouvelles technologies changent tout dans le domaine du taxi, qu'il faut revoir complètement nos façons de faire. Selon nous, il s'agit d'une autre fausseté. Il est vrai que la technologie bouscule certaines façons de faire, une constante importante demeure : la sécurité. Si un chauffeur ramène une personne vulnérable chez elle, une personne handicapée ou une personne en état d'ébriété, quel est le critère n° 1? La sécurité de cette personne vulnérable. Que l'appel soit réparti par une personne ou par un iPhone, rien ne change, le chauffeur et sa voiture doivent être certifiés comme étant sécuritaires. Et, pour le savoir, ils doivent être vérifiés, certifiés par une autorité extérieure indépendante, comme la Commission des transports du Québec, et ce système de certification externe de sécurité du chauffeur et du véhicule, ça s'appelle un permis de taxi.

L'industrie de taxi peut innover, nous en sommes la preuve. Nous nous sommes adaptés aux goûts du client du XXI<sup>e</sup> siècle. Depuis cinq ans, toutes les voitures de taxi de Québec prennent le paiement électronique par carte de crédit ou de débit. Nous avons retiré les radios, les vieux «walkie talkie» des voitures pour remplacer... les tablettes vissées dans les tableaux de bord. Depuis ce temps, le bruit incessant de la répartition est disparu et les clients n'ont plus à le subir. Nous avons créé l'application mobile Taxi-Coop. Les sept grandes entreprises de la région de Québec se sont mises ensemble pour créer une application mobile unique et uniforme pour tous nos territoires. Partout à Québec et même à Lévis, une seule application mobile. Et les résultats sont au rendez-vous : en moins de six mois, l'application a été téléchargée près de 10 000 fois. Nous avons reçu près de 100 000 appels via l'application mobile. Ne vous laissez pas dire qu'on ne peut pas innover dans le taxi. C'est faisable, nous le faisons.

Maintenant, à propos de l'article 11 du projet de loi n° 36, selon nous, cet article de loi manque considérablement de définition quant à son application et à sa portée. L'article mentionne de façon particulièrement vague : «Le ministre peut, par arrêté, autoriser la mise en oeuvre de projets pilotes visant à étudier, à améliorer ou à élaborer [les] nouvelles règles applicables au transport rémunéré de personnes par automobile[...]. Il peut également autoriser toute personne ou tout organisme à offrir un service selon des normes et des règles qu'il édicte, différentes de celles prévues par la présente loi et ses règlements.»

Autrement dit, le bureau du ministre des Transports peut à tout moment changer les règles du jeu du taxi sans préavis ou consultation. Il peut mettre en place un projet pilote d'une durée pouvant aller jusqu'à cinq ans. Dans ce contexte, où l'article de loi 11 donnerait carte blanche au gouvernement dans le domaine du taxi, pouvons-nous penser que le gouvernement s'apprête à légaliser l'entreprise de transport illégale et déloyale Uber en la transformant en projet pilote? Rien ne l'empêche dans l'article de loi dans sa forme actuelle. Si c'était le cas, Uber serait à l'abri de la loi pour une période pouvant aller jusqu'à cinq ans, et ça serait la mort de l'industrie du taxi.

Et, si le ministre actuel des Transports, M. Robert Poëti, prend l'engagement personnel et formel de ne pas légaliser le transport illégal, ça ne serait pas pour autant une garantie que le gouvernement ne le fera pas dans le futur. Rien dans le projet de loi actuel ne l'empêche. L'adoption d'un tel article de loi ferait planer une menace constante et imminente au-dessus de l'industrie du taxi. À tout moment, un projet pilote pourrait venir bouleverser les règles et pousser les entreprises de taxi vers la faillite. Dès son adoption, selon nous, le prix d'un permis de taxi se mettra à chuter. Qui voudra acheter un permis de taxi qui vaut environ 200 000 \$ dans la région de Québec si cette valeur peut disparaître à tout moment? Nous croyons que ces effets se feraient sentir même si aucun projet pilote n'est lancé. De plus, les institutions financières ne voudront plus prêter aux acheteurs de permis de taxi, comme elles ne seront plus certaines de récupérer leur capital en cas de défaut de paiement.

Notre recommandation est simple. Nous recommandons le retrait complet de l'article 11. Dans sa forme actuelle, s'il est adopté, nous croyons qu'il va sonner la fin du taxi. Son absence totale de précision ne fera pas que créer une incertitude profonde parmi les travailleurs du taxi, leurs clients et leurs prêteurs. De plus, si le gouvernement s'en sert pour légaliser le transport illégal, nous sommes convaincus qu'il sera incapable de fermer la brèche par la suite. Si le gouvernement tient absolument à conserver cet article de loi pour des raisons particulières, nous croyons que ces raisons devraient être plus apparentes.

• (17 h 40) •

L'article 11 dit que le gouvernement va améliorer la sécurité et la qualité des services de taxi. C'est un objectif que nous partageons et nous avons des idées comment y arriver. Le gouvernement devrait mettre en place le cadre nécessaire à la création d'une association professionnelle obligatoire. Tous les chauffeurs de taxi répondraient aux mêmes règles et pourraient tous être rencontrés par un comité de discipline. Nous pourrions créer un fichier central où les infractions d'un chauffeur seraient maintenues, même s'il change d'entreprise de taxi. Bref, pour que l'industrie du taxi se réforme elle-même pour éliminer les délinquants, elle a besoin d'un outil de la province : une association professionnelle obligatoire. Cette association pourrait aussi offrir de meilleures formations continues aux chauffeurs.

Nous croyons aussi que la formation des chauffeurs est datée et qu'elle a besoin d'être rafraîchie. Elle n'inclut pas les tablettes électroniques, alors que nous en avons tous dans nos véhicules. Elle parle longuement de toponymie et d'orientation dans l'espace, alors que nous avons des GPS. Pourtant, elle ne parle pas assez de l'aspect le plus important de notre travail : le service à la clientèle. Nous vous demandons de changer la situation. Nous croyons aussi que le nombre de contrôleurs routiers doit être considérablement augmenté, multiplié par trois, selon nous, et nous demandons qu'une majorité de ces nouveaux contrôleurs routiers soit dédiée exclusivement au transport des personnes, légaux et illégaux.

En terminant, j'aimerais vous lire nos recommandations. Nous demandons que l'article 11 soit retiré du projet. Si son retrait est impossible, nous demandons que le projet pilote ne puisse pas légaliser le transport jugé actuellement illégal, que le projet pilote soit précédé d'une période de consultation, qu'il soit aussi précédé d'un préavis d'un an avant le lancement d'un projet, qu'un projet pilote ne puisse pas s'appliquer à plus de 5 % des voitures d'un territoire donné. Nous demandons aussi de créer une association professionnelle obligatoire pour les chauffeurs de taxi dans une optique de formation des chauffeurs et de protection du public, en regroupant notamment les indépendants. Nous demandons de mettre à jour la formation actuelle des chauffeurs de taxi en incluant notamment les plus récentes technologies, des stages et des possibilités de mentorat. Nous demandons d'accroître les contrôles et la surveillance à l'endroit des entreprises de taxi et celles qui réalisent le transport illégal de personnes, notamment dans la région de Québec.

Merci de votre attention. Nous sommes maintenant prêts pour les questions.

**Le Président (M. Reid) :** Merci de votre présentation. Nous passons maintenant à la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous.

**M. Poëti :** Merci, M. le Président. Merci d'être là, merci pour vos commentaires. Bon, dans le premier commentaire, vous dites : Tant que vous allez être là, ça va être correct. Alors, peut-être, je pourrais parler avec mes collègues voir si on pourrait faire, dans le projet de loi, que je reste à vie ministre des Transports, mais vous comprenez que ce n'est pas possible, alors...

**Des voix :** ...

**M. Poëti :** Ça ne veut pas. D'un autre côté, je sens un peu d'inquiétude de votre part dans vos propos, et, peut-être, compte tenu que le temps est tellement court, le ton que vous avez pris et à la vitesse à laquelle vous l'avez lu... peut-être ma perception est négative, mais je ne crois pas que ce soit ça.

J'entends aussi beaucoup : Je veux, je veux, nous voulons, nous voulons, je veux que le gouvernement fasse ceci pour nous, fasse ceci pour nous, créer une association, parler de la formation, assurer un meilleur service. En tout respect, je suis obligé de vous dire qu'aujourd'hui, si on est devant la situation qu'on vit actuellement, qui a été provoquée peut-être, peut-être provoquée par de la compétition déloyale, qui plus est, illégale, et vous m'avez entendu à plusieurs reprises le dire, et je le redis encore aujourd'hui... a été provoquée par votre propre industrie.

Si vous preniez vous-même le taux de satisfaction de la clientèle des dernières années — je ne parle pas des derniers mois : des dernières années — honnêtement, je pense que vous seriez peut-être déçu. J'ai entendu, de la part de plusieurs citoyens, des situations invraisemblables. Et le fait qu'aujourd'hui la technologie facilite... et je suis heureux d'entendre que vous travaillez sur la technologie... mais facilite le paiement par carte de crédit, l'appel d'un véhicule de taxi par un téléphone intelligent, la qualité du service qui est donné, l'utilisation des GPS, l'utilisation de la répartition d'une façon facile... Je pense qu'au cours de la dernière année — c'est mon opinion — il y a eu des efforts importants et des investissements de la part d'entreprises de taxi comme la vôtre. Vous dites que vous avez créé des applications.

Cependant, ce que le citoyen veut, c'est le service. Ce que le citoyen veut, c'est la sécurité. Et, évidemment, ils veulent un véhicule de taxi propre, ils veulent un chauffeur qui est capable de leur répondre en français ou en anglais, parce que les clientèles sont différentes. Et malheureusement, et comme dans tous les domaines de la société, il y a des gens qui n'offrent pas cette qualité de service là, et, lorsqu'on entend plus souvent des mauvais commentaires que de bons, ça vous place dans une situation plus difficile lorsqu'une compétition arrive.

Mais je réitère que la compétition d'UberX n'en est pas une légale, qu'elle est illégale, je le réitère et je le répète, mais elle bouscule un peu l'industrie du taxi. Et le député de Mercier, je ne sais pas s'il a l'occasion souvent de le dire, m'a interpellé il y a quelques mois en disant : M. Poëti, il faudrait qu'on s'assoie puis qu'on parle de l'industrie du taxi, qu'on parle avec des spécialistes, qu'on crée un comité, mais au sens pratique de la chose. Et je lui ai dit : Je pense exactement la même chose que vous, mais je veux attendre que le bureau de taxi de Montréal, qui représente plusieurs chauffeurs de taxi... On savait qu'il vivait des difficultés au niveau administratif, changement de présidence, réorganisation. J'ai attendu quelques mois et aujourd'hui j'ai annoncé que ce comité-là va avoir lieu, et on aura l'occasion de vous entendre.

Moi, je veux vous dire qu'on veut travailler avec vous et que je veux m'assurer, à travers même la loi, et je l'ai dit en ouverture, que cet article-là, lorsque j'ai dit : Ça ouvre la porte à des projets pilotes, voici un exemple qui a précédé, l'utilisation des taxis électriques, toujours dans le cadre de la loi, puis on a été spécifiques. Est-ce qu'on pourrait décider de travailler avec des applications technologiques qui demanderaient des ajustements à la loi? Le projet pilote nous permet de le faire. Si vous décidiez, comme association, de doter vos véhicules de caméras, le projet pilote nous permettrait de le faire. Si vous décidiez d'avoir des écrans, le projet pilote nous permet de le faire.

Jamais nous n'allons utiliser cette ouverture-là dans la loi pour avantager un transport de taxi illégal. Mais, bien que je vous le dise, je sens que vous avez quand même une préoccupation, mes collègues aussi m'en ont fait part. Donc, ce que je vous assure, c'est que, lorsque nous allons ouvrir article par article du projet de loi, nous allons modifier cet article-là pour qu'il soit bien défini, et de vous rassurer que d'aucune façon un projet de loi ne pourrait autoriser du transport illégal, sans nommer personne, inclus UberX. Alors, je veux vous rassurer là-dessus.

Alors, vous, ce que vous dites, c'est qu'il y a... et c'est une caricature, mais c'est l'image que j'en ai. Vous avez une plaie sur votre jambe qui est importante, alors, si on coupe la jambe, c'est fini, on n'a plus de problème avec le bobo. Moi, je ne suis pas tout à fait de cette nature-là. Je pense qu'on doit traiter la blessure sans nécessairement couper la jambe. Je vous demande de me faire confiance, mais pas sur une base personnelle. Je vous demande de faire confiance au gouvernement, à vos élus, et aux gens qui veulent travailler à améliorer l'industrie du taxi subitement, pour des bonnes raisons ou mauvaises raisons, mais, moi, je pense qu'au bout du chemin, on est tous gagnants.

Vous avez pris en main votre industrie et vous avez flairé évidemment la compétition déloyale, qui est encore plus violente parce qu'elle ne respecte pas les mêmes règles, les mêmes lois et vous oblige à réagir à une compétition déloyale. Je suis tout à fait en accord avec vous, c'est inacceptable, et c'est pour ça qu'on intervient. C'est pour ça que je suis intervenu avec M. Coderre et avec également les contrôleurs routiers. Vous savez qu'on saisit des véhicules, que les amendes sont données et qu'on continue à faire notre travail dans ce sens-là.

Mais, en amont de ça ou en même temps, je pense que la proposition du député de Mercier vient en ligne exactement avec ce que je me disais, en disant : Qui sont les spécialistes? C'est vous. C'est des indépendants aussi que vous souhaitez intégrer. Mais tout ce que vous voulez faire pour améliorer le taxi, faites-le, vous allez avoir mon appui. Mais, honnêtement, vous n'avez pas besoin d'une règle, d'un règlement du gouvernement pour vous créer une association. Vous n'avez pas besoin d'une règle, d'une loi, d'un gouvernement pour moderniser votre métier, votre travail. Vous n'avez pas besoin d'une loi, d'un règlement pour offrir un service plus avantageux aux citoyens et ainsi battre la concurrence loyale.

Mais je serai présent avec vous pour améliorer l'industrie, je vais vous inviter, à court terme, à ce colloque, à ce comité d'échange dans lequel UberX ne sera pas présent. Mais nous allons les rencontrer après, seuls, parce qu'ils ne font

pas partie de l'industrie du taxi. Et, s'ils veulent se faire entendre, je vais le leur permettre, mais en dehors de notre comité, parce que les gens qui seront là seront des gens qui suivent les lois et règlements.

Alors, je veux vous rassurer, je vous demande une certaine ouverture sur les propos que vous aviez préparés sur... dire : La seule solution, c'est de couper la jambe, c'est-à-dire retirer l'article 89. Moi, je vous demande, permettez-nous de la traiter et permettez-nous de vous aider à vous améliorer, tous et chacun, et de nous améliorer aussi, comme gouvernement, pour vous donner des moyens d'améliorer la situation du taxi à Montréal et au Québec.

• (17 h 50) •

**Le Président (M. Reid) :** Voulez-vous commenter, monsieur...

**M. Homsy (Abdallah) :** Merci, M. le ministre, pour votre confiance. Comme vous avez dit tantôt, ce qui nous inquiète le plus... C'est vrai que vous n'allez pas... on ne sait pas que vous allez rester à vie ou non. On ne sait pas si le ministre des Transports qui s'en vient après vous, il a la même vision ou même préoccupation que vous. Je sais que, dans la politique, tout peut changer en 24 heures. Vous le vivez, vous le savez comme moi, nous, on le voit. Et, malheureusement, on n'a pas toujours l'occasion de vous rencontrer et de savoir votre version.

Ceci dit, quand on a demandé l'implication de l'État ou le gouvernement pour faire une association provinciale, parce que les lois... dans le cadre actuel, ce qui nous inquiète, nous... Comme on l'expliquait tantôt, on est le regroupement qui vient de la ville de Québec, et, souvent, beaucoup de problématiques viennent de Montréal, mais elles entachent l'industrie du taxi. Quand on dit : Un chauffeur de taxi n'a pas accepté une carte de crédit ou toute... malheureusement, ça sort tout de Montréal.

Et je vais me porter à la défense d'une des coopératives, des intermédiaires qui sont en règle, qui ont, eux autres, leurs propres disciplines puis qui appliquent les disciplines. Dans n'importe quelle industrie dans le monde, il y a des plaintes, comme vous le savez, et même dans la médecine, il y a des plaintes. Sauf que, si on a le processus légal à l'intérieur de notre coopérative pour traiter les plaintes et la discipline, on va être capables de s'en sortir. Mais, malheureusement, à Montréal, sur 5 000 à peu près... 4 400 permis, il y en a 1 200 qui sont privés, qui n'enregistrent ni de règlements, ni de lois, ni de rien. Vous, en tant que parlementaires ou ministres, quand vous arrivez à Montréal, vous arrivez par exemple à la gare de train ou je ne sais pas où, à l'aéroport, il y a des privés. Et, quand vous allez porter plainte, il n'y a pas de place, vous n'avez pas le temps, il faut aller chercher le BTM ou je ne sais pas trop quoi. Nous, ici, à Québec, l'année passée, on a recensé pas loin de 600 plaintes, mais... à elle toute seule, 2,4 millions de voyages, 1,2 million d'appels, incluant, de plus, mes collègues ici.

Ça fait que le processus qu'un client porte plainte, il est là. La discipline, elle est là. On a mis déjà trois membres dehors... et des chauffeurs, parce qu'ils ne respectaient pas les règlements de Taxi Coop. Et on est fiers de le faire, même si on se fait garrocher... puis ils disent qu'on fait de la politique. Nous, ce qu'on veut? Faire quelque chose d'intéressant. Mais pourquoi on demande votre aide? Montréal. Le problème, il ne vient pas d'ici. Ici, à Québec, il y a 10, 15 privés; à Montréal, il y en a 1 200. Ils ne sont pas régis, même... peu importe qu'est-ce que vous essayez de faire, ils ne veulent pas avancer. Nous, on veut avancer. Mais, nous, malheureusement, il faut... dans les journaux, il faut que ça soit négatif pour que ça sorte, pour que vous, vous l'entendez. On ne cogne pas à votre porte à chaque jour. Le positif ne sort pas souvent. Puis, si on appelle un journaliste pour dire quelque chose de positif, des fois, ça ne passe pas, ce n'est pas intéressant.

Ceci dit, on est là pour aller avec vous, M. le ministre, avec le gouvernement et toutes les personnes qui sont ici. On veut avancer.

**M. Poëti :** Parfait...

**Le Président (M. Reid) :** Allez-y, M. le ministre.

**M. Poëti :** ...quelques minutes?

**Le Président (M. Reid) :** Oui, oui, oui.

**M. Poëti :** Bien, bien, j'apprécie votre commentaire, et c'est vrai que, parfois, les choses positives, elles passent moins. On essaie, on le sait c'est quoi. Mais voici une belle occasion de justement revirer cette perception-là négative. Et vous, vous viendrez à ce forum de discussion qu'on aura dans le but d'orienter... Évidemment, en démocratie, en démocratie.

Moi, je ne suis pas... Vous savez, j'ai la moitié de ma vie à Montréal puis j'ai exactement la moitié à Québec, alors... Mais je suis le ministre responsable de la région de Montréal. Mais je vis la moitié de mon temps à Québec. Ça fait qu'inquiétez-vous pas : moi, là, dans le fond, là, je suis neutre. Et soyez assuré de ça. Et ceux qui ont les meilleures pratiques, il faudrait que tous les autres s'en inspirent. Et vous avez dit, vous avez eu l'honnêteté de dire : On a eu 600 plaintes, ce n'est pas tant par rapport à... Mais, évidemment, on va se rappeler pas mal plus des 600 plaintes que des 600 personnes qui vous ont envoyé un texto, un courriel pour vous féliciter dans un cas particulier où vous avez aidé une dame âgée ou un monsieur qui avait de la misère à se déplacer. Ça, j'en conviens.

Mais, ce que je vous dis, c'est : Donnez-nous l'ouverture, la capacité de mettre en place des projets pilotes pour améliorer le milieu du taxi, puis on va faire notre travail, puis on compte sur vous pour le faire. Et, si, à travers nos discussions, la création d'une association peut être nécessaire et vous avez besoin... l'appui du gouvernement, bien, on le fera. Mais on va décider ça ensemble.

Et ceux qui, malheureusement, ne suivent pas les règles ou ne veulent pas suivre des règles, bien, écoutez, on s'en occupera directement, là, parce que c'est la majorité qui va l'emporter sur la démocratie. Et ça, comprenez bien l'objectif

final, c'est qu'il y ait un meilleur service pour les citoyens. Et inévitablement, si vous avez un meilleur service pour les citoyens, ça va être plus payant pour vous parce qu'ils ne vont utiliser que votre service. Merci.

**Le Président (M. Reid) :** M. Homsy, est-ce que vous souhaitez commenter?

**M. Homsy (Abdallah) :** Non. Je remercie beaucoup le ministre. La seule chose, comme je dis, dans le contexte actuel, ce qu'on demande, c'est que ça soit écrit, tout ce que vous dites, parce que là, nous, on lit noir sur blanc, on n'est pas dans les rouages politiques pour savoir comment ça peut être appliqué. Ça fait qu'une petite phrase de plus pour nous sécuriser, peut-être, ça peut aider tout le monde.

**M. Poëti :** On va faire ça, monsieur.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Est-ce que, cette fois-ci, je ne vais pas me tromper, est-ce qu'il y a d'autres interventions du côté du bloc gouvernemental?

**Une voix : ...**

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Alors, je passe maintenant la parole à la députée de Pointe-aux-Trembles.

**Mme Léger :** Merci, M. le Président. Alors, bonjour, M. Homsy, M. Gauthier, M. Boucherik, fait plaisir. Je vois beaucoup de cris du coeur, là, de tout ce qui se passe dans votre industrie présentement.

D'abord, je voudrais revenir sur UberX, particulièrement, là... Ma collègue, qui est la députée de Vachon, a fait un communiqué disant... Je prends le temps de le lire : «La députée de Vachon et porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports — je ne dis pas son nom parce que je ne peux pas dire son nom, elle a un empêchement aujourd'hui, mais elle va être très au fait de tout ce que vous avez dit aujourd'hui — demande au ministre des Transports [...] de faire respecter la loi en faisant en sorte que le service UberX, illégal au Québec, cesse.

«"UberX offre un service de type de taxi, mais, contrairement aux chauffeurs de taxi, il le fait sans le permis d'une valeur de près de 200 000 \$, sans payer les taxes ni les impôts, et sans respecter les règlements. Voilà ce qui explique, en grande partie, pourquoi le service est moins cher. Il s'agit d'une concurrence déloyale pour les chauffeurs de taxi du Québec. Le gouvernement doit les protéger", a déclaré [ma collègue].

«Bien que le ministre des Transports affirme qu'UberX est illégal, le service prend continuellement de l'expansion au Québec. Des saisies de véhicules ont été effectuées depuis octobre dernier, mais UberX prend en charge les coûts judiciaires et le service continue malgré tout.

«"Si UberX continue d'offrir son service, les conséquences pour nos chauffeurs pourraient être énormes : chute du prix du permis, perte de profits importante, diminution de la clientèle. Pendant que ces hommes et ces femmes ont contracté des hypothèques de centaines de milliers de dollars pour exercer la profession de chauffeur de taxi dans les règles de l'art, UberX continue d'offrir son service illégalement. À cause d'UberX, ils risquent de perdre leur emploi et leur retraite; cette situation est inacceptable et le ministre [...] doit sévir", a conclu la députée.»

Alors, je vois votre cri du coeur, je vois que le ministre semble vous entendre. C'est sûr qu'on voudrait que le ministre aille beaucoup plus loin. On veut évidemment qu'il puisse sévir, alors on redit le message au ministre, encore aujourd'hui.

Et je vois que vous dites aussi, dans votre mémoire : «Même si le ministre actuel des Transports [...] prenait l'engagement personnel et formel — parce que c'est ce qu'il nous a dit aujourd'hui, mais il a dit qu'il va l'écrire, mais là, on a les galées, quand même — qu'il ne légalisera pas le transport illégal, comme UberX, qui nous garantit que le gouvernement n'irait pas dans cette direction éventuellement puisque l'article 11 le permettrait?» Donc, il nous dit aujourd'hui — puis je pense que je l'ai entendu aussi — que ce n'est pas son intention. Alors, on va voir pour la suite des choses. Le ministre dit que peut-être qu'il voudrait être là pendant plusieurs années, mais là, ça, ça ne nous appartient pas, ni lui, mais je comprends que le ministre devant vous semble dire, avoir des intentions, mais ça peut être un autre ministre qui soit là aussi, en temps et lieu. Alors, vous avez besoin d'être rassuré, puis je pense que nous réinsistons aussi, comme opposition officielle, pour s'assurer de ça.

Dans l'article 11 — je veux revenir à l'article 11 — vous dites que, dans l'article 11, à un moment donné, vous dites : «Au minimum — à la fin, en conclusion — nous croyons, s'il ne peut être retiré, que l'article 11 doit être sérieusement repensé et surtout mieux défini dans sa formulation pour éviter toute dérive ou l'application arbitraire de ce nouveau pouvoir ministériel.» Parce qu'effectivement, ce projet pilote là, c'est... le ministre peut, par arrêté, autoriser la mise en oeuvre des projets pilotes. Bon, tout est dans les mains du ministre pour les types de projet pilote.

Précédemment, on a rencontré le groupe de M. St-Cyr, c'était très intéressant, on trouve le projet pilote intéressant parce qu'effectivement il faut moderniser les choses.

Je pense que ce n'est pas votre intention de ne pas être en accord, nécessairement, par ce type de projet de loi... de ce type de projet. J'aimerais ça vous entendre par rapport à ça. Mais, en même temps, qu'est-ce qui vous rassurerait dans l'article 11? Parce que, si on est tous en accord, peut-être, pour que l'article 11 soit là, pour permettre ce type de projet pilote là, quel type de précisions ou quelles sont les raisons, quels sont les éléments que vous aimeriez s'assurer... Parce que c'est le temps, là. Si on allait, puis on s'en va vers l'adoption, s'il y a lieu, qu'est-ce qui vous aiderait à vous assurer que ça sera plus confortable, pour vous, l'article 11?

• (18 heures) •

**Le Président (M. Reid) :** M. Homsy.

**M. Homsy (Abdallah) :** Merci, madame, pour la présentation. Au fond, je pense en chauffeur de taxi et je laisse à M. Poëti ce qu'il a pensé parce qu'il a dit... que ce soit écrit. Parce qu'il a expliqué très bien l'industrie de taxi... il est aux... de taxi puis il sait comment ça fonctionne puis c'est quoi nos inquiétudes. Au fond, tout ce qui est exprimé, il faut que ce soit écrit. Nous, ce qu'on est inquiets... avant qu'on arrive ici au parlement, je n'étais pas au courant à 100 % du projet tel qu'il est, que M. St-Cyr a déposé. Nous, quand on entend parler de taxis, que ça va être dans le cadre de l'industrie de taxi, quand on sait que c'est des chauffeurs de taxi qui font ça, bien je vais vous dire sincèrement que, quand ça vient du Québec... quelqu'un de nous... à l'intérieur de nous peut arriver avec un projet qui est important, nous, on est d'accord à 100 000 à l'heure, ce n'est pas ça le problème. Nous, personnellement... Moi, je suis prêt à acheter un véhicule électrique puis le mettre électrique pour protéger et sauver de l'argent. Mais, si les bornes électriques ne sont pas là, mais comment voulez-vous que j'avance?

Comme dans le temps où ils nous ont dit qu'on est des dinosaures alors qu'on n'avait pas le droit de mettre une tablette ou un GPS... où on n'avait pas le droit dans les véhicules de taxi. C'est à partir de 2006-2007, je pense, que la loi, elle a changé.

Nous, l'industrie, on veut avancer, on veut que ça reste dans l'industrie de taxi. Quand le projet de loi est en consultation avec l'industrie de taxi, quand le projet de loi implique les joueurs de l'industrie de taxi, le seul bémol que j'entends dans le projet pilote tantôt que M. St-Cyr, il a dit... Si j'ai bien compris, il a parlé d'un permis... utiliser plusieurs véhicules. Louer un permis, ça existe déjà aux États-Unis : à Boston, on peut prendre un permis puis louer... quelqu'un, il peut venir avec un véhicule, il loue le véhicule puis on le rattache.

Mais est-ce que prendre un permis, le mettre sur plusieurs véhicules... Comment on va gérer ça en partant? Je me dis : Non, ça ne marchera pas. Puis, même si vous le faites, peut-être, il faut le tester, puis ça ne marchera pas, ça va être très difficile à le gérer.

Quand on est consultés, quand l'industrie, dans le cadre actuel reste dans l'industrie, des projets pilotes, madame, on est toujours pour. Et ce qui nous rassure, c'est les paroles de M. Poëti... soient mises par écrit comme ça, comme les lois qui sont déjà existantes, on est une industrie qui est très réglementée, puis, je pense, les lois sont là, puis c'est juste les projets pilotes, comment on peut les définir.

**Mme Léger :** Je peux vous dire que tout à l'heure, lorsqu'on a entendu M. St-Cyr... il y aura peut-être des discussions avec vous puis vous aurez l'occasion de vous parler, évidemment, si le projet pilote va de l'avant aussi, parce qu'il a parlé beaucoup de sa rigueur puis sa transparence par rapport au permis particulièrement, puis tout ça. Alors, je pense que, dans les processus, je suis convaincue qu'il y a peut-être façons de mieux saisir, puis de mieux comprendre, puis de mieux s'adapter, tout le monde.

Mais avez parlé dans vos recommandations d'une consultation de l'industrie du taxi... soit obligatoirement prévue avant la réalisation de tels projets pilotes dans ce domaine. Je pense que ce serait le temps de nous expliquer qu'est-ce que vous aimeriez comme consultation de l'industrie. S'il nous reste un peu de temps, si moindrement on veut y aller de l'avant, est-ce que vous avez des demandes au ministre à faire pour que ça puisse se faire dans un temps assez restreint et un temps assez court? Quel type de consultation vous aimeriez?

**M. Homsy (Abdallah) :** O.K. Vous comprenez très bien, madame, que, quand on a commencé à écrire ça, c'était hier ou avant-hier quand je me suis préparé pour venir. Ce projet de loi, il a été déposé le 12, je pense. On l'a su vers le 28-29. On a entendu parler d'un projet pilote. On ne savait pas c'était quoi, le projet pilote. Où est-ce qu'on s'en va? Qu'est-ce qu'il en est? Aujourd'hui, juste une chance que je me suis présenté une heure d'avance à vous écouter et à écouter M. St-Cyr. J'ai appris un petit peu plus. Si c'est la volonté... et pour M. St-Cyr. Le problème, c'est qu'il faut voir dans le cadre actuel c'est quoi qu'on veut, qu'est-ce que le gouvernement veut d'un projet pilote. Puis nous, on va donner nos recommandations. Quand il y a un problème dans la santé, on consulte les médecins.

Mais aujourd'hui on parle de projet pilote dans l'industrie taxi. Si on est consultés... Mais tout ce que j'ai jusqu'à aujourd'hui, c'est un projet pilote. Si le projet pilote de M. St-Cyr ne s'en va pas, est-ce que cet article de loi va disparaître demain? Je ne pense pas. Il va rester puis un autre ministre va l'utiliser d'une autre manière. Nous, ce qu'on veut, c'est savoir c'est quoi, le projet pilote qu'on veut dire, consulter l'industrie de taxi. Si c'est le seul projet de M. St-Cyr, bien parfait. À mes yeux à moi, je pense qu'on est corrects, puis on peut avancer, puis on est capables d'avancer avec quelque chose de beau, correct, électrique. Mais, si le projet de loi, demain, il dit : le covoiturage, bien on va essayer le covoiturage avec un cellulaire au volant, comme c'est le cas aujourd'hui. Il y a certains illégaux qui font du transport illégal par cellulaire. Mais moi, je pense, ma recommandation pour vous dire : Attendez minute, là, on se contredit parce que tout ce qui est règlement sur la sécurité routière interdit le cellulaire au volant. Mais ça, c'est un des projets pilotes qu'on se demande : Est-ce que c'est inclus dans le projet pilote, est-ce que ce n'est pas inclus dans le projet pilote? Ça fait que déjà en détaillant c'est quoi le projet pilote, ça peut nous aider à être plus constructifs et à ne pas se plaindre pour se plaindre, au contraire, pour être constructifs, et vous aider à avancer.

**Mme Léger :** Je pense qu'on est d'accord avec vous, M. le Président, on est d'accord avec vous qu'on veut que ce soit mieux encadré, évidemment mieux défini. Peut-être qu'il y a des choses que parce qu'elles seraient écrites ou mieux dites ou amendées, peu importe, qui pourraient peut-être vous satisfaire aussi, ça fait que ne vous gênez pas de nous transmettre comment vous verriez cet article 11 qui serait mieux défini. Peut-être qu'il y a un moyen d'arranger les choses, mais je pense que le ministre vous entend, puis son équipe est toute là, là, je pense que peut-être qu'il pense... C'est l'occasion dans nos... que lorsqu'on fait ce genre d'auditions pour permettre de faire avancer les choses.

En terminant, vous me parlez aussi de formation, parce que vous avez glissé aussi la partie de formation, vous avez parlé dans le fond d'une tablette, etc., mais particulièrement où il y a des améliorations à faire, c'est le service à la clientèle. Tout à l'heure on faisait le lien avec les plaintes puis tout ça, puis je pense que ce n'est pas la première fois qu'on entend... Est-ce que vous avez en tête des façons de mieux faire? Qu'est-ce qu'il faudrait dans une formation pour que ce soit mieux dans... ou que ce soit plus modernisé et particulièrement plus axé sur le service à la clientèle et quel type? Vous avez l'occasion aujourd'hui de l'exprimer.

**M. Homsy (Abdallah) :** Nous, dans la ville de Québec, on s'est doté d'une formation de plus que ce que le ministère des Transports fait présentement. Avec l'école de Charlesbourg, c'est des formations de Charlesbourg. Nous, on a ajouté deux jours de plus, ce qu'on appelle une formation sur le transport adapté, et sur les règlements, et la ville de Québec.

Nous croyons sincèrement que le taxi, c'est... comme on a toujours dit, que le taxi, c'est l'ambassadeur, O.K., mais il est l'ambassadeur de la ville, et la caractéristique de chaque ville, elle est différente. Je vous donne un exemple qui est très simple. À Québec, on a les bateaux, c'est la saison des croisières. La saison des croisières n'est pas pareille à Montréal. Ça fait qu'il faut donner une explication aux chauffeurs dans une formation qui est pour la région de Québec. Comment le client ou le touriste à Québec agit et c'est quoi les places où est-ce qu'il veut y aller. Ça fait que, nous, là, par exemple, une formation régionale pour chaque région peut améliorer beaucoup le service en précisant les attraits touristiques de cette ville-là, ils sont où, comment le client réagit.

Au port de Québec, le client, ce n'est pas le même client qui vient à chaque jour à l'aéroport. C'est un client qui vient avec plusieurs, plusieurs bagages. C'est des gens qui sont âgés, ça fait que ça, il faut demander au chauffeur de s'attendre dans sa tête que, quand il s'en vient au port de Québec pendant la saison des croisières, qu'il n'est pas là pour prendre une jeune fille de 20 ans puis ça va aller vite puis revenir. C'est des gens qui sont âgés, qui ont besoin d'aide, qu'il faut débarquer de la voiture, prendre les valises et, si tu n'as pas le coffre nécessaire pour ça, bien dirige-toi pas vers le port, allez-y vers l'aéroport, ou vers le Château, ou vers les hôtels, mais, à Québec, dans le port, il faut donner cette formation-là pour se caractériser. Ça, c'est une chose. Et il y a l'autre, il y a les guides touristiques, on peut aider.

Ici, à Québec, on peut parler des musées, on peut parler d'autres choses, on peut parler plus des gens âgés. On n'est pas vraiment dans la grande métropole. Il y a beaucoup de gens qui font du transport adapté. Aujourd'hui, le contrat de transport adapté, il vaut, dans l'industrie du taxi, 10 millions de dollars. Chez nous, un peu plus que la moitié font du transport adapté. Ça fait qu'une précision sur le transport adapté, elle est plus importante que le cours qui est donné présentement par le ministère des Transports, qui ne s'en va pas vraiment aux caractéristiques de la société de transport. Ça fait que la formation, je pense qu'elle doit être donnée par la société de transport qui est là. Au lieu d'envoyer le chauffeur faire un deuxième cours puis revenir, pourquoi le chauffeur qui sort de l'école, qu'il n'est pas formé avec la société de transport qui est présente, qui donne une partie du cours... puis que le chauffeur, dans sa psychologie et dans sa tête, que, quand il vient au marché du taxi, bien il va faire des gens âgés, il va faire du transport adapté, il n'est pas là pour ramasser de l'argent. C'est des choses qu'on peut faire et c'est pour ça qu'on parlait de mentorat aussi.

**Le Président (M. Reid) :** Il reste une minute.

**Mme Léger :** Pour terminer, oui. Combien vous avez de femmes?

**M. Homsy (Abdallah) :** Combien, comment?

**Mme Léger :** Combien vous avez de femmes qui sont dans votre regroupement?

**M. Homsy (Abdallah) :** Oh! je pense qu'aujourd'hui le chiffre est huit et il est en montant. Puis ce que j'aime le plus, présentement, chez nous, il y a beaucoup de jeunes filles qui sont 22, 23 ans qui commencent à faire du taxi. Il y a une jeune qui travaille le soir, l'autre, elle travaille le jour, il y a de plus en plus... j'ai des mères, on a des dans notre coopérative et à côté, on a des mères et leur fille qui font du taxi, l'une le matin, l'autre le soir. Ça fait que ça commence, puis on veut les garder.

**Mme Léger :** Huit, c'est bien, j'ai compris huit?

**M. Homsy (Abdallah) :** Oui.

**Mme Léger :** Pas beaucoup, hein.

**M. Homsy (Abdallah) :** Il faut les pousser.

**Mme Léger :** O.K. Merci.

**Le Président (M. Reid) :** Je passe maintenant la parole au député de Groulx pour le deuxième groupe d'opposition.

**M. Surprenant :** Merci, M. le Président. Alors, au niveau de Uber, qui vous inquiète beaucoup, en fait, via l'article 11, là, du projet de loi, comment vous estimez actuellement l'état de vos troupes au niveau du fait qu'il y aurait

500 chauffeurs actuellement qui utilisent Uber pour arrondir leur fin de mois? Et puis quel est l'impact, là, chez vous de ça présentement?

• (18 h 10) •

**M. Homsy (Abdallah) :** O.K. Bon, avant tout, il faut que je précise, est-ce que vous parlez de Uber ou UberX? Uber, c'est des chauffeurs de taxi. Sincèrement, pour moi, c'est quelqu'un qui fait du taxi pas avec un permis de taxi qui soit rapporté. Tout ce qu'il faut faire, c'est qu'Uber soit légal question intermédiaire. Mais, si on parle d'UberX et le nouveau calcul que M. Guillemette, il a lancé, les 500 nouveaux chauffeurs qui arrondissent leurs fins de mois, moi, je peux vous dire que, s'il y a une personne qui arrondit la fin du mois, il le prend aux dépens de quelqu'un d'autre. Il y a des gens qui ont perdu de l'ouvrage pour que ces gens-là viennent arrondir leurs fins de mois.

Nous, on fait la profession de taxi. On travaille juste dans le taxi. On n'a pas un autre emploi pour venir puis on comble avec ça. Ça fait que la perte, elle est significative, mais, pire encore, c'est psychologique, les pertes qu'on évalue aujourd'hui. Quelqu'un qui veut travailler... comme madame, tantôt, elle a parlé des filles ou des femmes qui veulent travailler dans le taxi, mais, dans une incertitude comme celle-là, je pense que les pertes sont beaucoup plus psychologiques que ce qu'on parle de mon état à Québec. Sur le plan de Montréal, je pense que Montréal, ils peuvent eux autres même chiffrer. Mais, nous, à Québec, avec notre innovation, avec notre application, on est capables de faire quelque chose de bien.

**M. Surprenant :** Donc, ce que vous me dites, c'est qu'actuellement les chauffeurs, quand on parle d'arrondir leurs fins de mois, ils n'utilisent pas Uber, mais ils utilisent UberX. C'est ce que je comprends, là. Ou les deux?

**M. Homsy (Abdallah) :** Les chauffeurs chez nous? Non, les chauffeurs, chez nous...

**M. Surprenant :** Mais ce que vous... En fait...

**M. Homsy (Abdallah) :** Non, non, O.K. Uber, c'est une plateforme de répartition, c'est le cellulaire. Nous, on a pareil. Sauf qu'Uber il a commencé, partout dans le monde, avec ce qu'on appelle du taxi, pour avoir de la clientèle. Après ça, il commence à faire de la répartition d'UberX. UberX, c'est des gens... comme vous, vous décidez de sortir puis vous faites du UberX. Nous, dans le taxi, dans les coopératives à Québec, il n'y en a pas qui vont le faire parce que c'est quasiment infaisable. Il faut changer de véhicule, débarquer du véhicule pour aller changer, prendre le véhicule personnel pour faire du UberX. Non, ce n'est pas... Il est arrivé que le chauffeur qu'on a... que c'est moi-même qui l'a trouvé. J'ai vu que ce monsieur-là, il travaillait avec nous. On l'a interdit de travailler avec nous, pour une simple et bonne raison : parce que nous, on est obligés... Et c'est ça, la beauté, quand je parlais tantôt des intermédiaires. Un intermédiaire doit obligatoirement faire respecter les lois et les règlements de la commission de transport. Ça fait qu'on ne peut pas tolérer quelqu'un qui agisse à l'encontre de ce que le ministre dit.

**M. Surprenant :** Je comprends. Maintenant, au niveau des contrôlants, vous indiquez que le nombre devrait être multiplié par trois et puis d'être dédié exclusivement aux taxis et voire même au transport illégal. Alors, peut-être m'expliquer actuellement il y en aurait combien. Et puis donc vous voyez ça...

**M. Homsy (Abdallah) :** O.K., à Québec, quand on fait affaire avec les contrôleurs routiers, on dit qu'ils sont deux sur le terrain. O.K., deux contrôleurs routiers. Moi, je ne connais pas l'ampleur des contrôleurs routiers dans la province et surtout pas à Montréal. Nous, ici, ils disent qu'on est deux. Moi, je pense qu'il doit avoir une présence à six personnes... bien, multiplié par deux, ils vont être capables de très bien faire la job, ils vont être capables même sur le terrain d'aider, que ce soit le transport par taxi, voir si tout va bien. Comme nous, quand on échappe quelqu'un qui ne fait pas bien, bien sa vérification... Et, sur le terrain, le contrôleur routier va être capable. À six, je pense qu'ils vont être capables de faire. Parce que déjà, sincèrement, je salue la première étape qu'ils ont faite à deux personnes. Si c'est vraiment... le chiffre deux, à deux, ils ont fait une belle job au début.

**M. Surprenant :** Maintenant, au niveau des frais et amendes, légalement, vous souhaiteriez qu'elles soient augmentées de façon considérable. Puis vous êtes conscients qu'il y en a plusieurs qui refilent les amendes à des multinationales, pour ne pas les nommer, là, et puis... Mais, pour en venir à vous, est-ce que vous auriez... D'abord, jusqu'où vous verriez que ça pourrait aller? Puis auriez-vous d'autres solutions, en fait, si on veut être constructifs, à proposer?

**M. Homsy (Abdallah) :** Mais moi, je ne sais pas sur la question légale, les législations, comment on peut faire ça. Ce qui nous fait mal présentement, c'est que, même le contrôleur routier, quand il fait sa job, il donne un 500 \$. On dit qu'il n'est pas récidiviste à moins qu'il ne soit rendu coupable, et c'est dans 18 mois. S'il y a un moyen d'avancer le 18 mois vers quelques mois, le récidiviste va être plus actionné. Et déjà, je pense, à 500 \$, comme vous dites, là, pour Uber, ce n'est rien, mais, quand on parlait de plusieurs milliers de dollars multipliés par deux, trois fois... Uber, là, je ne pense pas que c'est la Croix-Rouge. Je pense qu'ils vont finir par dire : Non, non, il faut que ça soit rentable. D'ailleurs, il a commencé à donner des gratuités aux gens, et, à la fin, il a dit, après un mois, il a dit : Non, j'arrête les gratuités puis je vais diminuer. C'est une entreprise pour faire de l'argent. Son but ultime, c'est avoir un monopole mondial, aussi simplement que ça. C'est lui qui va fixer les prix et c'est lui qui va faire. Aujourd'hui, il donne des cadeaux, il amène des poutines, mais, à la fin, c'est vous autres qui va payer et beaucoup plus cher que ça.

**M. Surprenant :** Très bien, merci. Je vais laisser la parole à mon collègue, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Oui, alors, M. le député de Borduas.

**M. Jolin-Barrette :** Oui, merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. J'aimerais qu'on revienne à la page 9 de votre mémoire au niveau de l'association. Vous souhaitez avoir la création d'une association obligatoire de chauffeurs de taxi. On comprend qu'aujourd'hui elle est volontaire. Pouvez-vous définir davantage quelle forme vous voulez que ça prenne?

**M. Homsy (Abdallah) :** Bon, une association obligatoire, pour nous, parce qu'aucune association ne peut survivre sans des finances, sans être financée ou payer des cartes... Malheureusement, je dois avouer que ce n'est pas tous les chauffeurs de taxi qui embarquent dans cette situation-là, puis certains, quand je parle des indépendants qui ne veulent pas être régis par des règles et des règlements... Ça fait qu'eux autres, ils fouillent tout ce qui est paiement, tout ce qui est intermédiaire, tout ce qui est association, puis ils veulent vivre leur vie tout seuls.

Une association obligatoire, que les chauffeurs, que ce soit sur son «pocket number» ou c'est son permis 4C qui va payer un frais pour cette association-là... En faisant un genre d'uniformité, que ce soit par site Web, que ce soit des plaintes, par exemple, qu'on dit aux clients, partout où est-ce que vous êtes à Québec, si vous avez une plainte contre un chauffeur de taxi, c'est ce site-là, on va traiter toutes ces informations-là par cette association-là, puis l'association peut faire des recommandations à la SAAQ de retirer le permis, parce que ce n'est pas un bon chauffeur.

**M. Jolin-Barrette :** Puis vous voyez cette association-là avec plusieurs, je pourrais dire, départements régionaux, supposons, une association par région ou vous voyez plutôt une association qui est nationale sur le plan québécois?

**M. Homsy (Abdallah) :** Le plus important, c'est que l'information soit centralisée. Partout où est-ce qu'il y a une personne qui a commis une infraction dans l'industrie du taxi... doit être bannie du taxi partout, pas venir travailler, un problème à Québec, puis là il décide de partir à Montréal ou, je ne sais pas, à Trois-Rivières, puis il va être capable de faire la profession. Parce que le crime, il est commis de la même façon sur le même travail. Ça fait qu'une information centrale, pour moi, aujourd'hui, pour nous, il est très, très, très important. Je pense que régional, ça peut être... c'est correct, ça va être géré régionalement, mais l'information doit être toute chapeauté provincialement.

**M. Jolin-Barrette :** O.K. Puis, dans cette perspective-là, vous voyez, dans le fond, supposons, pour l'association, un conseil d'administration qui est formé que de conducteurs de taxi ou avec des membres de l'externe aussi?

**M. Homsy (Abdallah) :** Bon. Ça, il faut aller en consultation avec l'industrie du taxi. Mais, personnellement, je pense, si on parle de régionalement, si la forme de l'association prend régional puis, après ça, la structure est provinciale, régionale, il faut impliquer plusieurs joueurs. L'industrie du taxi touche à la société hôtelière. L'industrie du taxi touche à l'office du tourisme. Tout ce qui touche dans la région d'où est-ce qu'on vit, on... il faut que ça soit aussi en concertation avec la police. Quand on est capables de faire ça... des représentants, on est capables d'avancer très bien, puis on va être très bien encadrés.

**M. Jolin-Barrette :** Donc, l'objectif de l'association, c'est vraiment d'assurer une probité puis d'assurer que les gens qui sont dans votre industrie aient les plus hauts standards.

**M. Homsy (Abdallah) :** Exact, exact.

**M. Jolin-Barrette :** O.K. Je vous remercie.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Alors, je passe maintenant la parole, pour une dernière intervention, au député de Mercier. Vous avez trois minutes, y compris dans les questions et les réponses.

**M. Khadir :** Merci, M. le Président. Merci de votre présence, messieurs. Le projet de loi, si vous l'avez examiné... vous l'avez examiné, on se rend compte qu'essentiellement c'est pour... ils ont des modifications à la loi pour permettre au ministre de mettre en oeuvre des projets pilotes. Là, vous nous avez dit que vous vous êtes aperçu que, dans le fond, le projet pilote dont on parle essentiellement, pour le moment, qui est concret, c'est le projet de Taxelco. Moi, j'ai rencontré les gens de Taxelco, on les a entendus ici, aujourd'hui, j'ai lu un peu sur eux. Et, Taxelco, une dimension importante de leur projet, c'est qu'ils ne veulent pas nécessairement de nouveaux permis et pensent que leur présence sur le territoire, que ce soit à Montréal ou ici, à Québec, je pense que, pour le moment, le projet pilote, c'est à Montréal, va améliorer les conditions de travail des chauffeurs et va aussi exercer une pression à la hausse, alors qu'UberX crée une pression à la baisse de la valeur des permis qui sont détenus, la plupart du temps, par des individus et en coopératives. Que Taxelco va exercer une pression à la hausse sur la valeur des permis, qu'en pensez-vous?

**M. Homsy (Abdallah) :** Bien, moi, je pense que le fait de demander... Et il y a deux discours qui sont complètement différents. UberX, son boss mondial, il dit : Moi, je veux écraser l'industrie du taxi. Alors qu'aujourd'hui on a un joueur local qui dit : Moi, je veux travailler avec l'industrie du taxi. Ce n'est pas le même contexte. On ne peut pas... Puis je n'accepte même pas de les comparer parce qu'ils sont complètement différents. Je pense qu'il peut nous aider et je pense que nous, si on collabore dans les discussions, on peut avancer très bien. Sauf que, comme je dis, on n'est pas au courant de tout ce qui est... On s'assoit sur une table puis on voit ce qui se passe, puis je pense que ça peut être constructif pour tout le monde.

**M. Khadir** : Lorsque vous avez parlé des 1 200 privés à Montréal, vous parliez des «A-11», là, des indépendants...

**M. Homsy (Abdallah)** : Des A-11.

**M. Khadir** : ... — O.K. A-11 — qui ne font pas partie de coopérative ou de groupe...

**M. Homsy (Abdallah)** : Exact.

**M. Khadir** : O.K. Revenons à Québec, parce que vous parlez surtout de la situation à Québec. Est-ce que vous pensez envisageable... parce qu'on sent que le ministre, avec ce projet de loi en plus, a les mains liées pour d'autres projets pilotes... Est-ce qu'on peut envisager — parce que vous représentez plusieurs coopératives, notamment le Coop, la plus grosse — bien, de mettre sur pied un projet pilote de 10, 15 taxis parmi vos membres, qui lèveraient la main pour acheter un véhicule électrique et qui obtiendraient la collaboration du gouvernement à travers Hydro-Québec pour installer les bornes. Qu'est-ce que vous en pensez?

**M. Homsy (Abdallah)** : Dans ce sens, comme ça, on est d'accord, tant que ça passe par nous.

• (18 h 20) •

**M. Khadir** : Je vous invite à réfléchir, parce que là il y a une idée qu'on met en place, un comité pour... Bon. L'autre chose, transport... c'est-à-dire, taxi collectif, les itinéraires des grands axes, le matin, le soir, pour désengorger, pour prendre plusieurs clients, clientes sur le même trajet, est-ce que vous êtes ouvert à ce genre de chose? Est-ce que ça peut aider l'industrie du taxi?

**Le Président (M. Reid)** : Quelques secondes.

**M. Homsy (Abdallah)** : Oui. On le fait déjà avec la société de transport de la Capitale. On se regroupait tous sous la même bannière en faisant un transport collectif pour la ville de Québec, unis, tous ensemble. Le transport adapté, il s'adresse à un interlocuteur, puis c'est nous autres qui répartissons le transport collectif...

**M. Khadir** : Adapté.

**M. Homsy (Abdallah)** : ...adapté, de façon très, très bien.

**M. Khadir** : Et ça marche bien.

**M. Homsy (Abdallah)** : Très bien.

**M. Khadir** : Donc, ça peut s'étendre.

**Le Président (M. Reid)** : Merci, merci.

**M. Homsy (Abdallah)** : On peut s'étendre, oui.

**Le Président (M. Reid)** : Le temps est terminé. Alors, je vous remercie pour votre participation à nos travaux. Je suspends les travaux de la commission jusqu'à 19 h 30 ce soir, pour une période d'une heure, à peu près. Et on peut laisser nos affaires ici, dans la salle, si on le souhaite.

*(Suspension de la séance à 18 h 21)*

*(Reprise à 19 h 34)*

**Le Président (M. Reid)** : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons nos travaux. Alors, je vous rappelle que la commission est réunie afin de procéder des consultations particulières et aux auditions publiques sur le projet de loi n° 36, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif.

Nous recevons ce soir le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi. Alors, je vous souhaite la bienvenue. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Par la suite, nous aurons une période d'échange avec les membres de la commission. Alors, je vous demanderais de commencer par vous présenter et de présenter les personnes qui vous accompagnent, même s'il y en a qui sont bien connues ici, au Parlement. À vous la parole.

#### **Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT)**

**M. Saliba (Dory)** : Merci. Bonjour, M. le Président, M. le ministre ainsi que les membres du cabinet, bonjour. Mon nom est Dory Saliba, je suis président du Comité provincial de développement de concertation de l'industrie du taxi.

J'ai, à ma droite, M. Chevette, Guy Chevette, tout le monde le connaît, on n'a pas besoin de le présenter plus que ça, il est porte-parole de notre coalition; M. Dominique Roy, qui est trésorier aussi au comité provincial de taxi, qui nous accompagne. Écoutez, on sait qu'on a 10 minutes, on n'a pas beaucoup de temps. On a présenté un mémoire d'environ 18 pages. Je pense que tout le monde l'a reçu, on a dû envoyer ça après-midi. Le mémoire consiste vraiment de rentrer dans les détails, soit des projets de loi, soit des recommandations d'autres industries, et de tout de ce qu'il y a qui ont cadre dans l'industrie de taxi québécoise.

On ne va prendre beaucoup de temps à commencer à expliquer le mémoire, vous l'avez déjà. On veut juste entrer dans le fond du sujet. On a l'article 11, je pense qu'il faut l'expliquer, qu'il faut donner notre position là-dessus. Et, suite à ça, je vais laisser notre porte-parole, M. Chevette, pour qu'il puisse bien expliquer nos positions là-dessus.

**Le Président (M. Reid) :** M. Chevette.

**M. Chevette (Guy) :** Bonsoir, tout le monde, M. le ministre, Mmes, MM. les députés, M. le Président. D'entrée de jeu, je ne vous parlerai pas tout à fait tout de suite de l'article 11. Je voudrais dire au ministre que, suite au congrès qui s'est tenu vendredi dernier, nous avons pris une décision formelle de collaborer avec le ministère, avec vos fonctionnaires, de collaborer avec tous les organismes qui veulent que l'industrie du taxi évolue, se perfectionne, réponde plus adéquatement aux besoins de la clientèle, et tout ça, cependant, dans un cadre de légalité. Et on souhaite que vous, M. le ministre, créez un comité, appelons ça comme on voudra, on ne s'enfermera même pas dans le titre de structure. Mais nous voulons collaborer à faire en sorte que tout le monde se parle, puis qu'on puisse véritablement doter le Québec d'une industrie du taxi à la page, si vous me permettez l'expression.

J'ai déjà contacté le maire de Montréal, qui m'a assuré de la même attitude que vous avez démontrée depuis quelques jours en tout cas, parce que je vous ai entendu ce matin encore, là, parler de la légalité, de l'illégalité.

Donc, on veut collaborer ensemble à faire en sorte que notre industrie bouge, mais que nous industrie également réponde plus adéquatement à l'ensemble des besoins de la population. Nous reconnaissons même qu'il faut bouger. Il y a des choses qui sont dépassées. En 2015, on reconnaît qu'il est temps qu'on bouge, nous aussi, puis qu'on cesse de se gargariser de nos mots, mais qu'on cherche des solutions à tous les maux, par exemple.

Quant à l'article 11, tel que rédigé, je vous avoue que je le trouve non seulement serré, mais corsé, ficelé, «padé». Le ministère a tous les pouvoirs, et je pense absolument qu'il faut au moins modifier certaines choses ou donner certaines assurances. Que le ministre veuille faire des projets pilotes, j'en suis, et nous en sommes; que le ministère veuille faire un projet pilote, par exemple, d'autos électriques, j'en suis, et nous en sommes, mais ce n'est pas défini dans l'article 11 que c'est un projet électrique, c'est tout projet. Tout projet, ça peut vouloir dire beaucoup de projets, pas un seul. Les objectifs peuvent être tous pour l'amélioration, mais peuvent aussi, s'il y en a trop, s'il n'y a pas d'encadrement, et surtout, si on n'a pas l'occasion de se prononcer... parce qu'il n'y a pas de règlement, donc il n'y a pas de publication; s'il n'y a pas de publication, ce n'est pas 30 jours, ce n'est pas 60 jours de délai où on peut s'exprimer, où on peut exprimer nos doléances. Il n'y a rien dans l'article 11. Donc, on s'est dit : Bon, c'est sûr que le ministre Poëti, le ministre... excusez, le ministre des Transports va comprendre notre situation et va assouplir l'article en conséquence. Est-ce que ce sera par une publication ou avec l'assurance d'une consultation obligatoire? Peu importe le remède qu'on prendra, mais il faut que l'industrie, dans un esprit de collaboration, ait la chance de dire ce qu'elle pense dudit projet ou encore sur les limites d'un projet, par exemple. On peut avoir un projet de 50 autos, il peut y avoir un projet de 25, il pourrait... À la rigueur, tel que rédigé, si le ministre n'avait pas fait connaître son opinion, Uber pourrait avoir un projet pilote. Donc, ce n'est pas ça que je suis convaincu qu'est l'esprit de l'article 11 puisque j'écoutais encore ce matin même votre déclaration sur l'illégalité de la structure en place. Donc, ça, c'est à peu près la grande revendication qu'on a.

• (19 h 40) •

Quant à la sécurité, la qualité, ça, c'est des choses qu'on pourra abondamment discuter avec vous et avec votre équipe. D'ailleurs, dès qu'on connaîtra la structure que vous mettez en place pour qu'on puisse collaborer, nous, nos gens sont prêts immédiatement. Et j'ai été véritablement enchanté de voir que... D'abord, qu'ils soient venus me chercher, ça m'a surpris, mais, deuxièmement, j'étais enchanté de voir qu'il y avait une ouverture d'esprit, parce qu'il y a de la réticence dans certaines structures, mais, si tous les présidents, tous les membres présents au congrès ont démontré, ont compris qu'il fallait donner un coup de barre, mais qu'il fallait le faire correctement, on peut changer des choses. Il y a des choses qui se changent rapidement, à des coûts moindres, et il y a des choses qui peuvent se changer avec des sommes assez astronomiques, donc, qui demandent des échéanciers, qui demandent des délais. Et c'est dans ce sens-là qu'on pense qu'on pourra discuter allégrement avec vous autres de ça, puis faire en sorte que le Québec en général, peut-être même Montréal même en particulier, mais tout le Québec. Je connais des petites ligues de taxi, là, à travers le Québec, qui ont déjà donné des coups de barre assez intéressants. Puis j'ai jasé beaucoup avec ceux de ma ville de Joliette, puis déjà ils ont fait un bout de chemin. D'autres sont prêts à en faire, des bouts de chemin. Mais je pense que c'est dans la compréhension, puis en discutant d'échéances, d'objectifs et tout qu'on va réussir à faire en sorte qu'on ait, au Québec, une industrie du taxi extrêmement intéressante au Québec pour les citoyens.

Et, pour le citoyen, j'en reviens au citoyen, sans doute que vous avez songé à beaucoup de moyens pour arrêter l'illégalité. J'ai vu, par une opération surprise, il y a une semaine, une semaine et demie, que c'est sans doute un moyen assez efficace, mais il y a d'autres moyens de dissuader des gens. Il y a des gens qui ont des permis individuels de conduire, qui n'ont pas nécessairement de permis de conducteur de taxi. Il faudra peut-être qu'on se penche avec la SAAQ pour voir quel travail qu'on peut faire aussi pour aller chercher d'autres moyens d'encadrement pour éviter ce type d'illégalité. Puis moi, je pense que c'est pour la sécurité des citoyens aussi. On embarque dans un taxi, puis tu as le numéro, tu as la face du conducteur qui est photographiée, tu as son numéro. Et puis tu peux te plaindre, tu peux porter une plainte réelle et

directe. Là, on ne sait pas. Pour le citoyen en général, moi, je trouve qu'il y a un manque de sécurité pour le citoyen. Et je ne veux pas dégoûter sur ce que vous avez jugé d'illégal, parce que c'est fait.

Donc, je vais m'arrêter là à ce niveau-là, et je vais vous dire, en tout cas, en finissant, M. le ministre et MM. les parlementaires, que donnez-nous une chance, à l'article 11, de pouvoir intervenir à temps, puis qu'on ait suffisamment de temps pour vous exprimer nos doléances, et puis, je vais vous dire tout de suite, qu'on s'engage à collaborer sur n'importe quelle structure qui vise à améliorer le sort de l'industrie et le service au citoyen. Merci.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, messieurs, pour votre présentation. Nous allons maintenant passer à la période d'échange et je donne la parole au ministre.

**M. Poëti :** Alors, merci, M. le Président. M. Saliba, M. Roy, M. Chevrette, merci d'être ici pour représenter votre industrie. Et j'apprécie d'emblée les mots d'ouverture que vous avez. Je veux vous rassurer à deux niveaux. En fait, dans un premier temps, sur la création d'un comité, d'un forum, mais qui sera vite sur pied et qui aura des objectifs précis, et je m'y suis engagé dès l'ouverture de cette commission. Et j'ai dit de quelle façon ça s'est produit, c'est le député de Mercier qui m'avait interpellé il y a quelques mois à l'Assemblée, en me disant : Il faudrait s'asseoir à un moment donné. Je connais quelqu'un, une dame qui est dans le milieu du taxi depuis des années, qui connaît ça, puis il faudrait qu'on se requestionne sur l'ensemble de l'oeuvre. J'ai dit : Je suis tout à fait d'accord, et j'ai l'intention de le faire.

Cependant, je lui ai dit : J'attends les modifications, les changements au bureau de taxi de Montréal. Je savais, et on savait tous, ce n'était pas un secret de polichinelle, qu'il y aurait des changements dans l'administration du bureau de taxi de Montréal, qui représente quand même... je pense que c'est plus de 12 000 chauffeurs de taxi. Ce n'est pas rien, alors je voulais attendre qu'il y ait une nouvelle administration. Une fois ça en place, les inviter à participer à ça. Donc, dans un premier temps, je vous confirme que ce forum-là va avoir lieu dans un temps assez court. Les gens me connaissent, on l'a fait avec les vélos l'année passée, les intervenants du vélo, et c'est clair que ça va se réaliser.

Dans un deuxième temps, je sais qu'à l'Assemblée on a des règles, vous les connaissez bien, M. Chevrette, on ne peut pas parler de l'absence d'un député, mais moi, je n'ai pas lu de règlement qui dit qu'on ne peut pas parler de la présence. Alors, ce matin, bien, évidemment, on avait la députée de Vachon, qui était avec nous en début de journée. On a eu la députée de Pointe-aux-Trembles, qui a continué, puis on a le député de Jonquière, qui est avec nous...

**Une voix : ...**

**M. Poëti :** Puis là ça, je ne peux pas le dire, je ne veux pas choquer vos collègues.

Mais ce que je veux souligner, pour la troisième fois, parce que le député de Jonquière n'y était pas, mais les... d'enregistrement sont là, d'aucune façon, notre intention, lorsqu'il y a eu l'article 11, ne visait un projet pilote pour rendre légale, ce que je dis depuis le premier jour, l'illégalité de UberX. Alors, ce n'est pas notre intention, ce n'était pas notre intention et ce ne sera pas notre intention. Et je dois dire bien humblement — les gens connaissent mon passé — pour moi, les lois et règlements doivent être suivis, sinon il faut les changer. S'il y a une problématique, une modernisation, une évolution de la société, un besoin, on travaille sur la loi, on ne fait pas un projet pilote pour contourner une loi, là, je veux rassurer tout le monde, le député de Jonquière inclus. Mais il y a d'autres groupes qui vous ont précédés, qui ont la même inquiétude, et je me suis déjà engagé avec la députée de Vachon de voir à un amendement à l'article 11, un amendement. Un autre groupe a dit... j'avais fait la caricature, eux ont dit : On veut le retrait... dit : Écoutez, là, on a une plaie, là, sur une jambe, on peut couper la jambe pour régler le problème, mais je pense qu'on doit travailler sur le bobo, puis vous l'avez un peu soulevé tantôt. Pour de bonnes ou mauvaises raisons, l'industrie du taxi a été attaquée d'une certaine façon par une concurrence déloyale, qui plus est illégale. Ce qu'elle a fait, elle a obligé, d'une certaine façon, l'industrie de taxi, qui avait déjà commencé... Vous savez, les efforts d'amélioration prennent beaucoup plus de temps à être notés que les problématiques.

Alors, je le sais, on a rencontré des gens de la région de Québec, qui ont fait des avancées importantes en technologie, je sais que Montréal, vous le faites également. Alors, je veux juste vous rassurer, il y aura un amendement qui sera déposé avant le projet de loi article par article. Et, dès le début de nos discussions du projet de loi article par article, il y aura amendement de l'article 11. Cependant, j'y tiens pour une raison, bien, on encadrera le volet d'inquiétude que vous avez, que je comprends, ce pour quoi, ce matin, j'ai été très clair quand je me suis fait poser la question. Il n'y a aucune nuance entre mes propos de ce matin, d'hier ou d'il y a trois mois. Alors, à partir de là, je veux vous rassurer là-dessus.

Maintenant, on parle d'un projet pilote pour les véhicules électriques, on en a discuté. Effectivement, ça rentre exactement dans ce cadre-là. Maintenant, si vous décidez d'installer... et on décidait ensemble, parce que le forum nous permettra ça, d'installer des caméras dans les véhicules, ça pourrait être un beau projet pilote. Si on décidait d'installer des protections... Parce que j'étais préoccupé par la sécurité du chauffeur de taxi pendant longtemps puis je suis obligé de vous dire que je suis étonné, quand même, d'une certaine façon, en tout cas, il me semble, du refus ou de la non-popularité de la séparation plus sécuritaire entre, évidemment, les passagers et les conducteurs, quand il y a des agressions de chauffeur de taxi, ça revient toujours. La caméra pourrait nous aider aussi à identifier les gens à l'intérieur. Donc, ça, c'est des types de projet pilote qu'aujourd'hui je pourrais vous dire : Ça, là, j'aimerais ça, moi. Puis, dans notre forum, je pourrais vous en parler.

Maintenant, il y a peut-être d'autres projets pilotes que je ne connais pas, que la technologie, dans un an ou deux ans, nous permettra d'évaluer mieux, M. Chevrette, mieux que quiconque. Évidemment, les parlementaires ici le savent, le chemin législatif et démocratique est essentiel et nécessaire, mais aussi long, aussi long et parfois très long. Donnons-nous la chance, par un article comme celui-là dans certains cas. Et je m'engage à travailler avec vous pour

l'encadrer, mieux l'encadrer pour vous dissuader et vous rassurer sur les doutes que vous entretiendriez sur le fait qu'on pourrait l'utiliser comme un passe-partout, ce n'est pas mon intention. C'est la force de mes convictions. Notre gouvernement est clair dans des situations comme celles-là, et jamais je ne vais participer à contourner une loi, là, en utilisant un article de côté, ce n'est pas notre intention, je veux vous rassurer.

• (19 h 50) •

Je salue votre ouverture. On s'était déjà rencontrés, vous le savez. Je vous ai fait part de certains commentaires. Et il y a une côte à remonter. Je pense que vous êtes sur la voie de prouver aux citoyens du Québec que vous êtes toujours la meilleure option en matière de transport de taxi. Pour ça, certaines choses devront changer, mais ça prend des gens comme vous qui allez influencer le marché.

Et je pense que la meilleure façon de prouver aux citoyens que c'est vous qu'ils doivent appeler, c'est que le service doit être là, que l'évaluation du chauffeur, sa connaissance, sa formation, sa technologie... Vous savez, aujourd'hui, vous cherchez quelque chose, vous avez le GPS, vous y allez, là. Ce n'est pas... en tout cas, à ma connaissance, ce n'est pas tous les taxis qui ont des GPS. Ça peut dépanner. Il y a des situations récentes, là, à Québec, ici, là, que je ne veux pas nommer précisément, là, qui sont troublantes. Mais il y a des gens de Québec qui pensent que c'est ceux de Montréal qui sont les pires. Mais ce que je veux juste vous dire, c'est que moi, là, je vis la moitié de ma vie à Québec, la moitié à Montréal. Je suis dans le milieu. Alors, travaillons ensemble pour établir la confiance des citoyens, travaillons ensemble pour contrer l'illégalité.

Mais moi, je ne veux pas non plus que les gens perçoivent que, comme gouvernement, ce qu'on veut faire, c'est appuyer un groupe parce qu'il y a une loi, parce que vous avez des permis, puis laisser aller, d'une certaine façon, la qualité, l'innovation puis le développement en le laissant de côté un peu, parce que vous, vous êtes, guillemets, excusez-moi, «paddés», vous avez un permis. Je pense que les citoyens ont dit : On en a peut-être assez, dans certains cas. Puis peut-être que vous avez indirectement, par certaines personnes, orienté des gens honnêtes à utiliser un transport illégal. Alors, travaillons ensemble pour régler ça, c'est ce que je veux faire. Je vous garantis de ma collaboration, et on va modifier l'amendement pour régler l'article 11.

Mais je pense que ceci est justifié, de votre part, d'inquiétude, je le comprends. Mais je veux juste vous dire que le forum qu'on fera à court terme va probablement rapporter davantage encore qu'un article qu'on modifiera pour retrouver la confiance des citoyens. Soyez assurés que c'est notre intention, dans ce projet de loi là, de vous aider à retrouver, à rétablir l'industrie du taxi comme elle doit être au Québec, en fait une des meilleures au monde. Et ça, bien ça vous appartient, et j'ai confiance que vous allez travailler pour y arriver. Merci.

**Le Président (M. Reid) :** M. Saliba, souhaitez-vous commenter?

**M. Saliba (Dory) :** Oui, j'aimerais juste répondre à M. le ministre. Déjà là, si on était en retard, je sais très bien, pertinemment, que l'industrie du taxi, elle a voulu avancer depuis des années. Je peux vous dire qu'en 2006 on a été en cour — j'étais président de Taxi Co-op de Montréal — avec la SAAQ pour qu'on puisse nous faire autoriser à installer des tablettes pour les véhicules... d'un GPS. Donc, pour l'avancement, on était un petit peu menottés. On ne peut pas dire c'est la faute de qui. C'est la faute de l'ancienne loi ou règlement. Par contre, on a voulu évoluer, ça fait longtemps. Si on est arrivés là, c'est parce qu'il y a certains services qui ont été mal donnés de certains chauffeurs, et on ne veut pas que l'ensemble des propriétaires, des chauffeurs qui ont investi dans cette industrie-là, qu'ils paient le gros prix, qu'ils paient leurs fonds de pension... qui a un permis de taxi, qui ont payé plusieurs centaines de milliers de dollars. Et, pour le payer, ils ont hypothéqué leur maison pour le payer.

Donc, si on veut arriver à une situation telle que la valeur du permis va se perdre... Je sais qu'il y a des gens qui disent : ...c'est trop... ça ne vaut pas... ça ne vaut rien. Mais sauf... c'est l'offre et la demande, c'est le service qui est donné que le permis augmente; c'est l'investissement qui est donné, que la valeur du permis augmente. On ne veut pas se retrouver avec une catastrophe économique au Québec. Il y a quand même 22 000 familles qui vivent de cette industrie-là. Mais l'industrie de taxi, elle date depuis 1909. Ça fait 120 ans d'existence. On ne veut pas arriver au bout pour qu'on dise : On ne laisse pas la chance pour l'industrie de taxi, qu'elle évolue.

Dernièrement, je vous avais soumis un projet concernant un compteur pour le taxi collectif. Ça, c'est une façon aussi de démontrer que l'industrie du taxi est ouverte à faire le transport... du covoiturage. Et tout ce qu'il y a comme projet qui va se faire dans le futur, on souhaiterait que ça se fait avec l'industrie du taxi. Il y a des joueurs dans l'industrie du taxi qui sont prêts à faire tout pour avancer. Il y a des joueurs dans l'industrie du taxi qui sont influents.

Donc, peu importe le projet pilote que vous souhaitez, on sera toujours au rendez-vous pour qu'on puisse l'approuver et qu'on puisse travailler pour vous, mais qu'on le fasse avec l'industrie du taxi dans l'encadrement, qu'on le fait avec les lois existantes. Si on a à améliorer la loi, on est très ouverts pour l'améliorer, mais qu'on le fait sous le toit des règlements et des lois existant au Québec. On est prêts à tout faire, à vous montrer même des miracles s'il le faut pour vous prouver que nos chauffeurs, nos propriétaires, qui ont investi dans cette industrie, ils croient en cette industrie et croient aux lois du Québec et à vos ordonnances. Merci.

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

**M. Poëti :** Pour terminer, quelques secondes. Pour M. Chevette, je veux aussi vous dire que la sécurité est un élément essentiel aussi pour nous, et les citoyens la réclament et ils sont inquiets.

Et, bien qu'on ait peu d'agressions, qu'on ait peu de situations criminelles, il y en a quand même, et une, c'est une de trop. Et, à ce point de vue là, je dois vous dire que le projet de loi que vous aviez fait en 2002... six mois après mon

arrivée, nous avons réglé la vérification des antécédents criminels, qui n'avait pas été appliquée depuis le début de cette loi-là. Et on a eu la collaboration des chauffeurs de taxi, de l'ensemble des chauffeurs de taxi. Et j'ai donné la recette au BTM de Montréal, j'ai appelé M. Coderre, et aujourd'hui on peut dire que l'ensemble des chauffeurs de taxi respecte la loi. Mais il y avait un flou juridique qui n'avait pas été corrigé.

Et ça, la sécurité était, pour moi, essentielle. Et c'est un argument qui n'est pas négociable avec les citoyens. Et on n'a eu aucune contrainte de la part des chauffeurs de taxi et, malheureusement, dans les vérifications, on s'est aperçu que certains chauffeurs de taxi avaient des antécédents criminels. Ils ont un droit de recours, ils ne l'ont pas exercé parce qu'ils savaient très bien que la règle, c'était ça, et ils l'ont fait, et on n'a pas eu de poursuite, on n'a pas eu de chicane ou de débat.

Alors, soyez assurés que la sécurité est un élément qui fera toujours partie de nos réflexions, et pensez-y aussi, même pour vos propres chauffeurs. Et, dans le forum, on aura l'occasion de vous en reparler. Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. M. Chevette, est-ce que vous souhaitez commenter?

**M. Chevette (Guy) :** Non. Moi, je vous dirai que ça me satisfait comme réponse. Je parle de la sécurité des chauffeurs aussi, et la sécurité des citoyens également, sur les deux côtés. Il y en a qui s'étaient fait une spécialité de signer des seings blancs à certains chauffeurs, et ils n'ont pas été dénoncés, eux, mais c'est souvent par... ça aussi, c'est un acte illégal. Mais le fait qu'on ait... Le flou juridique est corrigé, tant mieux. On va faire en sorte, à ce moment-là, qu'il n'y aura pas d'antécédent criminel au volant des automobiles de taxi.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Je passe maintenant la parole au député de Dubuc.

**M. Simard :** Merci, M. le Président. D'abord, M. Saliba, M. Roy, M. Chevette, merci d'être avec nous ce soir. Ce ne sera pas très long, mais, quand même, je voudrais avoir certains éclaircissements.

D'abord, il faut bien se le dire, l'article 11 crée beaucoup d'inquiétude. Maintenant, le ministre a véritablement donné l'orientation qu'il voulait donner à cet article-là, plus de souplesse, plus de capacité de réagir rapidement pour l'industrie du taxi, et je pense que c'est la raison qui l'anime, très particulièrement.

On sait pertinemment également bien sûr qu'une perception, c'est une réalité. Donc, c'est la raison, j'imagine, le pourquoi que les intervenants viennent nous dire : Écoutez, l'article 11, là, comme le ministre a dit, il faut couper ça, mais je pense que les explications du ministre ont quand même éclairé beaucoup d'intervenants, qui, eux, ont décidé, comme vous, d'offrir leur collaboration et bien sûr de travailler nécessairement pour le bien de l'industrie.

C'est très clair que lorsqu'on regarde puis qu'on fait une rétrospective, on a tous pris un taxi. Je vous dirai, on a pris des taxis à Montréal, puis moi, je suis un homme de région, je prends des taxis aussi en région. C'est complètement différent, il faut bien se le dire, là. En région, on connaît le chauffeur du taxi, puis on sait qu'on connaît ses antécédents, puis on connaît ce qu'il fait, puis on connaît ses enfants la plupart du temps. Mais, à Montréal, c'est différent, il faut bien le dire. Puis, quand on lit le projet de loi au moment où on se parle, là, on sait pertinemment que le projet de loi, il est basé, je vous dirai, plus pour les grands centres que pour nécessairement l'industrie du taxi régional, il faut bien se le dire.

Et, je ne sais pas, comme organisation, vous êtes le comité provincial de concertation, et je peux m'imaginer que vous avez nécessairement les préoccupations aussi qu'ils ont dans les régions parce que vous devez avoir des membres qui sont nécessairement des propriétaires de région.

Donc, ce que j'aimerais savoir... Comment se compare l'industrie des régions, l'industrie du taxi, bien sûr, par rapport aux grands centres? Puis j'aurais une autre question par rapport à la réponse que vous me donnerez, bien sûr, si la réponse me...

**Une voix :** Selon la réponse.

**M. Simard :** ...pose encore une fois une question supplémentaire.

**Des voix :** ...

**Le Président (M. Reid) :** Oui. Alors, M. Saliba.

• (20 heures) •

**M. Saliba (Dory) :** Vous voulez savoir exactement la question comment on sépare notre représentativité? Qu'on parle des...

**M. Simard :** Des difficultés que peuvent avoir les gens dans les régions.

**M. Saliba (Dory) :** On a plusieurs difficultés concernant les régions. Dans les milieux ruraux, on rencontre des difficultés. Exemple, il y a des chauffeurs de taxi qui ne travaillent pas. La région, le village, il y a un seul permis, et le chauffeur, il prend son temps. Il est propriétaire de ce véhicule-là, il ne veut pas opérer ou bien il opère à sa façon. Donc, on se trouve avec un client ou un citoyen qui appelle un volontaire ou bien un collaborateur qui vient chercher M. Jean-Jacques, qui va venir le chercher à moitié prix.

Mais, moi, à un moment donné, j'étais au congrès du milieu rural, transport dans le milieu rural, j'avais proposé une solution pour ça. Là, ça fait plusieurs fois que je la propose, j'aimerais ça la proposer ici, en même temps. Si un propriétaire de taxi prend la peine d'avoir un permis de taxi dans la région, il doit l'opérer, de la façon qu'il le veut, mais

le permis de taxi, ça appartient au gouvernement, à l'origine. Si lui, il veut servir la région, parce qu'on sait que ça s'en va par le nombre de citoyens pour le service, il est obligé, s'il ne veut pas travailler, à louer son véhicule, à trouver un autre responsable qui le loue, et il doit l'opérer 24 sur 24. Donc, la loi ne le lui permet pas maintenant. Puis, dans le cas où est-ce qu'il ne l'opère pas convenablement, je demande, comme président du comité provincial, de retirer ce permis-là à ce monsieur-là puis le donner à quelqu'un qui veut l'opérer pour le service. On ne veut pas se trouver dans les régions puis dans le milieu rural avec un milieu de transport où est-ce que le taxi existant, il n'opère pas, il ne donne pas le service. On veut donner le service, qu'il soit dans la métropole et plus dans le milieu rural.

Je peux vous dire : Oui, comme président du comité, je viens de Montréal, mais je connais toutes les problématiques qu'on a dans les régions. On rencontre ces gens-là. Et l'autre problématique qu'on a présentement avec les antécédents judiciaires, dans le même village que je viens de vous parler, le chauffeur qui travaille sur ce véhicule-là, il faut qu'il attende un mois ou bien plusieurs semaines avant qu'il puisse travailler en attendant qu'il ait son permis ou bien son pardon. Donc, qu'est-ce qu'on envisage demander sur la table de concertation, c'est de laisser une petite phase, une petite chance pour ce monsieur-là, qu'il continue à opérer temporairement jusqu'à tant qu'il ait son pardon ou bien qu'il ait son certificat. Parce que, sinon, il n'y a pas une autre personne, et ce monsieur-là, comme on dit, ça fait plusieurs années qu'il travaille, qu'il opère, c'est juste la nouvelle loi ou bien la loi qui est existante, qu'on vient d'appliquer, qui l'empêche de le faire. Est-ce que, dans le milieu rural, ou dans les milieux lointains, ou bien ces villages-là, on peut permettre à une personne temporairement d'opérer jusqu'à tant qu'il ait, pas nécessairement son pardon, mais qu'il ait l'autorisation pour qu'il puisse opérer? Parce que, sinon, les citoyens de ce village-là, ils vont se trouver à ne pas avoir un chauffeur qui l'opère.

Donc, grosso modo, s'il y a un permis existant, ce permis-là dans ce milieu-là, le milieu rural, ou bien dans les villages lointains, il doit être opérationnel 24 sur 24, il doit être donné à une personne, émis à une personne qui est capable de l'opérer, que ce soit lui l'opère ou bien qu'il peut le louer le soir, la nuit, la fin de semaine. Je peux vous dire qu'il y a beaucoup de gens retraités qui veulent travailler et qui veulent vraiment être à la fine pointe d'opérer et d'aider les gens qui sont dans les villages.

**Le Président (M. Reid) :** M. Chevette.

**M. Chevette (Guy) :** ...pardon que je veux parler, ça ne relève pas du Québec. C'est cinq ans... Tu ne peux pas faire ta demande avant cinq ans. Et on me dit que ça traîne des fois depuis deux ans puis peut-être trois ans d'attente. Et c'est là que le bât blesse. Si le type, sa demande est faite, ses délais sont acquis, les recommandations sont faites, c'est dans ce sens-là que le président dit : Il faudrait peut-être dire au bonhomme... bien, il faudrait lui permettre une souplesse parce que toutes ses preuves... il a ses preuves en main. Si c'est en dedans de cinq ans, j'ai bien l'impression que, sur le plan légal, on ne peut rien faire, ni qui que ce soit autour de la table ici parce que ça relève véritablement du gouvernement fédéral, et c'est cinq ans de probation clairs avant.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. M. le député de Dubuc, est-ce que la réponse vous a suscité chez vous une nouvelle question?

**M. Simard :** La réponse me satisfait, mais j'ai une autre question.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, à vous la parole.

**M. Simard :** Rapidement, M. le président, c'est une petite question qui va, j'imagine, demander une petite réponse, là. Est-ce que vous croyez qu'il pourrait y avoir des projets pilotes pour mieux servir les régions qui pourraient faire partie de l'article 11?

**M. Saliba (Dory) :** Je vais vous nommer...

**Une voix :** ...

**M. Saliba (Dory) :** Exactement. Donc, ça, ça pourrait être un projet pilote, d'essayer les gens ou bien de mettre les gens à l'épreuve. On peut identifier les milieux ruraux, dans quel coin où est-ce qu'il n'y a pas de service, où est-ce qu'il y a des permis existants qui n'opèrent pas. On peut faire un projet pilote pour que ces gens-là opèrent, on peut envoyer une lettre, ne pas dire une lettre de menace, là, ou de chantage, mais une lettre les informant comme quoi ils doivent l'opérer 24 sur 24, sinon ils pourraient avoir des conséquences. C'est un projet pilote qui peut, je ne sais pas, être étalé sur plusieurs mois ou bien plusieurs années, et là, à ce moment-là, on va voir s'ils vont l'opérer ou pas.

**M. Chevette (Guy) :** Un chauffeur de taxi, là, qui décide de s'asseoir et de prendre trop de siestes, là, il joue contre lui parce que les gens vont faire du covoiturage, oui, mais déguisé; il nuit à son industrie, il se nuit à lui-même. Donc, effectivement, il pourrait y avoir un lieu de plaintes pour les citoyens parce que c'est le citoyen qui est pénalisé quand un chauffeur de taxi ne remplit pas les fonctions dédiées à son permis. Et là, à ce moment-là, peut-être que ceux qui émettent les permis de taxi peuvent en accorder un deuxième ou, par exemple, tu corriges le premier dans ce temps-là.

**M. Saliba (Dory) :** ...

**Le Président (M. Reid) :** M. Saliba.

**M. Saliba (Dory) :** Je m'excuse, M. le Président. Ce permis-là, on peut le transformer en permis hybride, donc hybride dans un sens qu'il peut transporter aussi les personnes âgées comme les personnes handicapées dans ce milieu-là. On a beaucoup de misère, dans ces régions-là, à avoir le transport pour les handicapés. Donc, si, ce permis-là, la personne qui va l'opérer ou bien qui souhaite l'opérer... il doit soumettre à un véhicule hybride comme quoi il peut embarquer avec lui en même temps de la clientèle régulière comme la clientèle handicapée, je pense qu'on va régler les problèmes des régions et du milieu rural.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Merci. Alors, nous allons passer maintenant à l'opposition officielle, et je donne la parole au député de Jonquière.

**M. Gaudreault :** Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Alors, je tiens à saluer mes collègues qui sont ici, les gens du ministère des Transports aussi, que je revois avec plaisir. Les gens du Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi, M. Saliba, M. Roy, M. Chevrette, merci beaucoup de votre présence.

J'aimerais ça faire un petit peu plus de pouce, c'est le cas de le dire, sur la question du comité parce que, d'entrée de jeu, vous n'êtes pas passés par quatre chemins, vous avez dit : Un comité, c'est ça qu'on veut. Bon, après ça, vous avez parlé un peu plus de l'article 11, sur lequel on aura l'occasion de revenir. Et là, d'entrée de jeu, le ministre, lui, il a répondu en parlant d'un forum. Bon. On est quand même pas mal dans le vague, là.

Alors, vous parlez d'un comité, le ministre parle d'un forum, je ne veux pas qu'on commence à fendre les cheveux en quatre, là, à savoir les bons mots. Mais est-ce suffisant, un, pour atteindre les objectifs qui sont les vôtres? Deux, est-ce que vous pouvez nous détailler un peu plus ce que, vous, vous envisagiez par comité?

Encore une fois, je ne veux pas s'enfarger dans les fleurs du tapis, là, entre comité ou forum, là, mais, sur cette structure-là, vous envisagiez quoi en nous disant ça d'entrée de jeu? Est-ce que c'est quelque chose de permanent? Est-ce que c'est quelque chose d'ad hoc? Est-ce que c'est avec des représentants politiques, et administratifs, et de chez vous? Est-ce que ça doit comporter aussi des représentants d'autres secteurs du transport des personnes au sens large? Est-ce que c'est quelque chose que vous voulez, même un comité qui pourrait être canné, entre guillemets, ou bétonné dans la loi, ou vous faites confiance à la bonne foi d'un ministre, qui peut changer, hein, à la faveur de... Puis, je ne le souhaite pas, là, pour le ministre, mais, s'il y a un remaniement, puis il change la semaine prochaine, là, ou dans deux semaines... Là, lui, le ministre...

**Une voix :** ...nommé à vie.

**M. Gaudreault :** Le ministre? Ça n'existe pas, ça, j'en suis la preuve vivante.

**Des voix :** Ha, ha, ha!

**M. Gaudreault :** Puis M. Chevrette sait de quoi je parle. Mais, je veux dire, le ministre peut changer la semaine prochaine, là. Donc, lui, il nous dit qu'il est bien conscient puis il veut faire un comité, là, mais il n'y a rien qui nous dit qu'un successeur, ou une successeuse, éventuel du ministre partirait.

Alors, moi, ce qui compte, là, c'est de préserver aussi les intérêts de l'industrie, des gens qui travaillent pour vous. Alors, comment on pourrait formaliser un peu plus ce comité-là? Est-ce que, pour vous, ça, c'est quelque chose d'important, ou vous vous fiez seulement, puis je ne dis pas ça de façon péjorative, là, mais à la bonne foi du ministre? Alors, je pense que je n'ai pas besoin d'élaborer plus, là, vous comprenez où je veux aller, là.

**M. Chevrette (Guy) :** J'ai bien compris.

**M. Gaudreault :** Alors, là-dessus.

• (20 h 10) •

**M. Chevrette (Guy) :** J'ai bien compris, mais vous comprendrez aussi que ça fait cinq jours que je suis en poste et que je n'ai pas voulu me lier sur un type de structure. J'ai même demandé au ministre tantôt, avant d'entrer, puis je n'ai pas de cachette ici avec personne, j'ai dit : J'aimerais ça qu'on ait un rendez-vous pour qu'on puisse discuter de la forme que ça prendrait. C'est clair que l'industrie fait un grand pas en disant : On veut collaborer, on veut avancer, on sait qu'il faut évoluer, mais, par contre, comment s'y prendre?

J'ai appelé personnellement le maire Coderre de Montréal, qui m'a offert également sa collaboration puis j'ai dit : Maintenant, quel type de structure? Moi, je n'ai pas voulu ce soir vous présenter un type de structure. Parce qu'on va représenter un joueur dans l'histoire. On doit rencontrer la semaine prochaine le bureau du taxi de Montréal, mais il y a la table de concertation qui existe aussi au niveau du taxi, l'ancien sous-ministre associé, M. Martin, et puis il y a tout ce beau monde là. Est-ce que, sur des sujets donnés, est-ce qu'on ne doit pas s'adresser directement au ministre? Je n'en disconviens pas. Il ne faudrait pas parler pour parler.

Si on a des problèmes, puis si le ministre, par exemple, a trois objectifs précis, puis ça regarde surtout les chauffeurs de taxi et les propriétaires de taxis, on va le traiter direct à direct. Moi, j'ai toujours eu horreur, vous le savez mon cher M. le député de Jonquière, j'ai toujours horreur de s'enfarger dans des démarches. Moi, c'est l'objectif qui m'intéresse le plus, c'est qu'on règle des problèmes concrets puis qu'on en règle assez rapidement parce que, si ça continue, s'il ne se fait rien, ça sera au détriment de l'industrie comme telle. Et il y a de plus en plus de propriétaires et de chauffeurs qui en sont conscients.

Et puis moi, quand ils sont venus me chercher, j'ai dit : Écoutez, il faudra se dire les choses franches et honnêtes. Si vous venez me chercher juste parce que j'ai des beaux yeux bleus, nous n'irez pas loin. Si on se dit, si on se donne l'heure juste puis on trouve des solutions concrètes à un problème... mais il y en a, on ne peut pas le régler de même. Je suis conscient de ça, il y a des problèmes qui ne se règlent pas de façon incidentaire. Quand tu as des changements de flotte automobile, quand on l'a fait il y a quelques années, je savais bien que ça prendrait au moins quatre, cinq, six ans à se faire. Il faut être réalistes dans nos solutions qu'on comprend. Mais que le ministre, moi, écrive dans la loi : Il y a un comité, un forum central... Comme je l'ai fait dans le camionnage... je ne sais pas si vous vous rappelez, M. le ministre, à la suite des grèves du port, puis de la grève également des gens de la CSN dans le camionnage en vrac et tout, l'ANCAI, on a créé un forum. Ce n'est pas parce que tu as un forum que tu ne peux pas avoir des comités ad hoc pour régler des problèmes concrets ad hoc qui ne regardent pas nécessairement l'ensemble d'un forum.

C'est à peu près là-dessus que je me suis enligné, mais je n'ai pas d'idée arrêtée puis je ne pense pas que l'industrie en a. Tout ce qu'on veut, c'est collaborer, là, au plus sacrant.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. M. le député de Jonquière.

**M. Gaudreault :** Oui. Je vais essayer d'aller un petit peu plus loin. D'abord, vous avez dit également dans votre présentation que le ministre, en vertu de l'article 11 qui est proposé dans la loi, vous dites que ça fait en sorte que le ministre a tous les pouvoirs. Vous avez dit ça tout à l'heure. Vous parlez beaucoup de consultation, par exemple, sur des projets pilotes et là vous voulez encadrer un peu. C'est comme si vous cherchez à encadrer le pouvoir, si on veut, discrétionnaire, d'une certaine manière, du ministre. Alors, est-ce que vous souhaitez, par exemple, dans des amendements éventuels à l'article 11, parler de cette consultation-là nécessaire sur tous les projets par règlement, comme c'est prévu dans la formule de consultation, par règlement? Comment vous voulez baliser un peu plus dans l'article 11 avec des amendements? Nous, on aura à étudier des amendements ici, là; comment vous voulez baliser un peu plus ce pouvoir que vous jugez présentement, tel que c'est libellé, trop grand? Et je répète ma question : Est-ce que vous voulez que le comité en question ou le forum, peu importe comment on l'appelle, apparaisse... vous avez donné un semblant de début de réponse, là, mais je voudrais vous entendre davantage. Est-ce que vous voulez qu'il apparaisse carrément dans l'article de la loi pour être sûr de protéger correctement l'industrie advenant des changements éventuels de gouvernement ou de ministre?

**M. Chevrette (Guy) :** Si j'avais eu 15 jours, je vous aurais présenté un article rédigé. Tel qu'on le lit, c'est que, indépendamment des lois, indépendamment des règlements, et je peux mal interpréter, mais ça me surprendrait... indépendamment des lois, indépendamment des règlements, le ministre peut, par décret, décider de, sans publication, sans... Ça, c'est ce que j'appelle tout le pouvoir. Et je suis bien conscient que ça peut ne pas être l'esprit du tout... puis je suis convaincu que ce n'est pas l'esprit du ministre. Mais, comme vous dites, moi aussi, j'ai déjà changé de chaise. J'étais assis sur une chaise, puis je l'aimais bien, puis, à un moment donné, on nous invite à passer à l'autre fauteuil. Et ça, l'autre fauteuil, lui, il interprète-tu la loi telle qu'elle est? L'esprit, il ne l'a pas, il n'a pas l'esprit de la loi.

Et c'est pour ça que je pense que ça demande nécessairement un encadrement, dire : Écoutez, tout projet majeur... Si c'est mineur, tu sais, on ne discutera pas 60 jours ou 90 jours pour un projet pilote de, je ne sais pas, moi, 25 taxis qui mettraient... comment dirais-je, qui instaурeraient 50 autos électriques, par exemple, bon. Personne ne va tomber sur le dos pendant 90 jours. Mais supposons que, demain matin, le ministre décrète que ça prend, d'ici deux mois, toutes des glaces antiballes entre le... Bien, savez-vous comment ça peut représenter, ça? Il y a des coûts à ça. Est-ce qu'il y a un échéancier? C'est ces choses-là qu'on veut discuter, parce qu'autrement on peut être induits en erreur, nous autres aussi, d'une certaine façon, par le ministre aussi, parce qu'il a une bonne volonté, il a un désir de bien faire, mais réaliste, sur les coûts, il faut tenir compte de ça.

Moi, je pense que, sincèrement, ça se balise très bien en disant : Bon, écoute, il y aura un temps minimal de consultation ou il y aura x jours. Moi, je ne sais pas, je n'ai pas pensé à la formule, mais je serais porté à croire que les délais devraient être l'équivalent des publications, pour permettre véritablement de s'asseoir, de réfléchir puis de proposer quelque chose de correct, structuré puis qui se tient.

**M. Gaudreault :** O.K. Alors, j'interprète, de ce que vous me dites, puis je respecte très bien le fait que vous venez d'arriver en mandat sur ce dossier et que vous n'êtes pas non plus accompagné d'une équipe aussi forte qu'un cabinet ou qu'un ministère pour faire une rédaction. Je sais qu'en même temps...

**Une voix : ...**

**M. Gaudreault :** Oui, oui, puis je le dis, évidemment, en tout respect. Mais, je veux dire, je comprends que vous souhaitez que les modifications éventuelles à l'article 11 puissent permettre d'encadrer un peu plus, pour la suite des choses, je dirais, la volonté exprimée par le ministre afin de protéger à la fois l'industrie... Puis évidemment, comme législateurs, on est toujours appelés à trouver la quadrature du cercle, là, donc, trouver un certain, je dirais, équilibre entre l'encadrement nécessaire pour vous protéger puis asseoir les choses pour le futur, mais, en même temps, tout en laissant une certaine souplesse pour s'adapter à un certain nombre de projets pilotes sans trop non plus les peindre dans le coin. Donc, ça, c'est notre travail à nous, de trouver cet équilibre-là.

Mais je comprends qu'il faut un équilibre pour être capable de protéger l'industrie actuelle tout en permettant une évolution qui sera positive et qui sera collée à la réalité du taxi d'aujourd'hui, du XXI<sup>e</sup> siècle. C'est comme ça que je l'interprète, c'est comme ça que je le comprends. Puis je pense que c'est dans ce sens-là qu'on va travailler, puis je pense que le ministre, en tout cas, de ce que j'ai compris de ses propos, est ouvert à ça.

Maintenant, avec le temps qu'il nous reste, puis il ne nous en reste pas beaucoup, je pense que c'est M. Saliba, dans votre propos, d'entrée de jeu, vous avez reconnu que, d'une certaine manière, il y a des choses qui sont dépassées dans l'industrie du taxi actuel. Je lis dans votre mémoire, là, vous donnez des exemples assez frappants : Boston, là, à la page 8, là, Boston; à Casablanca au Maroc, qui est un autre monde, là... Bon. Alors, moi, j'aimerais ça vous entendre un petit peu plus là-dessus. Quand vous nous dites : Il y a des choses qui sont dépassées, vous pensez à quoi, par exemple? Quel mea culpa vous êtes prêts à faire, comme industrie du taxi, en disant : Ça, là-dessus, on a été dépassés, puis il faut qu'on revoie ça. Donnez-moi des exemples un petit peu plus concrets, là.

• (20 h 20) •

**M. Saliba (Dory) :** On va parler de Casablanca. N'importe quelle ville au monde, on... c'est par hasard qu'on parle de Casablanca. N'importe quelle ville au monde, lorsqu'on injecte des véhicules, des permis de taxi supplémentaires, il n'y a pas de règlement qui les régit, il n'y a pas des gens qui les réglementent, il n'y a pas une loi comme au Québec qu'on a ici pour les encadrer, c'est sûr que ça va être bordélique comme situation de transport, surtout pour la sécurité des passagers.

Je vous donne un exemple, à Montréal... Pourquoi on a parlé du mauvais service à Montréal? Et c'est vrai. Si on va prendre 100 fois le taxi par mois, puis il y a un chauffeur qui a donné un mauvais service, on va rester pendant 100 jours à parler de ce mauvais service puis on va parler des mauvais services de Montréal.

Imaginez, il y a 4 500 véhicules-taxis à Montréal. 25 % de ces flottes sont des indépendants. Ces indépendants-là, en majorité, ils travaillaient chez les compagnies de taxi auparavant. Et vous savez, à Montréal, les compagnies de taxi, on a notre régie interne, notre règlement, donc on a des superviseurs aussi à l'interne qui vérifient les véhicules de près, chose qu'on ne voit pas avec les indépendants. Ces gens-là, ils ont passé au comité de discipline... la majorité de ces gens-là, au comité de discipline deux fois, trois fois. À un moment donné, ils ne respectent pas le règlement de la régie interne de la compagnie jusqu'à temps qu'ils sont expulsés. Ils vont aller où? Ils vont aller se promener d'une compagnie de taxi à l'autre jusqu'à temps qu'ils se retrouvent indépendants pour travailler tout seuls. Il y en a qui sont corrects, ils ne veulent pas avoir d'intermédiaire au-dessus de la tête et vont travailler correctement, mais il y en a qui donnent un mauvais service. Ils ne sont pas réglementés. Il y a un bureau de taxi, mais, malheureusement, le bureau de taxi, il n'est pas là partout, là.

Donc, pourquoi pas, ces gens-là qui n'ont pas leur forme, qu'ils choisissent l'intermédiaire de leur choix ou bien qu'ils forment un intermédiaire, parce qu'il y a un règlement qui vient de l'intermédiaire, qui vient vraiment les contrôler. Et on a besoin de ce contrôle-là dans l'industrie du taxi, que ce soit à Montréal, ou à Québec, ou partout. Et on vous dit : Réglementons-nous, on ne dit pas non qu'on soit réglementés encore plus, qu'on soit vérifiés encore plus. L'initiative de M. le ministre concernant le projet de loi qui existait auparavant pour les dossiers judiciaires est venue à temps. Pourtant, on avait demandé, moi, personnellement, et nous-mêmes, à la STM, que tous les chauffeurs qui font du transport adapté, ils étaient... auparavant, là, ils avaient leur vérification du dossier judiciaire qui était faite.

**Le Président (M. Reid) :** En terminant, s'il vous plaît.

**M. Saliba (Dory) :** Donc, en terminant, un projet comme ça, une lacune comme ça, pour qu'on puisse contrôler l'ensemble des véhicules indépendants, qu'il faut un intermédiaire de leur choix, ils vont être plus contrôlés, de plus, on n'a pas d'effectifs à payer pour des inspecteurs supplémentaires. Le gouvernement n'a pas à payer non plus des policiers plus pour nous contrôler. Il va y avoir une régie interne, puis on va être plus concentrés à les contrôler.

**Le Président (M. Reid) :** Merci.

**M. Saliba (Dory) :** Merci.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, merci. Je passe maintenant la parole au député de Groulx pour le deuxième groupe d'opposition.

**M. Surprenant :** Merci, M. le Président. Alors, M. Saliba, je voudrais vous demander de donner des précisions au niveau de la page 15, au niveau du chiffre d'affaires. Vous faites état de données, là, pour 2013, de 940 millions de chiffre d'affaires, pour 2015, 564 millions, donc une baisse de 376 millions, 40 % de baisse. Mais c'est indiqué, en bas, que ce sont des estimations basées sur l'objectif annoncé d'Uber. Avez-vous des chiffres réels à nous donner?

**M. Saliba (Dory) :** Malheureusement, les chiffres réels, jusqu'à maintenant, on n'a pas pris. On connaît les chauffeurs, on connaît comment ça fonctionne présentement, et je pense qu'on a atteint le 30 % jusque-là. Les sondages, vous avez effectivement pu faire un sondage concernant le taxi... On n'est pas subventionnés pour aller faire ce sondage-là, mais on connaît le pouls de la rue. On rencontre les chauffeurs, on sait vraiment que, même dans les intermédiaires respectifs, il y a une baisse phénoménale de qualité... des appels rentrants. Quand M. Roy... Dans ma compagnie, principalement, on parle des intermédiaires, on ne peut pas parler des indépendants, pour les gens qui travaillent dans la rue, ils sont intermédiaires, mais, chez les intermédiaires, on a une baisse d'environ 30 % des appels, si on va faire... avant Uber et, par la suite, après Uber. Donc, si on s'est basés là-dessus, on s'est basés sur des affaires réelles qui se sont faites ou bien sur les réelles qui ont été faites ailleurs, et ça a été validé par toutes les villes où est-ce qu'Uber, UberX, ils sont entrés. On ne sait pas le cas des autres villes où est-ce qu'il y a eu une réalité quelconque de la part d'Uber, UberX, mais, dans nos compagnies respectives, on a eu une descente phénoménale des appels qui étaient entrés chez nous.

**M. Surprenant :** Vous mentionnez également un peu plus bas, dans le paragraphe, que, Los Angeles, une année seulement après l'entrée en opération d'Uber — et je ne sais pas si c'est Uber ou si c'est UberX aussi — une baisse de 80 % du chiffre d'affaires dans l'industrie a été constatée. Et puis, qu'est-ce qui s'est passé? Est-ce qu'il y a eu des suites à ça?

**M. Saliba (Dory) :** Bien, juste pour vous l'annoncer, Uber, UberX... Uber, qu'est-ce qu'elle fait, elle rentre avec Uber. Donc, Uber, c'est les véhicules-taxis. Une fois qu'ils ont bâti leur clientèle, Uber n'existe plus, ça va être UberX. Donc, ce n'est pas leur intérêt de garder Uber et d'opérer avec l'industrie du taxi, ils vont opérer avec n'importe qui, donc c'est comme ça qu'ils font leur argent.

Concernant ce chiffre-là, c'est basé, si vous voulez... On a fait des recherches auprès des villes externes partout dans le monde. Où est-ce que UberX, elle rentre, c'est une baisse phénoménale de qualité de service. Par qualité de service, je veux dire des valeurs de permis ou bien de chiffres d'affaires que les chauffeurs, ils font. Je vais vous dire, à Montréal ou bien au Québec, on n'est pas à l'écart ou bien à l'abri de ces dégâts-là. Ça arrive, comme partout dans les villes. Si on est mieux structurés au Québec... je peux vous dire, on est mieux structurés que l'Ontario, on est mieux structurés qu'ailleurs parce qu'on a des règlements, on a une loi qui se rapporte à l'industrie de taxi. Je pense qu'on est la seule place où est-ce qu'il y a une table de concertation de taxis qui régit cette industrie-là. À l'extérieur, on n'a pas ça. Au Québec, on a le comité provincial, une organisation qui se rapporte à l'industrie du taxi par le biais des intermédiaires, mais ailleurs au Canada, on n'a pas cet organisme-là.

**Le Président (M. Reid) :** M. Chevette.

**M. Chevette (Guy) :** Je vais peut-être ajouter aussi... Vous savez que c'est plaisant pour le citoyen d'avoir un service rapide quand il ne pense pas à sa sécurité seulement. Prenez un exemple : chaque chauffeur de taxi qui a son livre de bord, c'est 150 heures de cours obligatoire, il y a une formation, il y a un recyclage annuel, il y a un permis de conduire qui est permis de taxi, qui est très dispendieux.

Il arrive quelqu'un ici qui a une charte des Pays-Bas, il se met à opérer, il n'a pas de responsabilité du coût du permis, il se fout éperdument du contrôle des... C'est illégal sur toute la ligne. Pourquoi que les chauffeurs de taxi sont fâchés? Bien, c'est comme dans n'importe quelle profession, hein, tu étudies pour être enseignant puis ils engagent tout des non-diplômés, qu'est-ce que les enseignants vont faire? C'est pour ça qu'on veut dialoguer aussi, pour faire en sorte que... Ça n'a pas de bon sens de continuer de même. Puis il va falloir qu'on touche, à mon point de vue... Les individus qui s'y prêtent, pas seulement que la compagnie, les individus qui se prêtent à ça, ils ont un permis de conduire minimalement. Il va falloir parler à la SAAQ, puis il va falloir qu'on se parle correctement, puis trouver des recettes... Je trouve qu'ils en ont trouvé des bonnes à date, là, mais il y en a d'autres qui peuvent faire en sorte de dissuader, pour le citoyen... Le citoyen, lui, il ne sait pas tout ça, il ne sait pas que c'est un bonhomme, là, qui s'est acheté un GPS puis qui travaille sur la «slide», comme on dit en bon français. Je pense qu'il faut arrêter ça puis je trouve dommage que ça soit aussi populaire, parce que les gens ne pensent pas à leur propre sécurité puis ils ne pensent pas, non plus, au respect d'une industrie, d'une profession.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. M. le député de Groulx.

**M. Surprenant :** Oui, je reviens à M. Saliba. Votre prétention tantôt au niveau d'Uber et d'UberX, c'est la première fois que je l'entends, cette prétention-là. Vous dites qu'Uber disparaît, puis, après ça, il ne reste qu'UberX. Puis actuellement l'effort qu'on sent vouloir faire, nous, c'est d'éliminer... de tenir loin UberX, qui est carrément illégal, puis peut-être de voir ce qu'on pourrait faire avec Uber. Mais vous me dites que ce qui va arriver, c'est qu'Uber disparaît puis que c'est UberX qui reste. Est-ce que vous avez un cas concret où ça s'est produit réellement comme ça?

**M. Saliba (Dory) :** Ça arrive un petit peu partout dans le monde, où est-ce qu'Uber, elle opère, mais elle cherche à avoir une banque, je veux dire, de clientèle pour utiliser ses services. Aussitôt que le service est là et le... C'est exactement le même... qui est arrivé à Montréal, c'est... Leur plan d'affaires, c'est basé sur n'importe qui qui fait du taxi. C'est ça, le plan d'affaires, et l'image d'affaires, c'est comme ça, malheureusement. Par contre, le créateur de ce phénomène-là, il a dit : Son ennemi numéro un, c'est un taxi, il a dit un gros mot avant «taxi» puis il a continué avec «le taxi».

**M. Surprenant :** Vous mentionnez que, dans le reste du Canada et à travers le monde, des actions et des mesures musclées sont entreprises, et vous mentionnez, un peu plus loin dans votre mémoire, qu'on pourrait prendre exemple sur la Colombie-Britannique, qui a banni UberX. Mais on peut bien dire : On veut les bannir, mais, en réalité, c'est ça qui est la problématique, ils vont fonctionner quand même de façon illégale. Alors, qu'est-ce que vous voulez dire par : Ils ont banni UberX, concrètement?

• (20 h 30) •

**M. Saliba (Dory) :** Bien, il y a eu des amendes qui étaient musclées qui ont été faites, il y a eu saisie de véhicule. Je peux vous dire, les amendes n'étaient pas... Même à Paris, en France, les amendes ont passé plusieurs centaines de milliers d'euros. Tout à l'heure, M. Chevette, il a indiqué que chez nous, au lieu d'aller saisir les véhicules ou bien donner les amendes que UberX, elle va aller payer pour le chauffeur contrevenant qui... Il faut aller vraiment toucher son permis de conduire, soit les points d'inaptitudes, soit saisir son permis pour... s'il récidive, un mois ou deux mois. Donc, comme ça, on va... C'est lui qui fait le transport illégal, ce n'est pas le véhicule en tant que tel.

Et j'aimerais juste ajouter une chose. Savez-vous que le mot «taxi» n'existait pas auparavant? On a 8 400, 8 500 véhicules-taxis au Québec, et le taxi, il est là, il n'est pas là. Je vous donne un exemple : depuis deux ans, j'étais à

la Chambre de commerce de Montréal, on était au Palais des congrès, j'ai rencontré d'ailleurs l'ancien ministre, il y avait un petit questionnaire qui se donnait au début de ce programme-là, il demandait, les gens qui sont arrivés, avec quelle manière ils sont arrivés. C'était au Palais des congrès, on parlait de transport cette journée-là. On avait environ huit choix de réponse, et le mot «taxi» n'existait pas. J'étais présent et j'étais très surpris. J'ai été voir le président de monsieur... j'oublie son nom...

**Une voix :** ...

**M. Saliba (Dory) :** Oui. J'ai été le voir et j'ai demandé la question, j'ai dit : On représente l'industrie du taxi, on a un kiosque à l'extérieur, et le mot «taxi» n'existe pas dans votre choix de réponse. Il a dit : Ah! peut-être que c'est une erreur.

Donc, savez-vous qu'une personne, un conducteur, ici, une lumière au coin de la rue, il y a un taxi à côté de lui, il ne le voit pas? Donc, on est inexistant depuis des années, et, en même temps, on est existants, parce qu'on est à tous les coins de rue, on a sauvé des vies, on a sauvé beaucoup de vies, on a été samaritains, on a été témoins de toutes sortes de choses avec les citoyens, on les a accommodés jusqu'à la dernière minute. Donc, je peux vous dire qu'on existe, on n'existe pas, et j'espère, et je souhaite qu'on va exister réellement dorénavant.

**Le Président (M. Reid) :** Encore une minute. M. le député de Borduas.

**M. Jolin-Barrette :** Oui. Bonjour, messieurs. Rapidement, au niveau de l'association professionnelle que vous réclamez, pouvez-vous nous parler de votre position, à la page 19 de votre mémoire? Donc, vous souhaitez avoir une association obligatoire pour les chauffeurs de taxi?

**M. Saliba (Dory) :** On parle des indépendants ici.

**M. Jolin-Barrette :** Des indépendants.

**M. Saliba (Dory) :** Des indépendants, parce que, je viens... tout à l'heure, ce n'est pas pour rien que certaines villes, elles ont un mauvais service. Plus qu'on a des indépendants qui travaillent pour soi-même, qui ne sont pas contrôlés, plus qu'on va avoir de la misère à les contrôler s'ils sont indépendants. Ils ne sont pas régis par des inspecteurs, ou bien des superviseurs, ou bien intermédiaires qui les contrôlent ou bien qui les chapeautent avec une régie interne.

**M. Jolin-Barrette :** Dans votre modèle d'association, est-ce que ceux qui travaillent pour des compagnies devraient adhérer aussi à cette association?

**M. Saliba (Dory) :** Absolument. Absolument tout le monde, parce que... Et, pour l'instant, il n'est pas un interlocuteur, là. On ne parle pas de l'association, on ne parle pas des intermédiaires. On parle de l'association qui représente l'industrie du taxi au complet. Pour l'instant, l'industrie du taxi est représentée par un comité provincial. Il y a d'autres organismes qui se prétendent... qui chapeautent les propriétaires, il y a plusieurs. Il y en a d'autres qui chapeautent les chauffeurs. On en a plusieurs aussi. Donc, on n'a pas une institution qui a été bien formée, donc les chauffeurs, ils sont obligés à payer 1 % ou 2 % des frais pour qu'on puisse soit rayonner comme industrie de taxi, soit investir dans du développement, soit innover. Donc, on n'est pas capables...

**Le Président (M. Reid) :** Merci.

**M. Saliba (Dory) :** Pardon?

**Le Président (M. Reid) :** Le temps est écoulé.

**M. Saliba (Dory) :** Donc, c'est cette association-là qu'on doit faire pour qu'on puisse avoir un fonds pour qu'on puisse rayonner comme industrie de taxi, parce que, présentement, on n'a pas vraiment le fonds pour ça.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, M. Saliba, M. Roy, M. Chevrette, merci de votre participation aux travaux de la commission.

La commission, ayant accompli son mandat aujourd'hui, ajourne ses travaux au jeudi 9 juin à 15 heures. Bonne soirée.

*(Fin de la séance à 20 h 33)*