



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 18 février 2016 — Vol. 44 N° 50

Consultations particulières sur le document d'information
sur le transport rémunéré de personnes par automobile (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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 18 février 2016 — Vol. 44 N° 50

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Jacques Daoust	1
Mme Martine Ouellet	2
M. Claude Surprenant	2
Auditions	3
M. Guillaume Lavoie	3
Taxelco inc.	11
Regroupement des travailleurs autonomes Métallos (RTAM)	19
Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec (RITQ)	27
Uber Québec	35
Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT)	44

Autres intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Serge Simard

M. Saul Polo

M. Ghislain Bolduc

M. Amir Khadir

M. Jean Boucher

- * M. Alexandre Taillefer, Taxelco inc.
- * M. Benoît Jugand, RTAM
- * M. Abdallah Homsy, RITQ
- * M. Jean-Nicolas Guillemette, Uber Québec
- * M. Guy Chevrette, CPCDIT
- * M. Georges Tannous, idem
- * Mme Carole Dallaire, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 18 février 2016 — Vol. 44 N° 50

Consultations particulières sur le document d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile (1)

(Onze heures trente-quatre 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 auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le document d'information sur le transport rémunéré des personnes par automobile.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Plante (Maskinongé) sera remplacé par M. Polo (Laval-des-Rapides).

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, voici l'ordre du jour ce matin. Nous allons commencer par les remarques préliminaires et, par la suite, nous entendrons les groupes suivants : M. Guillaume Lavoie, conseiller de ville à Montréal, et Taxelco.

Remarques préliminaires

Alors, M. le ministre, vous avez la parole.

M. Jacques Daoust

M. Daoust : Alors, merci, M. le Président. D'abord, je souhaite à tous et à toutes la plus cordiale des bienvenues. Je remercie également en avance les nombreux intervenants qui ont répondu positivement à l'invitation de cette commission. Et, malgré des délais très courts, plus d'une trentaine d'intervenants de diverses provenances ont signifié leur intérêt à venir exprimer leurs points de vue. J'invite ceux qui n'ont pas l'occasion de venir s'exprimer devant la commission à déposer un mémoire au secrétariat de la commission. Toutes les interventions ou les mémoires qui seront transmis seront pris en considération.

L'intérêt que suscitent nos travaux et cette diversité de points de vue reflètent la complexité des enjeux devant nous. Il faut aborder cet exercice avec ouverture, sans idée préconçue, de manière constructive et dans la sérénité. Nous avons jugé important de demander une telle commission. Cette commission représente, selon nous, le meilleur endroit pour avoir une discussion franche sur l'avenir du transport rémunéré des personnes par automobile.

Personne ne peut nier que l'arrivée de nouvelles technologies et l'émergence de nouveaux modèles d'affaires ébranle l'industrie du transport par taxi. Toutefois, soyons clairs, dans le cadre des lois actuelles du Québec, les services UberX constituent toujours aujourd'hui du transport illégal. Au Québec, un permis de taxi est requis pour effectuer du transport rémunéré de personnes par automobile, et la notion de covoiturage urbain n'existe pas dans nos lois.

À ce jour, plus de 1 000 véhicules ont été saisis, et nous allons continuer en ce sens. Cette entreprise avait une occasion unique de montrer qu'elle pouvait contribuer constructivement aux échanges en commission en suspendant ses services. Elle a choisi de ne pas le faire, et je déplore cette situation.

Ceci étant, les nouvelles technologies font partie de notre réalité. Il est illusoire de penser que le phénomène va se résorber. Les changements technologiques sont non seulement là pour rester, mais ils vont vraisemblablement se multiplier et influencer encore plus nos vies. Non seulement nous ne pouvons pas ignorer cette réalité du monde en constante évolution, mais il serait même irresponsable, comme gouvernement, de faire comme si de rien était.

Dans ce contexte, le statu quo n'est plus viable. Nous devons donc explorer de nouvelles pistes de solution. Nous pouvons le faire ensemble et de façon réfléchie, et c'est ce que je souhaite, ou être à la remorque des nouvelles technologies et de réagir à la pièce face aux nouveaux types de concurrence qui ne manqueront pas d'émerger.

Cette situation ne concerne pas que le Québec, mais elle pose le même problème ailleurs dans le monde. À ce jour, les diverses administrations ont réagi de façon différente. Ces réactions vont de l'interdiction pure et simple de services de type UberX à la mise en place d'une réglementation pour encadrer ce genre d'activités. Chacune de ces méthodes comporte son lot d'avantages et d'inconvénients. Je crois qu'il nous appartient, comme gouvernement, de trouver la meilleure solution pour notre société.

Dans ce contexte, je vous invite à considérer cette question de transport rémunéré de personnes par automobile en fonction des trois grands principes suivants, à savoir : assurer la sécurité des passagers sans compromis; permettre une amélioration de services offerts au bénéfice des diverses clientèles; assurer un environnement d'affaires équitable pour tous.

Notre but ultime doit être de faire en sorte que la clientèle — et j'insiste sur le mot «clientèle» — puisse bénéficier de services sécuritaires, fiables et efficaces et en phase avec les technologies d'aujourd'hui. Nous devons également mener cet exercice en tenant compte des caractéristiques inhérentes des services de taxi au Québec et faire en sorte que cette industrie demeure un acteur incontournable de la mobilité, capable d'innover et de se moderniser.

J'invite les membres de cette commission à travailler de concert afin que nous puissions mettre en place des règles qui mettront fin à la concurrence déloyale actuelle tout en assurant des règles équitables pour l'industrie du taxi, les intervenants et les clientèles. Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. J'invite maintenant la porte-parole de l'opposition officielle, Mme la députée de Vachon, à faire ses remarques préliminaires pour une durée maximale de 3 min 30 s.

Mme Martine Ouellet

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Bien, dans un premier temps, permettez-moi de saluer le ministre des Transports et de le remercier de la tenue rapide de cette commission parlementaire, de saluer ses collègues du gouvernement et les collègues des oppositions, aussi offrir toute ma collaboration. Je pense qu'il y a une situation actuelle extrêmement préoccupante, et il faut réussir à trouver des solutions. Et, d'entrée de jeu, dire que les technologies — là je veux qu'on fasse bien la différence entre Uber et UberX — les plateformes mobiles, effectivement, c'est l'avenir, et maintenant la répartition pour le service de taxi ne se fera plus seulement que par téléphone, mais de plus en plus et éventuellement seulement que par application mobile. Et même l'industrie du taxi s'est modernisée et a développé des applications mobiles, a utilisé maintenant le paiement électronique. Il y a encore des améliorations à faire, mais je peux vous dire que l'industrie du taxi a fait beaucoup de développement technologique dans la dernière année.

• (11 h 40) •

Mais ce dont il est question ici, c'est le transport parce qu'UberX ne peut pas se cacher en arrière d'une technologie pour faire du transport illégal, une activité illégale. Donc, c'est vraiment le transport, et la Loi sur le transport, elle est très claire. Articles 4 et 117 de la Loi sur le transport, ça prend un permis pour pouvoir faire du taxi, et même le ministre l'a encore réaffirmé dans ses remarques préliminaires qu'UberX fait du transport illégal.

Pourquoi, à ce moment-là, tolérer cet état de fait là? Le maire de Montréal, la CMM, les chauffeurs de taxi, le Parti québécois, nous avons demandé que le ministre utilise les moyens nécessaires pour suspendre le transport illégal d'UberX, et il en a les moyens. Il en a le pouvoir. Même s'il se dit impuissant, il en a les moyens, et clairement, les saisies ne sont pas suffisantes, parce qu'il parle des saisies, mais les saisies ne sont pas suffisantes. Ça fait un an que les saisies se font, et UberX continue à faire son transport illégal, et il est même en croissance.

Calgary, ici, au Canada, a réussi à suspendre le taxi illégal. Vancouver a suspendu le taxi illégal. Paris a suspendu le taxi illégal. Donc, il n'y a aucune raison que le ministre des Transports du Québec ne puisse pas prendre les moyens pour faire appliquer les lois du Québec. Parce que nous nous trouvons dans une situation assez malaisante, j'oserais peut-être inventer ce mot, dans le sens que là nous allons recevoir ici, à l'Assemblée nationale, des dirigeants d'une entreprise qui effrontément bafoue nos lois, jour après jour, et sont en train de, entre guillemets, ruiner les chauffeurs de taxi qui, eux, respectent les lois, respectent les lois au niveau du tarif, respectent les lois au niveau du permis, au niveau des assurances, au niveau de la licence et le permis de conduire, au niveau des inspections. Et donc c'est vraiment deux poids, deux mesures.

Et je pense qu'il faudrait être très clair. Quand le ministre dit : La notion de covoiturage urbain n'existe pas, bien, en fait, c'est de la publicité frauduleuse de la part d'UberX de parler de covoiturage. Et, même à Paris, ils ont été condamnés en Cour d'appel à une amende de 150 000 euros pour publicité trompeuse justement sur l'utilisation du mot «covoiturage». Ce n'est pas du covoiturage qu'ils effectuent parce que ce n'est pas le chauffeur qui décide de la destination. C'est bien un service de taxi, qui est couvert par la loi.

Donc, nous réitérons notre demande au ministre des Transports de faire appliquer les lois du Québec et de faire en sorte que les activités d'UberX, parce que, malheureusement, la multinationale californienne refuse d'être de bonne foi et d'elle-même suspendre son service illégal... donc que le ministre suspende les activités illégales d'UberX.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. Nous passons maintenant au deuxième groupe d'opposition, et je donne la parole à M. le député de Groulx.

M. Claude Surprenant

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, permettez-moi avant tout de saluer les collègues parlementaires à mon tour et surtout de remercier les quelque 30 groupes qui se sont préparés dans un aussi court délai en vue de la présentation de leurs mémoires et de leurs points de vue quant aux obligations auxquelles nous devrions soumettre les exploitants d'applications mobiles, comme Uber, et quant à la place que nous devrions leur réserver sur le marché du transport rémunéré par automobile au Québec.

Si nous sommes ici aujourd'hui, c'est principalement parce que le gouvernement a erré et qu'il a toléré l'existence d'un vide juridique qui a permis à des activités illégales d'avoir libre cours au Québec. La lenteur et l'inaction de ce gouvernement qui a trop longtemps refusé de prendre ses responsabilités en main, a contribué à l'escalade des tensions, M. le Président. Malgré les moyens de pression qui, dois-je le dire, ont parfois dépassé les bornes, peut-on critiquer le désarroi des chauffeurs de taxi et leurs familles qui craignent de perdre leur investissement? Non, la situation actuelle n'est pas de leur faute. Peut-on critiquer, par ailleurs, Uber qui souhaite se créer sa place au Québec et offrir des services innovants qui répondent à la demande? Non, M. le Président. Mais celui que nous pouvons tous critiquer aujourd'hui et à qui la faute appartient, c'est ce gouvernement qui, encore une fois, retarde l'adoption d'une solution concrète et préfère que la situation actuelle continue de se dégrader.

Alors, la CAQ est ici aujourd'hui pour écouter chacun des groupes et souhaite réellement trouver une solution équilibrée. Nous participons donc constructivement à la commission parlementaire dans l'objectif d'accroître la sécurité des passagers, d'instaurer des règles équitables dans l'industrie tout en misant sur le progrès et l'innovation et surtout d'assurer le bénéfice des usagers.

Ce matin, nous avons demandé au ministre de décréter des règles temporaires dans les jours suivant la commission, en attendant la présentation d'un projet de loi, avant la fin de la session, souhaitons-le, qui encadrera Uber en mettant en oeuvre un projet pilote visant à rapidement l'encadrer de façon temporaire, donc en attendant la présentation du projet de loi. Alors, le Québec est un État de droit et le far west doit cesser. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. Nous allons passer maintenant à la période des auditions. Juste avant, étant donné qu'il y a un peu de retard, j'ai besoin du consentement des membres de la commission pour que nous puissions aller jusqu'à 13 h 15. C'est ça, à peu près, madame... Jusqu'à 13 h 15. Est-ce que j'ai le consentement?

Des voix : Consentement.

Auditions

Le Président (M. Reid) : Bon. Alors, nous allons procéder maintenant avec notre premier invité. Il s'agit de M. Guillaume Lavoie, conseiller de ville à Montréal. M. Lavoie, vous disposez d'une dizaine de minutes. Je vais vous avertir, peut-être, dans la dernière minute, et, par la suite, nous procéderons à un échange avec les membres de la commission. À vous la parole.

M. Guillaume Lavoie

M. Lavoie (Guillaume) : Merci beaucoup, M. le Président. Permettez-moi d'abord de saluer le ministre pour son initiative, pour la tenue de cette commission, et de remercier également tous les membres de la commission pour leur invitation.

Effectivement, je suis Guillaume Lavoie, conseiller de ville à Montréal. Je suis le porte-parole de Projet Montréal, l'opposition officielle à l'Hôtel de Ville de Montréal sur les questions de finances et de relations gouvernementales. Et, puisque le hasard a voulu que je suis le premier invité à présenter devant vous, je vais prendre l'opportunité pour peut-être prendre un ou deux pas de recul pour bien situer le contexte, à mon sens, dans lequel se situe l'examen que fera la commission.

Il se passe des transformations économiques fondamentales dans la prestation des services. On les appelle économie collaborative, consommation collaborative. Peu importe le nom qu'on lui trouve, il y a trois fondamentaux qui changent profondément la manière dont cela a lieu. Le premier, c'est maintenant, grâce aux plateformes technologiques, d'avoir accès à la capacité résiduaire d'un bien, d'une habileté, d'un service. Par exemple, la voiture étant peut-être le meilleur exemple, qui est un actif qui n'est pas utilisé entre 94 % et 96 % du temps. Deuxièmement, c'est que nous sommes une société fondée essentiellement sur le fait d'être propriétaire de quelque chose pour y avoir accès. Le prochain renversement sera que l'accès pourra être facilité sans nécessairement posséder quelque chose. Et troisièmement, et c'est là où ça frappe le plus la manière dont on pense les politiques publiques, c'est l'abaissement général des barrières d'entrée dans les marchés. Essentiellement, ça permet très facilement à tout un chacun d'entrer dans un marché, à tout un chacun de devenir microentrepreneur sur la base des biens, des habiletés et du temps qu'il possède.

Et il faut bien comprendre que, bien qu'ici ça parlera d'Uber et du taxi, ça parlera du transport, mais tout ça s'inscrit dans une logique qui va bouleverser tous les champs de l'activité humaine, tous les ministères et l'ensemble des politiques publiques. Pensez à l'hébergement et l'habitation, à la restauration et l'alimentation, je pourrais même mettre le financement et l'investissement qui finiront aussi par être inclus dans ces choses-là. Alors, le transport... et le débat d'aujourd'hui va s'inclure là-dedans.

Et, en termes de contexte, pour être plus précis sur le sujet, Projet Montréal, presque jour pour jour, il y a un an, a déposé une motion à l'Hôtel de Ville de Montréal, demandant essentiellement d'encadrer afin de mieux permettre cette nouvelle technologie que nous pourrions appeler les plateformes de covoiturage ou les compagnies de transport en réseau.

Et fondamentalement, il faut bien comprendre que cette arrivée dans les politiques publiques vient rendre souvent soit inopérants, inadéquats ou très souvent contraires à l'intérêt général les lois et les règlements que nous avons mis en place dans un contexte qui est bien dépassé aujourd'hui.

Alors, qu'est-ce que maintenant les décideurs publics, les législateurs doivent faire? Comment doivent-ils aborder le problème? Et peut-être un des documents les mieux écrits là-dessus, très concis, bien fait, c'est le document du Mowat Centre qui dit comment les décideurs publics doivent penser les manifestations de consommation collaborative, comment doivent-ils orienter leur réflexion. Et essentiellement, c'est de se poser la question : Quel est l'objectif de politiques publiques le plus important? Et c'est ça qui va guider le reste.

À mon sens, l'objectif public le plus important, lorsqu'il est question de transport, c'est d'améliorer les options de mobilité au Québec et dans nos villes, améliorer l'offre, améliorer la qualité et, bien sûr, être capable d'aller de l'avant avec une réduction des gaz à effet de serre qui représentent... le transport routier représente 40 % de la signature effet de serre au Québec. Et il est très clair que les plateformes de covoiturage commercial permettent d'atteindre ces objectifs-là, qu'on les aime ou pas.

• (11 h 50) •

Le deuxième grand objectif qui doit nous guider, M. le ministre a raison, c'est la sécurité du public où il ne peut pas y avoir ni même l'ombre d'un compromis. Sécurité du public, ça veut dire deux choses : la sécurité physique des occupants d'une voiture, par exemple, tant pour le chauffeur que pour le passager, et la sécurité de la transaction commerciale, si vous voulez. Si je paie pour un service, est-ce que j'obtiens le service? Et, si j'offre un service, est-ce que je suis rémunéré en conséquence? Protection du consommateur.

Et troisièmement, et c'est là où c'est plus délicat, c'est la capacité de créer un environnement réglementaire qui est à la fois concurrentiel, équitable et juste pour tout le monde, pour le taxi, pour les plateformes, pour l'utilisateur et pour le contribuable également.

Et il y a trois thèses, selon moi, qui nous permettent d'arriver à ça. Essentiellement, c'est le principe, les exigences et le cadre. Par principe, c'est que ça nous prend un traitement réglementaire équitable de ces deux modèles d'affaires qui ont des fondamentaux profondément différents. Mais équitable ne veut pas dire identique parce qu'il faut respecter les logiques de leurs modèles d'affaires. Si on essaie de cadrer une nouvelle réalité, un nouveau modèle d'affaires, dans des règles qui ont été écrites il y a longtemps, pour un autre modèle d'affaires, ce sera l'échec assuré, et c'est ça qu'on vit aujourd'hui.

Alors, je suis en train de dire ici qu'il faut augmenter la réglementation des plateformes de covoiturage commercial, mais, en même temps, il faut réviser et profondément alléger la réglementation qui s'applique à l'industrie du taxi traditionnel. C'est une réglementation dépassée, qui nuit à l'industrie, qui l'empêche d'être pleinement concurrentielle, pleinement innovante et qui, à la fin, l'écrase et la contraint. Mais il n'est pas question ici... quand je dis qu'il faut alléger la réglementation, ce n'est pas une thèse libertarienne, là. L'État a un rôle à jouer dans les transports urbains. C'est très clair.

D'où viennent les exigences? Les exigences de sécurité sur le chauffeur comme pour la voiture et deux thèses très importantes où mettre les exigences... D'abord, les redevances, parce que, que ce soient les compagnies de taxi traditionnel ou que ce soient les nouvelles plateformes de covoiturage commercial, nous avons là deux modèles d'affaires privés qui utilisent l'espace public afin de générer un profit. La collectivité est donc tout à fait en droit d'exiger une redevance pour l'utilisation d'un bien collectif à des fins privées. Évidemment, pour les plateformes, la logique la plus évidente, c'est une redevance générale annuelle et une redevance par type de course.

Et le deuxième grand axe important, c'est sur les données. Nous avons ici un potentiel d'avoir accès à des métadonnées sur l'origine, destination des gens lorsqu'ils se déplacent à travers ces plateformes-là. Il faut bien comprendre que cela est un potentiel majeur pour aider les institutions publiques dans le déploiement et l'orientation de leurs efforts limités par les deniers publics des moyens de transport collectifs. Où est-ce que je vais mettre le prochain autobus? Où est-ce que je vais penser la prochaine ligne de métrobus? Voilà des informations que nous pourrions comme ça réorienter le réseau de transport public pour le rendre le plus efficace possible et faire ça sur une base presque mensuelle.

Enfin, je vous disais : principe, exigences et le cadre, et là c'est particulièrement délicat, et c'est là où il faut être capable d'innover. Ça nous prend un cadre qui permet la cohabitation qui est juste pour le taxi, l'industrie du taxi traditionnel qui, il faut l'avouer, est prisonnier d'un système qui est très imparfait. Même si le système est imparfait, ils sont quand même prisonniers de ce système-là, que ce soient les chauffeurs ou encore les propriétaires de permis. Il faut reconnaître cette situation, il faut être tout à fait être solidaire, avoir de la sollicitude pour leur situation et se dire : Comment est-ce qu'on fait pour faire atterrir tout ça?

La première doit être une logique qui nous permet de réconcilier que, si nous avons un cadre plus exigeant au niveau réglementaire, même si on allège le taxi traditionnel, le cadre réglementaire sera plus exigeant qu'une plateforme plus ouverte. Alors, il faut être capable de reconnaître que, si on a un cadre plus exigeant, il faut compenser en mettant en place des avantages concurrentiels que seule elle, l'industrie du taxi traditionnel, aura. Comment faire ça? Ça, c'est très simple : offrir à l'industrie du taxi traditionnel des portions de marché qui lui sont réservées en prenant l'approche d'une clientèle réservée. On pourra en reparler dans les questions, mais le «hailing» est certainement le plus important. Et deuxièmement, offrir l'accès à de l'espace réservé, l'accès aux voies réservées, par exemple, le matin, à l'heure de pointe ou à la fin de la journée. C'est un avantage concurrentiel majeur comparé à l'autre qui est pris dans le trafic. Alors, ces choses-là sont importantes.

Et, deuxièmement, il faut avoir une logique où les permis... il faut avoir une ouverture possible sur un mécanisme de rachat ou de compensation, et le tout va jouer dans les modalités. Mais, puisque l'on aura un marché réservé en partie, ça veut dire que la valeur ne sera pas zéro. Je terminerai en disant qu'il y a, si on reprend les thèses de qu'est-ce qui est le plus important pour les gestionnaires publics... quelles sont les politiques publiques les plus importantes, mobilité, sécurité, cadre réglementaire juste, il y a littéralement plus d'avantages à s'ouvrir à la modernité qu'à tenter, futilement, à mon sens, de préserver un statu quo qui, dans les faits, est souvent contraire à l'intérêt général.

Être capable d'encadrer va permettre de bénéficier des avantages tout en permettant de tempérer et de compenser les difficultés. Essentiellement, l'approche que je suggère que l'on prenne, qui touche à la fois le transport et l'ensemble des autres commissions qui, comme vous, devront regarder ce genre de manifestation là dans d'autres domaines de l'activité humaine, sera essentiellement encadrer afin de mieux permettre. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Alors, nous allons passer maintenant à la période d'échanges et nous commençons avec le côté gouvernemental. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Daoust : Oui. Merci, M. le Président. Écoutez, je reçois votre intervention, mais un des sujets qui n'a pas été couvert, à mon avis, est celui où le Québec opère historiquement dans un système de gestion de l'offre où on a un certain nombre de permis de taxi qui sont émis. Et naturellement, parce que ça donne une possibilité d'avoir un revenu, d'avoir un travail, ces permis-là qui, à l'origine, étaient gratuits ont une valeur sur un marché secondaire.

Et, si nous essayons de compenser ces personnes-là, est-ce qu'on s'en va vers un système, dans votre perspective, où chacun aurait une redevance à payer, mais on n'aurait plus de gestion de l'offre? Puis une gestion partielle de l'offre où on garderait, imaginons, nos 8 500 permis puis on en donne d'autres, pour une même clientèle, on ne fait que diluer le produit. Et, à mon avis, on a une difficulté qui est importante, là, parce que si, par exemple — prenons un exemple, simplement — on taxait chaque course de type Uber pour compenser les détenteurs de permis, en fait, on va avoir un ensemble relativement plus pauvre. Si j'augmente de 20 % le nombre de personnes qui opèrent pour une même clientèle, je viens de diminuer de 20 % le revenu des gens qui travaillent dans le métier.

Et, si on veut avoir des automobiles qui sont en bon état, on veut avoir des chauffeurs qui sont payés correctement pour un travail fort difficile, je vois mal comment on peut émettre des permis ou donner des droits de pratique sans affecter les détenteurs actuels et la valeur des permis actuels. La notion de détenir un permis et de gestion de l'offre dans ça, à mon avis, est fondamentale.

J'aimerais vous entendre un peu plus sur ça.

M. Lavoie (Guillaume) : Merci, M. le ministre. D'abord, je reviens à quel est l'objectif le plus important. L'objectif le plus important, c'est d'augmenter les options de mobilité. Si je poussais votre logique dans ses derniers retranchements, on pourrait dire, à ce moment-là, que les autres options de mobilité viennent possiblement ou potentiellement cannibaliser le marché du taxi. Je pense qu'on est beaucoup mieux avisés de multiplier les options de mobilité, parce qu'à la fin c'est l'auto solo qui est le grand problème, tant au plan environnemental, tant au plan de la productivité, dans nos villes et ailleurs.

La gestion de l'offre est le système avec lequel on est pris. Est-ce que ça fait que nous ne pourrions pas évoluer à partir de là? Comment peut-on faire cet atterrissage, difficile, j'en conviens? À mon sens, d'offrir un allègement réglementaire à ceux qui sont aujourd'hui dans le système va les rendre plus performants, plus concurrentiels, et ça, ça veut dire commencer à ouvrir et regarder les possibilités de fixation des prix dynamiques, de leur offrir également des portions réservées dans le marché pour également leur offrir une compensation avec des avantages concurrentiels.

L'accès aux voies réservées, ce n'est pas rien. Vous avez, dans les villes, des centaines et des centaines de ce qu'on appellerait un «taxi stand», c'est-à-dire des lieux d'attente pour les taxis, qui fait qu'ils sont géographiquement toujours mieux positionnés que d'autres pour prendre des clients à des endroits importants. On pourrait même ajouter que ces endroits-là réservés à des taxis — par exemple, vous les avez dans l'ensemble des institutions gouvernementales, je pense aux hôpitaux — c'est un avantage commercial important. Alors, l'idée, ici, c'est comment est-ce que je peux m'assurer que cela peut fonctionner tout en multipliant les options de mobilité, parce que le grand objectif public ici doit être celui-là, et le reste doit s'accorder en fonction de ça.

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

M. Daoust : Oui. Vous êtes conseiller municipal à la ville de Montréal. Il y a environ 4 700 permis à Montréal, et vous me dites que cette approche-là serait celle qui pourrait satisfaire les propriétaires de permis de taxi dans Montréal?

• (12 heures) •

M. Lavoie (Guillaume) : Pas dans le contexte actuel. Vous savez, tant et aussi longtemps que le gouvernement du Québec n'aura pas pris une décision sur où est-ce qu'il veut aller, il n'y aura pas de négociation possible. Mais il est très clair, à mon sens, que ce genre d'augmentation de la mobilité en protégeant une partie du marché est une piste d'atterrissage qui permet de réconcilier l'objectif majeur de faciliter la mobilité en ville, de réduire l'utilisation de l'auto solo, d'améliorer notre bilan d'émission de GES, tout en préservant l'industrie du taxi traditionnel comme nous la connaissons et également d'ouvrir la porte à une possible compensation.

M. Daoust : Je vais laisser la possibilité à d'autres partis d'intervenir, puis on reviendra si...

Le Président (M. Reid) : En fait, on a une période de temps réservée au gouvernement, qui est de 14 min 30 s, et, par la suite, on passe aux autres membres. Mais il y a peut-être d'autres députés...

M. Daoust : ...mes collègues à poser certaines questions.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres députés du côté gouvernemental qui veulent intervenir? M. le député de Dubuc.

M. Simard : Merci, M. le Président. M. Lavoie, vous dites, dans votre plaidoyer ou encore votre présentation, qu'il faut s'ouvrir à la modernité. Je vous entends. C'est un fait, il y a beaucoup de modernisme aujourd'hui, les jeunes en savent quelque chose. Mais, si on doit s'ajuster, justement, à la modernité, c'est une chose, mais, si la modernité également doit servir, je vous dirai, le citoyen lui-même par des règles qui lui sont propres... c'est-à-dire lorsqu'on veut vivre en société, il faut qu'on puisse s'assurer que les règles sont applicables pour tous.

Donc, appelons-la comme ça, là, l'application UberX est un outil. C'est strictement un outil et c'est clair que ça vient changer des règles du jeu. Maintenant, on sait pertinemment, ça donne l'opportunité, je le répète, à l'industrie du taxi de se moderniser, d'avoir des applications, au niveau de la localisation, semblables à celle d'UberX pour s'assurer de donner un meilleur service, améliorer la qualité de leurs voitures, etc. Donc, une nouvelle concurrence est née, mais vous dites qu'il faut s'ouvrir à la modernité en laissant ça «free-for-all» pour tout le monde. En raison qu'il y a un

outil, là, n'importe qui doit faire n'importe comment et véritablement ne pas payer ses taxes, ne pas payer ses impôts, et ça, moi, j'ai un problème avec ça.

Et véritablement, si les règles doivent être les mêmes pour tout le monde, est-ce qu'on doit nécessairement changer toutes les règles du pays ou de la province de Québec en fonction d'une nouvelle application qui vient d'entrer chez nous ou cette application-là qui vient de s'installer chez nous doit s'assujettir aux règles de civilité d'ici pour être en mesure de donner un service et de bonifier potentiellement, je vous dirais, leur industrie qui s'appelle l'application elle-même? J'aimerais vous entendre là-dessus parce que ce n'est pas clair dans ma tête.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, M. Lavoie.

M. Lavoie (Guillaume) : Merci, M. le député. Permettez-moi un petit détour. Vous savez qu'au Québec, jusqu'à 2007... En fait, plus simple que ça encore, dans les années 80, il y a eu une nouvelle invention qui s'appelait les téléphones portables. Il s'est trouvé quelques brillants pour utiliser la télé portable dans leur voiture. Le législateur a trouvé évidemment une bonne chose d'interdire d'écouter la télévision en conduisant. On ne l'a pas écrit comme ça, on l'a écrit en disant : Il est interdit et fortement puni d'avoir un écran dans sa voiture visible par le chauffeur. Voilà comment notre réglementation était écrite. Évidemment, c'était avant l'arrivée des GPS dans les voitures. Alors, jusqu'en 2007, nous avions ce problème-là. Les GPS sont arrivés bien avant 2007.

Alors, qu'est-ce qu'on fait? Est-ce que la loi d'hier devient un cadre immuable dans lequel une nouvelle réalité, clairement, ne peut pas entrer? Ou est-ce qu'on se dit : Qu'est-ce qui est véritablement important?

Et voici comment on a modifié notre règlement. On a dit : Il est toujours interdit d'avoir, dans sa voiture, un écran visible par le chauffeur, à moins que cet écran-là ne donne exclusivement des informations sur l'état mécanique de la voiture ou le trajet à faire. On a trouvé une piste d'atterrissage pour concilier un objectif public plus grand, tout en protégeant la sécurité, qui était l'objectif numéro un de notre réglementation.

Je ne suis pas du tout en faveur du far west, et ça n'a pas à être le far west. Je vais vous le dire comme ça, il est impossible d'encadrer sans permettre, mais il est aussi impensable de permettre sans encadrer. C'est ce qu'énormément de villes réussissent à faire. Et l'encadrement, je vais vous donner quelques exemples. On pourrait décider, et le marché de l'assurance là-dessus est très clair, on pourrait décider qu'il faut avoir 25 ans pour pouvoir faire du covoiturage commercial parce que vous avez un peu plus d'expérience. On pourrait décider que ça vous prend un bilan de conduite exemplaire, pas beaucoup de points de démerite. On pourrait décider que vous devez avoir, bien sûr, des antécédents criminels vierges. On pourrait décider que votre voiture ne peut pas être plus vieille que x années. On pourrait décider que votre voiture doit passer x, y, z inspections mécaniques. Et tout ça est tout à fait possible parce que ça existe ailleurs et ce n'est pas compliqué. L'autre chose... Oui?

Le Président (M. Reid) : Je ne veux pas vous pousser, mais il y a plusieurs députés qui voudraient poser des questions, alors, si vous pouviez terminer rapidement sur celle-ci.

M. Lavoie (Guillaume) : Vous avez bien raison. Bien, je reviendrai plus tard.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors, M. le député de Laval-des-Rapides.

M. Polo : Merci beaucoup, M. le Président. Je vais faire une déclaration très personnelle sur le sujet. J'ai utilisé le service d'UberX, mais pas au Québec, à Chicago. L'été dernier, en vacances, j'ai pu voir comment ce service-là, dans une ville où il est réglementé, où il est disponible, où il est accessible, comment le service fonctionne dans une grande ville comme Chicago.

Ma question pour vous, M. Lavoie, en termes d'option de mobilité, effectivement... parce qu'ultimement je pense qu'il faut penser au consommateur. Je pense que tout ce débat-là, selon moi, il faut le ramener au niveau du consommateur, au niveau du service qui est offert, au niveau de la disponibilité, au niveau des options de mobilité à ce niveau-là et également à savoir... La question que je me pose : Vous, en tant qu'élu municipal de Montréal, vous avez été témoin, l'an dernier, à travers l'ancien ministre des Transports, d'un grand sommet par rapport à la modernisation du service du transport ou de taxi, l'an dernier. Quel jugement ou quelle analyse faites-vous, dans les quelques mois ou peut-être les six derniers mois, de l'évolution, suite aux différents engagements des différents partis, de comment améliorer ce service-là destiné aux consommateurs?

Moi, je vais vous dire, du point de vue d'élu, ce qui m'intéresse ultimement, c'est le service qui est rendu. Et je fais un lien avec le grand nombre de Québécois qui ont non seulement téléchargé l'application, mais qui ont également utilisé le service au cours des dernières années. Il n'y a pas uniquement Uber. Ils sont ouverts à cette expérience de mobilité, si on peut dire.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. Lavoie.

M. Lavoie (Guillaume) : Oui, très rapidement, M. le Président. Merci, M. le député, pour votre question. D'abord, Chicago est certainement un exemple qui permet de concilier les deux systèmes, et le maire de Chicago n'est pas exactement reconnu comme étant un libertarien et il a réussi. Il a réussi essentiellement en partageant le marché, comme je l'expliquais, et en ajoutant d'autres choses importantes que l'industrie du taxi a gardées pour elle.

Lorsque vous mentionnez... Et, bien sûr, le mot UberX va revenir très souvent, mais c'est important de réaliser que ce n'est pas ça, la distinction fondamentale ici. C'est qu'avec UberX, par exemple, c'est une plateforme de covoiturage

urbain ou covoiturage commercial qui permet à tout un chacun d'entrer dans un marché pour une heure, pour deux heures, pour toujours. Et, si ce n'est pas UberX, c'est plein d'autres. Dans les quelques-uns que j'ai pu noter, là, vous avez Lyft, Sidecar, Ola, Kuaidi, GrabTaxi; et les nouveaux : The Zou's et Arcade City.

Alors ce concept-là, lui, va s'imposer. Alors, la question, c'est : Comment est-ce qu'on fait pour le faire atterrir? Et, vous avez raison, le système est extraordinairement populaire. Et lorsque vous dites : Comment est-ce qu'on va gérer ça, comment ça se passe à Montréal, la vérité, c'est qu'on a là une opportunité d'avoir plus de mobilité sans devoir investir un seul sou et pouvoir aller chercher des redevances. Le système actuel, dans le budget de la ville de Montréal, coûte 3,5 millions de dollars par année sans aucune redevance. Les gens doivent savoir et doivent comprendre que le système actuel ne rapporte rien, en termes de redevances, directement aux villes ou encore au gouvernement du Québec. Alors, il y a là un enjeu majeur.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Mégantic, il reste moins d'une minute.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Lavoie. Je vais essayer d'aller très rapidement. J'aimerais vous entendre sur le commentaire que vous avez fait au sujet d'ouvrir des prix dynamiques et de voir comment ce concept-là rendrait service, finalement, à la clientèle ou les utilisateurs du service.

Le Président (M. Reid) : Vous avez 30 secondes.

• (12 h 10) •

M. Lavoie (Guillaume) : La première raison pourquoi on a fixé un prix, qui est presque coulé dans le béton, tant en termes de départ de course que par kilomètres et par minute, c'est parce qu'il était impossible d'avoir une rétroaction. Comment est-ce qu'on fait pour protéger les gens contre quelqu'un qui exagérerait son prix ou mentirait sur son prix? Avec les applications, on a moins ce problème-là.

Mais je pense que ce serait véritablement aider l'industrie traditionnelle du taxi de pouvoir avoir des prix plus compétitifs dans les moments où c'est plus tranquille et d'avoir des prix un peu plus chers dans les moments où c'est très en demande, ce qui est d'ailleurs la logique, dans le monde de l'hébergement, dans le monde de l'aviation, partout ailleurs, et ce serait plus intéressant pour le chauffeur également.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. Lavoie. Nous allons passer maintenant aux questions du côté de l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Bienvenue, M. Lavoie, en commission parlementaire. Je pense que nous partageons une vision du développement technologique, mais j'aimerais toutefois vous entendre parce que développement technologique ne rime pas nécessairement avec transport illégal. Il y a des exemples. D'ailleurs, Taxelco, qui a fait du développement technologique, de l'électrification des transports, tout en respectant le cadre actuel, je ne crois pas que ce soit incompatible. Et c'est sûr que les cadres peuvent toujours évoluer, mais, lorsqu'on rentre dans un marché, il me semble que la moindre des choses, ce serait de respecter ce qui est en place.

Et je vous entends, depuis tantôt, parler de covoiturage commercial. De votre vision, est-ce que les chauffeurs de taxi font du covoiturage commercial?

M. Lavoie (Guillaume) : Vous savez, Mme la députée, le débat sur le nom ou l'étiquette, à mon sens, ne nous avance pas. Si, par contre, une des raisons... si on parle du covoiturage classique comme tous les gouvernements du Québec, depuis 30 ans, veulent encourager, c'est un échec comme politique publique et, à mon sens, c'est un échec, entre autres, parce que nous interdisons qu'il y ait ni même un seul dollar de profit pour compenser la contrainte. À mon sens, c'est contre-intuitif de construire l'idée de covoiturage comme ça, et la réalité, c'est qu'on n'a pas les résultats dans le système actuel.

Mme Ouellet : La question que je vous pose n'est pas celle-là. La question que je vous pose, c'est que, si vous considérez que les chauffeurs d'UberX font du covoiturage urbain, est-ce que vous considérez que les chauffeurs de taxi font du covoiturage urbain également?

M. Lavoie (Guillaume) : Oui et non. Pour moi, ça n'a pas d'importance, littéralement.

Mme Ouellet : Ça n'a pas d'importance, O.K.

M. Lavoie (Guillaume) : Ça dépend qu'est-ce que vous voulez mettre comme définition à l'autre bout. On peut débattre sur le nom, mais quelle est la définition que vous voulez y attacher? C'est ça, la question.

Mme Ouellet : Bien, la définition de covoiturage, elle est définie dans les lois du Québec, et c'est lorsque le chauffeur décide de la destination, et, dans le cas d'UberX, le chauffeur ne décide pas de la destination, le chauffeur prend la destination du client. Et vous savez qu'à Paris UberPop a été condamnée pour publicité trompeuse justement sur l'utilisation du mot «covoiturage urbain». Ce n'est pas du covoiturage. Parce que je pense qu'il faut démêler un peu tout ça parce qu'effectivement les gens d'Uber sont très habiles en marketing. Il faut leur donner, ils sont très, très forts en marketing et ont développé une belle plateforme. Mais, si cette plateforme technologique là, ils l'avaient vendue aux chauffeurs actuels

ou avaient accepté d'acheter des permis de taxi, tout comme l'a fait Taxelco, par exemple, il n'y aurait pas eu de problème. On ne se serait pas retrouvé avec les problèmes qu'on a actuellement.

Donc, c'est pour ça que je reviens à ça, parce que ça fait vraiment partie de leur marketing de covoiturage. Ça fait que vous nous dites : Oui, on pourrait l'utiliser.

Je voudrais revenir à un autre point qui était aussi demandé par les députés du gouvernement. Les algorithmes de prix dynamique, vous dites : Lorsqu'on avait établi des tarifs... Et au Québec, les tarifs, ce n'est pas le chauffeur de taxi, hein, qui décide le tarif. Le chauffeur de taxi doit appliquer le tarif décidé par la Commission des transports du Québec. Or, UberX arrive avec un algorithme. Un algorithme, c'est de la programmation, puis cet algorithme-là peut prendre n'importe quoi en considération. On ne sait pas comment cette programmation-là a été faite et elle peut changer dans le temps parce qu'il n'y a rien qui la régleme. Et vous dites : Bien, ces tarifs-là ont été établis à la CTQ pour protéger les consommateurs.

Je pense que vous avez vu passer les tarifs exorbitants qu'UberX a chargés pour le jour de l'An. Est-ce que vous appelez ça protéger les consommateurs.

M. Lavoie (Guillaume) : À deux conditions. Vous savez, une chambre d'hôtel, ça coûte plus cher le jour de l'An ou pendant le Grand Prix qu'aujourd'hui, à Montréal du moins. La grande question, ce n'est pas le prix, parce qu'il y a toujours un prix. Soit je paie plus cher en argent ou je paie plus cher en temps parce qu'il n'y a pas d'offre. La grande question, c'est : Est-ce que le consommateur est informé de ce prix-là? Dans toutes les industries, est-ce que le consommateur sait et est capable de dire : Je comprends que ça va coûter x?

Voilà ma question, et c'est là où la protection du consommateur est importante.

Lorsque vous dites par contre qu'UberX, Lyft, Sidecar et les autres peuvent venir et ils ont tout simplement qu'à rentrer dans le moule actuel, bien là, à mon sens, on passe à côté, toujours, de cette différence fondamentale dans les modèles d'affaires, qui est que, dans un modèle, nous avons une offre fixe, et, dans l'autre, cette offre-là est flexible parce que tout un chacun peut y entrer et en sortir à n'importe quel moment.

Alors, soit vous êtes pour un modèle ou vous êtes pour les deux, mais vous ne pouvez pas dire : Ce modèle-là peut exister dans un cadre d'offre fixe. Et d'ailleurs, dans un cadre d'offre fixe, vous aurez toujours deux nombres de taxis : il y en aura soit toujours trop ou toujours pas assez. C'est l'avantage d'avoir, en plus d'un modèle à offre fixe, un modèle à offre flexible, qui peut, lui, venir compenser des périodes de pointe pour lesquelles, économiquement, ça ne ferait aucun sens d'investir en capital dans une flotte de taxis qui ne servirait, par exemple, qu'à des pointes, soit le matin ou le soir.

Mme Ouellet : Oui. Je pense que vous simplifiez lorsque vous parlez de modèle fixe et modèle à offre flexible, parce que je ne crois pas que le modèle actuel est à offre fixe, parce que les chauffeurs de taxi sont nombreux et ils peuvent décider de venir sur le marché ou non, donc...

M. Lavoie (Guillaume) : Ça me semble incorrect, Mme la députée. Le nombre de permis est fixe.

Mme Ouellet : Le nombre de permis est fixe, mais, si tous ces chauffeurs-là décidaient de travailler en même temps, il y a donc une offre flexible à l'intérieur d'un registre, d'une offre qui est gérée avec des permis. Puis il y a quand même une offre de chauffeurs qui est flexible, puis les chauffeurs ont quand même une flexibilité. Et lorsqu'on...

M. Lavoie (Guillaume) : Si j'utilisais les termes «offre limitée», est-ce que ça...

Mme Ouellet : Laissez-moi juste terminer, M. Lavoie.

Le Président (M. Reid) : M. Lavoie, on va y aller à tour de rôle, si vous permettez.

Mme Ouellet : Donc, je pense qu'il ne faut pas simplifier à outrance et je crois que... Vous savez peut-être qu'à Montréal il a été une époque où l'offre était, si j'utilise votre vocabulaire, complètement flexible, mais, en fait, à l'époque, on appelait ça plutôt sauvage. Et, pour des raisons de sécurité, pour des raisons aussi de retracer les chauffeurs, pour des raisons de revenu décent pour chacun des chauffeurs, il a été décidé, à une certaine époque, de travailler avec des permis de taxi.

On peut toujours décider... Puis ça, cette question-là de permis de taxi, ça n'a rien à voir avec la plateforme technologique parce que les gens peuvent utiliser des plateformes technologiques nouvelles tout en fonctionnant avec des permis de taxi. On peut toujours décider de revoir cette formule de permis de taxi là, mais, comme ça a déjà été présenté, il y a quand même des gens qui ont investi pour acheter ces permis-là. Ça représente souvent leur fonds de pension, les chauffeurs de taxi, pour 1,7 milliard de dollars au Québec environ, l'ensemble des permis de taxi.

Si nous voulons fonctionner dans un système où il n'y a pas de permis de taxi, il devrait donc y avoir compensation.

Est-ce qu'à votre avis c'est aux contribuables à payer pour cette compensation-là ou ce serait plutôt aux joueurs qui souhaitent ne pas avoir de permis à compenser les permis des chauffeurs de taxi?

Le Président (M. Reid) : M. Lavoie, il vous reste environ une minute.

M. Lavoie (Guillaume) : Très bonne question. D'abord, il faut faire une distinction entre les contribuables et les utilisateurs, là. À mon sens, il serait plus logique que ce soit les utilisateurs parce que, si ce sont les joueurs, le prix va se ramasser chez les utilisateurs, et ça empêche que tous les contribuables aient à faire face à ce coût-là.

Ce qui est important ici... Quand vous dites : Comment est-ce qu'on va le faire, comment est-ce qu'on va rembourser ça, bien là, vous posez la question, et, là-dessus, tout dépend de deux facteurs. Quelle est la valeur qui doit être remboursée? Est-ce qu'elle est basée sur le prix qui est sur le marché aujourd'hui? Il y a une partie qui est fonction du système qu'on a mis en place, il y a une partie fonction du marché secondaire lui-même. Ça, c'est la grande question.

L'autre grande question, c'est : Si les permis — je spécule — chutaient de 50 %, devrait-on les rembourser à 100 %? Alors là, il faudra avoir véritablement... Moi, je suis en faveur d'une compensation, mais il va falloir que ce soit une compensation qui est en fonction de la modification du marché, et là, bien, ce sera de savoir exactement de quel pourcentage il est question.

Le Président (M. Reid) : Merci. Ça termine la période de questions réservée à l'opposition officielle. Nous passons maintenant au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.

• (12 h 20) •

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, bienvenue, M. Lavoie. Alors, je voudrais d'abord faire un petit historique pour remettre en perspective le contexte, là, que l'on vit présentement avec Uber, parce que ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on voit de l'innovation qui arrive et puis que le législateur tarde à s'ajuster aux innovations qui se pointent.

Alors, je vais revenir au tournant des années 1800. Cornelius Vanderbilt, le premier «tycoon» américain, lui, il transportait des gens de Staten Island à Manhattan en bateau, et puis finalement, bien, il était illégal parce qu'il y avait des droits qui devaient être payés, puis il a décidé d'offrir un service moins cher que les autres et puis en offrant également, là, une valeur ajoutée en offrant la boisson sur le bateau. Donc, les gens aimaient ça, et il grugeait la clientèle des autres, il offrait plus, finalement. Mais au bout de quelques années de débats légaux, finalement, ils ont décidé d'enlever les droits et de libéraliser un peu plus, là, l'industrie. Donc, il est devenu extrêmement riche par la suite puis il est allé dans le train. Bon, alors, c'est une histoire juste pour dire que ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on voit des situations où le législateur tarde à légiférer pour rendre des situations légales.

Alors, par ailleurs, bien, c'est une responsabilité que l'on a aussi de respecter des gens qui ont fonctionné avec le système qu'on a mis en place. Alors, ces gens-là ont été respectueux, d'autres l'ont moins été, puis on doit protéger les avoirs de ces gens-là aussi.

Alors, ma question, finalement, c'est qu'au niveau de... Vous avez ouvert la porte au niveau de la compensation tantôt. Vous avez répondu un petit peu à ma collègue la députée de Vachon, mais j'aimerais que vous en parliez un petit peu plus. Et puis quelle est vraiment votre orientation au niveau de compensation? Est-ce que vous privilégieriez ça ou privilégieriez un système où on pourrait permettre aux gens, avec des droits qu'ils auraient à payer, pour rentrer dans le marché, finalement? Est-ce que vous avez un biais envers l'un ou envers l'autre?

Le Président (M. Reid) : M. Lavoie.

M. Lavoie (Guillaume) : Je vous dirais, là, puis juste pour faire... d'abord, sur la prémisse de votre question, vous avez tout à fait raison, c'est l'histoire la plus classique où la réalité sociale et économique est systématiquement un pas devant le cadre juridicopolitique. C'est normal que ce soit comme ça et c'est au juridicopolitique de définir l'encadrement pour soit encourager une pratique qu'il trouve souhaitable ou encore pour l'interdire parce qu'il est conscient ou il considère que c'est contraire à l'intérêt général.

Maintenant, sur la compensation des permis, je pense que ça revient à ce que je disais tout à l'heure. Un, est-ce que, s'il y a une partie du marché réservée à l'industrie du taxi traditionnel : voies réservées, stands de taxi, aires d'attente dans les hôpitaux et les institutions, le «hailing», qui est une portion importante du marché de la demande, la réservation par téléphone, tout le marché des gens qui n'ont pas de carte de crédit, tout le marché des gens qui n'ont pas de téléphone intelligent... Et ce ne sont pas que des pauvres. Il y a des gens qui sont très riches, qui travaillent dans le secteur bancaire, qui ne peuvent pas avoir de téléphone intelligent pour des raisons de sécurité. Il reste une portion du marché, là, qui est importante, qui vous permettrait de postuler que la valeur du permis ne peut pas être zéro à ce moment-là. Alors là, il faut évaluer exactement c'est combien.

Et là-dessus j'aurais un message à la commission et ceux qui devront étudier ça. Il y a beaucoup d'informations contradictoires sur la valeur des permis et l'évolution de la valeur des permis. Vous avez, d'un côté, une information comme quoi les permis auraient beaucoup diminué dans les dernières années; vous avez, de l'autre côté, *The Gazette* qui publie un papier comme quoi la valeur des permis se maintient, plutôt bien, d'ailleurs. Alors là, il faudra savoir exactement quelle évolution est due à quoi, et là on va avoir besoin d'étudier ça pas seulement sur la valeur d'aujourd'hui, mais sur une période beaucoup plus large.

Et je vous dirais une autre chose qui, à mon sens, est extraordinairement importante. Si on s'entête à garder le statu quo, on contribue, de manière volontaire ou involontaire, à ce que des joueurs très puissants, très costauds puissent tenter leur coup dans un environnement réglementaire qui est flou ou hostile.

Et, si vous me permettez, une mini anecdote. Il existe des nouvelles technologies où on peut mettre en location privément son entrée de garage, un «drive-way». Appelez ça le Airbnb de l'entrée de garage, par exemple. Il n'y a pas de cadre municipal pour ça; c'est un environnement réglementaire qui serait flou. Pourtant, à Montréal, aujourd'hui, il y a des compagnies américaines très importantes qui, parce qu'elles sont rendues importantes, peuvent se permettre de se lancer dans un marché où le cadre réglementaire est flou. Quelle est la conséquence de ça? La petite «start-up» québécoise,

l'entrepreneur québécois qui, lui, veut se lancer là-dedans, aura-t-il la capacité de se risquer dans un marché? Serait-il capable de lever du capital et du financement dans un marché qui est flou? Le très gros pourra le faire, pas le petit, pas le local. Lui se trouve à être écarté à cause de notre flou et de notre hésitation. Si on veut éviter les monopoles, tant dans l'industrie classique que dans l'industrie nouvelle, il faudra absolument ouvrir le marché afin de susciter une concurrence et l'émergence de champions locaux parce qu'on aura donné des signaux clairs dans le cadre réglementaire.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Groulx, il ne reste que quelques secondes.

M. Surprenant : Rapidement alors. Au niveau de la modulation des tarifs qu'Uber propose...

Le Président (M. Reid) : ...quelques secondes, c'est 10 secondes pour faire un commentaire, c'est tout.

M. Surprenant : Bon, qu'est-ce que vous en pensez?

M. Lavoie (Guillaume) : Ce qui est très important, deux choses : l'information doit être claire, et il doit être impossible de se faire imposer un prix pour lequel on n'a pas dit qu'on était d'accord; l'autre chose, et l'algorithme entre en place automatiquement, il faut penser à des cas, comme le gouvernement le fait dans des cas de catastrophe... Je viens du Saguenay—Lac-Saint-Jean, je me souviens très bien des inondations de 1998... Il me semble que c'est...

Une voix : ...

M. Lavoie (Guillaume) : 1996, pardon. Merci, M. le député. Il est correct, par exemple, pour un hôtel de jouer l'offre et la demande dans ses prix. Il est...

Le Président (M. Reid) : Alors, c'était malheureusement...

M. Lavoie (Guillaume) : Bien, juste rapidement. Il serait impensable et injustifiable de le faire dans un cas de catastrophe. Alors là, voilà un cadre réglementaire que le gouvernement peut mettre en place.

Le Président (M. Reid) : Alors, je vous arrête parce qu'on dépasse presque d'une minute le temps réservé. Alors, je vais préserver l'enveloppe de trois minutes réservée aux députés indépendants. M. le député de Mercier.

M. Khadir : Merci, M. le Président. M. Lavoie, bienvenue. M. Lavoie, vous êtes ici à titre personnel ou à titre de représentant de Projet Montréal?

M. Lavoie (Guillaume) : Abraham Lincoln vous dirait qu'une maison séparée ne peut pas tenir. Je ne peux pas me dissocier que je sois un élu de Projet Montréal.

M. Khadir : D'accord, mais disons que les positions que vous défendez sont principalement les vôtres, n'est-ce pas?

M. Lavoie (Guillaume) : Ah! bien là, vous avez tort, M. le député. La motion que Projet Montréal a déposée, nous l'avons déposée il y a un an, et je vous invite à la lire...

M. Khadir : Non, c'est correct. Donc, c'est la même. Vous...

M. Lavoie (Guillaume) : ...mais elle a été adoptée à l'unanimité par notre caucus qui est de plus de 25 personnes.

M. Khadir : M. Lavoie, j'ai trois minutes, donc on va y aller rapidement. Donc, c'est la position de Projet Montréal. C'est ça, vous êtes ici pour...

M. Lavoie (Guillaume) : Oui.

M. Khadir : Très bien. Vous savez, moi, je suis en faveur de la mobilité durable, l'augmentation de la mobilité et la diminution de l'automobile individuelle. D'ailleurs, j'ai perdu la mienne parce qu'elle était usée et, depuis ce temps-là, je suis à Communauto, j'ai ma carte d'Opus pour transport ici, à Québec, comme à Montréal. Je fais du vélo, même du vélo sous zéro. Et même, en fait, il y a 30 ans, quand j'étudiais en médecine à Québec, je faisais le trajet avec un vrai projet de partage, d'économie du partage qui s'appelait Allo-Stop. Vous vous rappelez, c'était...

Bon. Alors, nous en sommes, et je crois que tous les partis réunis ici alentour de la table parlent d'une même voix en matière d'ouverture pour les nouvelles technologies. Nous avons salué tous les Hypra Taxi de ce monde; Taxelco, avec son système Téo; ici, à Québec, la coop de Québec, qui a un système intégré, une plateforme technologique numérique qui permet en temps réel de suivre le trajet des taxis, bon, et il y a des applications mobiles, etc. Donc, personne ici est contre ça.

Ce que j'aimerais savoir de votre part : Est-ce que, pour vous, Uber, l'entreprise, cette multinationale qui emmène des conducteurs à penser qu'ils peuvent se dispenser de suivre les règles, est-ce que c'est Uber que vous défendez ou plutôt les plateformes technologiques?

Le Président (M. Reid) : M. Lavoie, vous avez une minute.

M. Lavoie (Guillaume) : Merci. Bien sûr que je défends les plateformes technologiques.

M. Khadir : Et qu'est-ce que vous pensez d'Uber? Uber subit actuellement une poursuite pour infraction criminelle en France. Deux de ses dirigeants ont été accusés de pratiques commerciales trompeuses. C'est criminel et passible de prison. Est-ce que vous pensez qu'Uber opère autrement et différemment ici, au Québec?

M. Lavoie (Guillaume) : Bien, je sais qu'Uber opère dans nombre de villes où ils sont tout à fait dans la réglementation. La question, ce n'est pas Uber...

M. Khadir : Non, ils ne sont pas dans...

M. Lavoie (Guillaume) : Bien, si vous me permettez, M. le député, j'ai une minute pour vous répondre...

Le Président (M. Reid) : M. le député de Mercier, on va laisser... M. le député de Mercier.

M. Khadir : J'ai demandé : Ici, à Montréal, est-ce qu'ils opèrent comme en France?

Le Président (M. Reid) : M. le député de Mercier, on va laisser la parole à M. Lavoie. Il reste à peine quelques secondes.

M. Lavoie (Guillaume) : M. le député, lorsque vous dites, par exemple, lorsque je faisais l'aller-retour Québec-Montréal, il y a des milliers et des milliers de voitures, tous les jours, qui font Québec-Montréal avec trois sièges vides dans la voiture. Si on permettait à quelqu'un de faire un petit profit, pensez-vous qu'il y aurait plus...

M. Khadir : Ça, c'est de l'économie de partage, ce n'est pas Uber. Ça, ça reste au Québec.

M. Lavoie (Guillaume) : M. le député, pensez-vous qu'il y a plus de gens qui utiliseraient ce service-là plutôt que...

M. Khadir : Absolument. On parle d'Uber.

Le Président (M. Reid) : Le temps est terminé, malheureusement.

M. Khadir : Il y a eu un petit temps que vous avez accordé...

Le Président (M. Reid) : M. le député de Mercier, votre temps est terminé, vous avez déjà dépassé de 30 secondes.

M. Khadir : Moi, ce que je voudrais savoir, c'est qu'Uber, qui délocalise ses profits, est-ce que vous êtes d'accord avec ça?

Le Président (M. Reid) : Alors, M. Lavoie, je vous remercie de votre contribution à nos travaux. Je vais lever la séance quelques instants, le temps que nous permettions à nos prochains invités de prendre place.

(Suspension de la séance à 12 h 29)

(Reprise à 12 h 33)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Je souhaite la bienvenue à nos prochains invités, les représentants de Taxelco. Je vous demande, dans un premier temps, de vous présenter et présenter les personnes qui vous accompagnent. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Par la suite, nous aurons une période d'échange avec les membres de la commission. À vous la parole.

Taxelco inc.

M. Taillefer (Alexandre) : Très bien, merci. Mon nom est Alexandre Taillefer, je suis associé principal chez XPND Capital, qui est un fonds d'investissement qui est l'actionnaire principal, seul actionnaire de Taxelco. Et je vous présente Thierry St-Cyr, qui s'occupe des affaires gouvernementales et des opérations, et Marc Petit, qui est le P.D.G. de notre entreprise.

Je voudrais d'abord remercier M. le ministre de nous avoir convoqués à cette commission-ci pour pouvoir rapidement statuer sur le covoiturage commercial et je remercie également tous les membres de cette commission d'écouter notre point de vue aujourd'hui.

XPND Capital est donc le promoteur de Taxelco. C'est un nouvel acteur dans le taxi montréalais, qui envisage une croissance importante de ses activités courantes et qui prévoit exporter son savoir-faire au Québec et dans le reste du

monde. Taxelco est propriétaire de Taxi Hochelaga, une acquisition que nous avons faite il y a près de six mois, le deuxième intermédiaire de taxis à Montréal et le chef de file dans le marché du transport adapté qui est le transport de personnes à mobilité réduite.

On est également propriétaire de Téo, un projet qui vise à améliorer la qualité et la rentabilité de l'industrie du taxi ainsi qu'à offrir une alternative performante et écologiquement responsable à la voiture personnelle. Téo est un projet novateur qui va contribuer à l'image de marque de Montréal et de tout le Québec. Il est structurant pour l'industrie du taxi, crée de la valeur pour tous les acteurs de l'industrie en offrant un modèle de redistribution plus juste et a été créé à l'intérieur des règles de l'industrie.

Nous avons investi, à ce jour, plus de 20 millions de dollars dans la modernisation de l'industrie en déployant un réseau de voitures électriques et une plateforme technologique qui va augmenter la productivité des chauffeurs et la qualité du service rendu aux usagers. À terme, c'est plus de 200 millions de dollars qu'elle compte investir dans la modernisation de l'industrie du taxi.

Alors, nous avons, au coeur de nos décisions d'affaires, des principes, des principes de base. D'abord, mettre le client au coeur de la solution. Taxelco croit fermement qu'il faut d'abord et avant tout remettre le client au coeur de l'approche requise afin de réinventer l'industrie du taxi. On souhaite bien entendu générer un bénéfice pour nos investisseurs, mais on pense, par contre, que la motivation mercantile ne peut guider seule la réinvention de l'industrie du taxi avec succès. Les objectifs de Taxelco comprennent une amélioration significative des revenus des chauffeurs, des revenus stables, une simplicité opérationnelle pour les propriétaires de permis et un service dont la haute qualité est offerte de façon homogène pour tous les usagers. À cet égard, l'État doit jouer un rôle fondamental pour s'assurer que les politiques répondent d'abord et avant tout aux besoins des clients.

Le second principe, c'est investir dans le transport individuel de personnes. Notre constat est clair : pour mieux servir le client, il faut investir massivement dans cette industrie. Impossible de prétendre pouvoir mieux servir le client sans travailler sur tous les aspects suivants : développer des applications mobiles, bien entendu; se doter d'un parc de véhicules plus confortables, plus économiques et plus écologiques; mettre en place des systèmes d'optimisation du service et des systèmes d'analyse des données permettant de telles optimisations; mettre en place des infrastructures de nettoyage, d'entretien, de recharge des véhicules; et développer des mécanismes de suivi concernant la satisfaction de la clientèle.

Or, toutes ces actions requièrent énormément de capital. En conséquence, Taxelco encourage les parlementaires à promouvoir des mesures qui encourageront l'investissement et à rejeter toute mesure qui pourrait y nuire. Pour Taxelco, cela se décline autour de trois axes. Premièrement, favoriser la compétition en assouplissant la réglementation; deuxièmement, faire appliquer les mêmes règles à tous; et troisièmement, permettre l'essor de grands joueurs dans l'industrie.

D'abord, favoriser la compétition. Présentement, l'industrie du taxi souffre d'une réglementation infantilisante et dépassée. Ancrés dans cette vision, certains acteurs souhaitent continuer dans la voie de la surréglementation. Ce serait une erreur car la surabondance d'encadrements a deux effets pervers. Cela nuit à la capacité des acteurs d'innover et d'offrir des produits distinctifs qui répondent aux besoins des différentes clientèles et, deuxièmement, restreindre la capacité d'un acteur à se distinguer de ses concurrents et diminuer d'autant sa capacité à tirer des bénéfices de ses efforts. Cela a un effet dissuasif sur l'investissement.

Nous cherchons également à ce que les règles soient appliquées identiquement à tous. Il nous apparaît incontournable que les mêmes règles opérationnelles et fiscales soient appliquées à tous. Quoi qu'en disent certains acteurs du taxi amateur, leur modèle n'encourage pas du tout l'innovation. Au contraire, il prive de capitaux les acteurs qui souhaitent innover tout en respectant la loi. L'exemple de Taxelco est éloquent à cet égard. Nous avons décidé d'investir dans l'industrie malgré l'incertitude qui y règne. Il est par contre crucial que l'environnement soit équitable et permette une saine compétition afin que ses investissements puissent se poursuivre.

Nous cherchons également à permettre l'essor de plus grands joueurs dans l'industrie. Pour des raisons qui lui apparaissent probablement raisonnables à l'époque, le législateur québécois a jugé bon de favoriser le modèle du taxi artisanal et a rendu pratiquement impossible l'avènement de grands joueurs dans l'industrie. Il est difficile d'attirer les investissements requis pour réinventer le taxi à l'intérieur du modèle artisanal actuel. Il ne s'agit toutefois pas d'empêcher le taxi artisanal. Il représente, pour de nombreux chauffeurs, un mode de vie qui leur convient. Par contre, le législateur devrait faciliter l'avènement de grands joueurs québécois en leur permettant de détenir des flottes, des actifs et des permis en nombre suffisant afin de pouvoir créer des économies d'échelle permettant une augmentation de la rentabilité globale de cette industrie, incluant tous les joueurs et surtout les chauffeurs. Nous y reviendrons.

Il était, par exemple, inconcevable de mettre en place un système de taxis électriques dans les limites actuelles de la réglementation de taxi. Nous avons dû travailler de concert avec les instances publiques pour créer un projet pilote afin de rendre le projet possible. Notre proposition aujourd'hui s'articule autour de trois volets : un cadre modernisé pour le taxi, un nouveau cadre légal et fiscal pour ce qu'on appelle le taxi amateur et le respect de la démocratie.

Le cadre modernisé pour le taxi. Taxelco est d'avis que le législateur devrait moderniser le cadre réglementaire actuel du taxi par un certain nombre de mesures. Ce cadre s'appliquerait à tous les détenteurs actuels de permis qui détiendraient le privilège exclusif des courses spontanées, c'est-à-dire les courses qui sont hélées sur la rue et les courses prises à un poste d'attente. De plus, étant donné la nature vulnérable de la clientèle du transport adapté et du transport médical et, par le fait même, des besoins de formation et de suivi qui en découlent, ces deux segments de transport devraient être la responsabilité exclusive des détenteurs de permis. Les détenteurs de permis de taxi continueraient bien sûr de pouvoir prendre des courses via une répartition téléphonique et électronique.

Nous proposons plusieurs mesures, qui suivent, afin de moderniser le cadre réglementaire du taxi et permettre une plus grande innovation. D'abord, favoriser la compétition en assouplissant la réglementation, permettre aux taxis de faire varier leurs tarifs en fonction de l'offre et la demande, et ça, pour les courses via répartition, pourvu que ce tarif ne soit

pas inférieur à 50 % du tarif prévu par la Commission des transports du Québec et ne soit pas supérieur à 200 % du tarif prévu par la commission. L'utilisateur devrait bien sûr être informé avant de ce tarif, et ça ne s'appliquerait pas aux courses spontanées ou aux courses initiées à partir d'un poste de taxi, qui, elles, resteraient en tout temps fixées par les tarifs déterminés par la CTQ.

• (12 h 40) •

Mettre fin à l'inefficacité engendrée par le système d'agglomération de taxis. Le système actuel force les taxis à faire un certain nombre de voyages à vide en les empêchant de prendre des clients dans une agglomération autre que celle rattachée au permis. Tout le monde y perd. Le nombre de courses total de l'industrie n'augmente pas, mais les dépenses rattachées à ces courses augmentent inutilement. De plus, ces courses à vide sont une source de pollution et d'émissions de gaz à effet de serre qui sont injustifiables sur le plan environnemental.

Nous pensons que de permettre une formation plus flexible basée sur une approche d'apprenti chauffeur nous permettrait d'émettre rapidement, après une formation de base, un permis d'apprenti chauffeur permettant au candidat chauffeur de terminer sa formation dans le cadre de la pratique réelle.

Nous cherchons à faire appliquer ces mêmes règles à tous : Obliger les intermédiaires de taxi et les exploitants de flottes de taxis à percevoir directement la TPS et la TVQ auprès de leurs clients au nom des chauffeurs pour toutes les transactions qui sont complétées électroniquement. Nous cherchons également à obliger les intermédiaires de taxi et les exploitants de flottes de taxis à émettre des relevés de revenus et les transmettre aux chauffeurs et aux autorités fiscales. Taxelco applique déjà ces règles chez Téo et propose de le faire chez Taxi Hochelaga. C'est plus de 50 millions de dollars que nous prévoyons verser à l'État pour les seules taxes de vente durant les cinq prochaines années.

Faciliter l'avènement de plusieurs grands joueurs dans l'industrie par la généralisation de la possibilité de louer des permis de taxi, ce qui est actuellement offert dans le cadre du projet pilote, et mettre fin à la limite de détention actuellement fixée à 20 permis.

Un nouveau cadre légal et fiscal pour ce qu'on appelle le taxi amateur. Parce que le gouvernement semble pencher vers une autorisation du taxi amateur, parce qu'il est populaire et serait difficilement contrôlable, Taxelco propose que le législateur mette en place un cadre réglementaire et fiscal spécifique au taxi amateur, appelé aussi erronément le covoiturage commercial, entre guillemets.

Ce cadre s'appliquerait uniquement aux opérateurs enregistrés et donc détenant un permis qui serait requis par l'État à cet effet ne pourrait qu'offrir des courses via un système de répartition électronique. Ces opérateurs ne pourraient donc pas faire de courses héliées sur rue, de courses initiées à partir d'un poste d'attente ni de courses pour le transport adapté ou le transport médical. Ces opérateurs de taxi amateur seraient tenus de vérifier les antécédents judiciaires, les dossiers de conduite de leurs chauffeurs. Ils devraient également fournir la liste de leurs chauffeurs aux autorités.

Voici les mesures que nous proposons pour encadrer le taxi amateur.

Le Président (M. Reid) : M. Taillefer, il vous reste une minute.

M. Taillefer (Alexandre) : Très bien. Alors, ce que nous proposons : permettre aux taxis amateurs d'offrir un tarif de leur choix, pourvu que ce tarif ne soit pas inférieur à 50 % et ni supérieur à 200 %, comme ce que nous proposons pour le taxi; faire appliquer les mêmes règles à tous; obliger les opérateurs de taxi amateur à percevoir directement la TPS et la TVQ auprès des clients et de la remettre à Revenu Québec; abolir la dispense de percevoir la TPS et la TVQ pour les personnes dont le chiffre d'affaires est inférieur à 30 000 \$ pour l'activité de taxi amateur, comme c'est déjà le cas pour le reste de l'industrie du taxi; obliger les opérateurs de taxi amateur à émettre des relevés de revenus et les transmettre à leurs chauffeurs et aux autorités fiscales et verser une indemnité de 1,10 \$ par course à un fonds de compensation des détenteurs de permis de... propriétaires de taxi à être créé afin de couvrir la baisse de revenus liée à l'augmentation de l'offre pour le transport commercial.

En conclusion, nous pensons également qu'on doit respecter la démocratie. Nous sommes viscéralement contre le taxi de contrebande. Toutefois, si le gouvernement souhaite permettre le taxi amateur, il est impératif que les règles soient équitables, surtout au niveau fiscal. Pour éviter qu'une telle approche devienne...

Le Président (M. Reid) : En terminant.

M. Taillefer (Alexandre) : ...un modus operandi pour une entreprise désirant se développer au mépris des lois québécoises, nous proposons que les règles que nous proposons soient adaptées de façon rétroactive aux opérateurs qui ont oeuvré au Québec depuis les dernières années.

Le Président (M. Reid) : Je vous arrête.

M. Taillefer (Alexandre) : Nul ne peut se moquer de la démocratie québécoise et penser s'en tirer impunément.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. Taillefer. Nous passons maintenant aux échanges avec les membres de la commission. Nous commençons par le côté gouvernemental. M. le ministre.

M. Daoust : Bonjour, M. Taillefer. Bienvenue à la commission. Écoutez, j'écoute avec beaucoup d'intérêt ce que vous dites, mais une des choses que j'aimerais voir, c'est sur le terrain actuellement. Vous êtes dans un projet pilote, il y a la présence d'Uber. J'aimerais que vous nous parliez de votre projet pilote, de son fonctionnement dans un univers

qui est réglementé, d'une part, et d'intervenants qui ne se réglementent pas ou ne suivent pas la règle. J'aimerais entendre vos commentaires sur ça.

M. Taillefer (Alexandre) : Très bien. Alors, la façon dont notre projet a été construit, nous avons dû négocier la location de permis, ce qui n'était pas permis précédemment. On a développé un modèle financier qui nous permet de déterminer quel est le revenu potentiel par voiture de taxi, et on chiffre aujourd'hui ce revenu-là autour de 100 000 \$ à 125 000 \$ à peu près, en termes de nombre de courses que chaque taxi est en mesure de faire, en prenant en considération que le taxi va être utilisé environ 18 heures sur 24. Ceci nous a permis de déterminer un prix qui était acceptable pour la location du permis, et aujourd'hui on paie un prix de 265 \$ par semaine pour le détenteur d'un permis, et ce prix représente un coût par course de l'ordre d'à peu près 1,60 \$. L'autre élément qui est très important, naturellement, de prendre en considération, c'est la TPS, TVQ qui est ajoutée à chacune de nos courses.

Donc, aujourd'hui, si on compare l'avantage qu'a un UberX, au niveau de l'opération, versus ce que nous faisons, notre coût de départ, qui n'est pas à être assumé aujourd'hui par du taxi amateur, est de l'ordre d'environ 3,50 \$. Ça, c'est en excluant nos coûts d'opération. Ça, c'est notre coût de base pour pouvoir opérer et ça n'inclut pas nos chauffeurs.

L'autre caractéristique qui est très intéressante par rapport à notre projet, notre thèse d'investissement est basée sur deux critères. Premièrement, diminution des coûts d'opération par le remplacement de l'essence par l'électricité. Ceci nous permet de réduire nos coûts d'opération en fonction du prix du baril ou du prix du litre, qui est à 0,85 \$ aujourd'hui, d'environ 12 %, et, à 1,50 \$, on économise des coûts d'opération de l'ordre de 16 %. C'est des dépenses, c'est des coûts d'opération importants, que nous séparons 50-50 entre nos chauffeurs et nous-mêmes.

Et je termine sur le dernier point, l'élément le plus important au niveau de la rentabilité de notre modèle, c'est la gestion efficace de l'offre et la demande qui n'existe pas aujourd'hui dans l'industrie du taxi. Ce qu'on a compris dans cette industrie-là, c'était que, tant que nous ne réglions pas les conditions précaires dans lesquelles les chauffeurs de taxi opèrent aujourd'hui... et un chauffeur de taxi, ça fait entre 80 et 90 heures par semaine de travail et ça va générer, au net, entre 7 \$ et 8 \$ de l'heure sans avoir aucun filet de social, sans participer au RRQ et sans avoir droit à aucune vacance. On est convaincus aujourd'hui que, tant qu'on ne règle pas les conditions misérabilistes dans lesquelles les chauffeurs de taxi opèrent à Montréal, au Québec, on ne pourra jamais offrir un service de qualité qui répondra aux attentes de la population.

M. Daoust : Merci. Dans votre projet pilote actuellement, les prochaines étapes, là, que vous avez à franchir... Vous en avez fait un bout, il vous en reste un bout à franchir, je présume. Vous êtes rendus où?

M. Taillefer (Alexandre) : Alors, nous avons, en ce moment, 50 voitures qui sont en opération. On a aujourd'hui investi l'équivalent en développements technologiques de pas loin de 6, 7 millions de dollars. Si je peux me permettre, l'innovation technologique aujourd'hui, ce n'est pas une entreprise comme Uber qui la fait, c'est des entreprises comme nous aujourd'hui qui mettons en place des outils qui sont largement supérieurs au niveau de l'optimisation des revenus de l'industrie pour pouvoir les séparer entre les différents intervenants. Uber, aujourd'hui, passe beaucoup plus de son temps à optimiser les revenus qu'eux-mêmes vont être en mesure de générer en évitant soit de la fiscalité, ou en prenant de plus en plus de pourcentage des chauffeurs, ou en augmentant les prix pour les consommateurs.

Alors, pour nous, le projet aujourd'hui est rendu à 50 voitures. Nous allons avoir 110 voitures au mois de mai. Nos tests aujourd'hui, au niveau de l'électrification des transports, sont tout à fait concluants. Nous procédons parallèlement aujourd'hui à l'amélioration des conditions de l'industrie à travers le placement que nous avons fait chez Hochelaga. Notre objectif aujourd'hui n'est pas de déplacer Hochelaga vers Téo, mais de continuer à supporter deux modèles d'affaires : un modèle d'affaires où nous allons avoir des employés, qui va être le modèle de Téo, et un modèle d'affaires où nous allons continuer à supporter des travailleurs autonomes dans l'aspect de Taxi Hochelaga. Et nous savons aujourd'hui que de nombreux joueurs veulent continuer à être des travailleurs autonomes et on veut encourager ça. Ceci dit, on veut augmenter leur productivité pour qu'ils fassent plus d'argent, que tout le monde puisse être plus profitable.

M. Daoust : Maintenant, si je vous demandais, dans une perspective où on ferait des modifications législatives, on moderniserait nos règles, si je vous demandais, par exemple, vos trois priorités, ce serait lesquelles?

M. Taillefer (Alexandre) : Alors, un des éléments qui est primordial, c'est aujourd'hui l'élimination des territoires qui existent, le A-5, le A-11, le A-12, le A-2, le A-8. Ce sont des territoires qui ont été créés à l'époque et qui malheureusement aujourd'hui créent énormément d'inefficacité.

Il y a deux statistiques qui sont très importantes de comprendre dans l'industrie du taxi. Première statistique, c'est que 75 % du temps, les chauffeurs sont dans leurs voitures à se tourner les pouces. La deuxième statistique qui est importante, 65 % des kilomètres qui sont faits par les voitures sont faits à vide. Et la raison pour laquelle c'est fait à vide, c'est que nous avons aujourd'hui un système qui fait que quelqu'un, par exemple, qui part de l'aéroport de Montréal, qui s'en va au centre-ville, ne peut pas prendre quelqu'un pour le ramener. Il veut retourner rapidement en ligne à l'aéroport de Montréal, et on crée énormément d'inefficacité. Donc, ça, c'est le premier aspect, pour nous, qui nous apparaît important.

Le deuxième aspect, c'est la capacité que nous avons à pouvoir louer des permis. Quand on parle aujourd'hui de transport au niveau international, il y a très peu d'industries de transport qui sont en mesure de générer une rentabilité intéressante sans mettre en place, en anglais ce qu'on appelle du «yield management», en français, ce qu'on appelle une gestion adéquate de l'offre et la demande. Et, pour pouvoir y arriver, nous pensons aujourd'hui que, dans notre modèle, ça nous prend un minimum de 1 000 voitures à Montréal pour pouvoir déployer nos flottes adéquatement, et pouvoir anticiper la demande, et créer des économies d'échelle importantes pour l'industrie, qui vont bénéficier à tout le monde. Alors, je vous dirais que, pour nous, c'est vraiment les deux aspects.

Et, troisièmement, en terminant, la question de formation. Vous savez, un des enjeux liés à l'industrie, c'est qu'on impose aujourd'hui une formation de cinq semaines non rémunérée au Bureau du taxi de Montréal, et toute l'industrie est modulée pour que les chauffeurs louent des permis et opèrent pendant des chiffres de 12 heures, sept jours par semaine, l'exploitation de leur permis. On pense aujourd'hui que, pour améliorer la productivité de l'industrie, en développant des programmes de formation qui nous permettraient d'aller chercher des étudiants universitaires, des gens qui sont semi-retraités qui pourraient faire une vingtaine d'heures par semaine, ça nous permettrait d'exploiter mieux les flottes et développer une offre pendant les pointes, ce qui est très important, comme vous le savez, dans le milieu du transport.

• (12 h 50) •

M. Daoust : Il me reste combien de temps, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Il vous reste encore sept minutes.

M. Daoust : Encore sept minutes. Je vais laisser la possibilité à mes collègues de poser des questions.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. J'ai une question par rapport à Téo et l'utilisation de voitures électriques. Premièrement, je voudrais vous entendre sur la précarité, par exemple, des batteries à moins 25°, comme on a eu la semaine passée, mais aussi de l'enjeu beaucoup plus large de l'accès des taxis aux voies réservées.

Est-ce que ça, ça devient un enjeu? Et comment vous voyez l'évolution, si l'on veut, de ce type d'utilisation là, par exemple, des voies réservées aux véhicules électriques à des fins commerciales?

M. Taillefer (Alexandre) : Alors, deux éléments, là-dedans. Premièrement, en termes électriques, aujourd'hui, nous avons des voitures qui ont des batteries de 30 kilowattheures et des batteries de 90 kilowattheures. On a acheté des Tesla non pas parce qu'on pense que c'est profitable de payer une voiture 110 000 \$ et exploiter un service de taxi, c'est une hérésie, mais c'était le seul véhicule aujourd'hui qui nous permettait de tester des batteries extrêmement grandes pour voir quel genre de flexibilité ça aurait.

Nous avons exploité ce service-là à moins 27° la semaine dernière. Il n'y a aucune voiture qui est tombée en panne, et nous sommes convaincus que d'ici les 18 prochains mois, les manufacturiers vont sortir des voitures abordables avec des batteries de l'ordre de 65 à 90 kilowattheures, ce qui va être amplement suffisant pour le marché du taxi.

Maintenant, en ce qui concerne l'enjeu, vous l'avez mentionné en premier lieu chez l'intervenant précédent, aujourd'hui, la voiture est le facteur le plus important d'appauvrissement collectif et individuel. La voiture coûte énormément cher à la société, et tout ce qui peut être fait pour diminuer l'utilisation de la voiture, éliminer la seconde voiture, voire la première, va être au bénéfice de la société. Et à l'intérieur du cocktail transport, bien entendu, on parle du vélo, on parle de la marche, on parle du VLS, véhicule en libre-service, et le taxi, aujourd'hui, fait partie de ce cocktail transport là. Alors, tout ce qui va favoriser l'utilisation de ce type de transport est au bénéfice de la société.

Le Président (M. Reid) : Merci. Oui, M. le député de Mégantic, pour une deuxième question. Vous avez des collègues qui veulent parler aussi.

M. Bolduc : Juste une minute. Vous n'avez pas commenté sur l'élément que les taxis pourraient utiliser des voies réservées étant donné que c'est une auto, un véhicule électrique, là. Est-ce qu'il y a un bénéfice commercial pour...

M. Taillefer (Alexandre) : Pour moi, ça doit être considéré de la même façon que du transport collectif, et aujourd'hui, ce qu'on veut faire, c'est éliminer le plus possible, avec l'utilisation de voies réservées, l'utilisation de la voiture individuelle. Et, à ce titre-là, on pense aujourd'hui que l'utilisation du taxi à l'intérieur de ces voies-là, c'est une excellente approche que le gouvernement a mise de l'avant.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député de Laval-des-Rapides.

M. Polo : Merci beaucoup, M. le Président. Merci à nos invités. Vous avez utilisé des termes très durs pour décrire la réglementation actuelle, en parlant d'une réglementation infantilissante et dépassée et également d'une surréglementation. Quelles mesures concrètes Taxelco souhaite suggérer pour assouplir la réglementation, d'une part? Et, deuxièmement, question peut-être plus importante à ce niveau-là, en parvenant à obtenir un assouplissement à la réglementation, quelles incidences cela aurait-il sur les services offerts aux consommateurs?

Tantôt, vous avez entendu ma remarque précédente. Je pense qu'on ne parle pas assez du consommateur. Je suis conscient que vous parlez beaucoup, bien sûr, des aspects soit financiers et des conditions des chauffeurs de taxi, mais, avec un assouplissement de la réglementation, quelle incidence cela aurait-il sur les services offerts aux consommateurs?

Le Président (M. Reid) : M. Taillefer.

M. Taillefer (Alexandre) : Alors, premièrement, aujourd'hui, quand on regarde l'industrie du taxi, vous remarquerez que le titre de notre document est : *Placer le consommateur au centre de la nouvelle politique de taxi*, et quand on regarde aujourd'hui les plaintes numéro un des consommateurs, c'est quoi? C'est un véhicule qui n'est pas propre,

c'est un chauffeur qui ne sait pas où il s'en va, c'est une qualité de voiture qui n'a pas de bon sens, c'est les applicatifs qui ne sont pas suffisamment importants, qui ne sont pas suffisamment faits.

Ce que je peux vous dire, c'est que nous connaissons aujourd'hui les revenus de l'ensemble ou de la majorité des intermédiaires de taxi à Montréal. Quand je parle d'intermédiaires, je parle d'entreprises comme Hochelaga, comme Diamond et autres. Ces entreprises-là, aujourd'hui, ce sont des entreprises qui génèrent toutes en deçà de 2 millions de dollars d'EBITDA par année. Quand une entreprise fait moins de 2 millions de dollars d'EBITDA par année, c'est impossible de pouvoir compétitionner avec un joueur comme Uber et d'investir 3, 4, 5 millions de dollars par année dans la technologie, dans l'optimisation des flottes.

Ce que le consommateur veut aujourd'hui, c'est une voiture de qualité, c'est un service sécuritaire, c'est un service qui va être là à l'heure, un service qui va pouvoir être répondu à l'intérieur de cinq minutes. Le critère numéro un pour l'utilisation d'un taxi, c'est : Est-ce que mon taxi peut être là dans cinq minutes? Ce sont des innovations telle la possibilité de réserver un taxi à l'avance, ce sont des innovations comme pouvoir acheter des allers-retours aéroport et diminuer les prix. Et c'est, entre autres, également pouvoir avoir des chauffeurs le 31 décembre, parce qu'on s'est fait reprocher, l'industrie du taxi, de ne pas avoir d'offre le 31 décembre. Mais, si vous faites 8 \$ de l'heure, là, est-ce que ça vous tenterait d'être dehors le 31 décembre au lieu d'aller manger de la dinde avec votre famille? Bien, c'est ça aujourd'hui, l'enjeu de l'industrie du taxi. On n'a pas suffisamment de flexibilité pour permettre à des employés de pouvoir être payés temps double le soir du 31 décembre pour qu'on ait une offre raisonnable qui va satisfaire la clientèle du Québec.

Alors, quand je parle aujourd'hui de modifications au niveau du cadre réglementaire, c'est ce à quoi je fais référence.

Le Président (M. Reid) : Oui. Est-ce que j'ai d'autres interventions du côté gouvernemental? Merci. Pardon? M. le député de Mégantic, il reste 1 min 30 s à peu près.

M. Bolduc : O.K. J'aurais aimé ça vous entendre aussi sur l'impact de la modulation puis à quel point on rend service au consommateur en faisant ces modulations-là.

M. Taillefer (Alexandre) : Tout à fait. Alors, c'est une excellente question. D'abord, vous conviendrez que ce que l'on propose, c'est une modulation uniquement dans le cadre de commandes par téléphone ou par voie électronique avec une approbation du tarif. Ce qu'on recherche aujourd'hui, c'est la possibilité de moduler les prix pour avoir plus d'offres quand il y a une rareté, une pénurie.

Aujourd'hui, deux fois, c'est la norme pour n'importe quel travailleur qui va travailler le 31 décembre, et je propose que nous mettions en place des barèmes à peu près identiques à ce qui peut être présent aujourd'hui dans la fonction publique, par exemple.

Puis ceci dit, ce qui est très important pour nous, nous allons être en mesure d'utiliser l'inverse, c'est-à-dire être en mesure de compétitionner avec des entreprises comme UberX. Vous savez qu'aujourd'hui, au centre-ville, le taxi n'est à peu près pas utilisé entre 10 heures et 3 heures l'après-midi. Quand il fait 23° dehors, du beau soleil, l'utilisation du taxi est à peu près à zéro. Alors, ce qu'on va vouloir faire, c'est de développer des habitudes de consommation en offrant, par exemple, un tarif unique pour se déplacer à l'intérieur du centre-ville de Montréal ou à l'intérieur du centre-ville de Québec, en offrant une offre à 7 \$, en offrant une offre, le soir, à 10 \$, comme ce qui a été fait à Paris qui a un succès phénoménal dans l'industrie du taxi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous avons terminé cette période. Nous passons maintenant à l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Bien, bienvenue à M. Taillefer, M. St-Cyr et M. Petit. Bienvenue en commission parlementaire.

Peut-être, dans un premier temps, parce qu'on parle souvent de développement technologique de l'industrie du taxi en faisant référence à Uber, UberX, mais, avec Téo Taxi, vous avez développé des nouvelles technologies, j'imagine, des nouvelles applications — je n'ai pas encore eu le plaisir d'utiliser les taxis Téo — mais tout en prenant des permis au Québec. C'est ce que je comprends.

• (13 heures) •

M. Taillefer (Alexandre) : Tout à fait. Aujourd'hui, dans notre modèle d'affaires, nous avons la possibilité de payer un loyer pour un permis, et ça a été mis à l'intérieur de nos modèles financiers. Donc, on a la possibilité de le faire, à condition qu'aujourd'hui les règles tarifaires de la CTQ soient respectées. Donc, si, demain matin, on a une compétition avec des gens qui ne paient pas leur TPS, TVQ... parce que vous savez que le critère numéro un pourquoi est-ce que les gens aiment UberX, c'est le prix. On lit ça, là, aujourd'hui : Ah! c'est fantastique, l'industrie du taxi devrait se positionner parce que c'est tellement pas cher, puis le taxi n'est pas capable de s'adapter. Bien, c'est sûr que, quand tu n'as pas à payer ta TPS, TVQ, que tu paies tes employés 4,60 \$ de l'heure avant que la TPS et TVQ soient payées, c'est un grand avantage concurrentiel qui n'est pas acceptable dans notre milieu.

Alors, en termes d'innovation, on a non seulement de l'analyse de demande, on a engagé... il y a 12 personnes aujourd'hui de la Polytechnique qui travaillent sur des algorithmes d'efficacité. On travaille avec les gens des HEC aujourd'hui au niveau de la tarification, au niveau des déplacements. On a une équipe de chercheurs de Lévis et on va investir près de 20 millions de dollars dans les infrastructures de recharge, parce qu'il est impossible aujourd'hui de pouvoir opérer un système commercial électrique sans avoir son propre réseau de bornes à haute vitesse, et ça requiert un investissement, de notre part, de 20 millions de dollars.

Alors, quand on regarde aujourd'hui les sommes que nous allons investir uniquement, et je ne parle pas d'infrastructures automobiles, uniquement dans le développement de la technologie, on parle de pas loin de 40 millions de dollars qui vont être investis au Québec. Et ce programme-là, il n'y a pas une autre compagnie de taxi au monde qui développe un programme comme nous l'avons développé depuis les deux dernières années.

Mme Ouellet : Et quand vous parlez des algorithmes d'efficacité, j'imagine, c'est pour les trajets. C'est ce que je comprends. Actuellement, ce n'est pas pour le tarif, là.

M. Taillefer (Alexandre) : Absolument. Ça, aujourd'hui, on ne travaille pas sur la question tarifaire. C'est évident qu'on va vouloir, nous, susciter davantage de demande. Alors, on va vouloir mettre en place des algorithmes qui vont nous permettre d'améliorer la productivité et l'efficacité de notre voiture, mais c'est surtout au niveau, par exemple, de l'anticipation de la demande. On a des systèmes experts à l'intérieur desquels rentrent les données des trains, des aéroports, des universités. Quand est-ce que la STM tombe en panne? De moins en moins maintenant — on est contents, avec le train Azur, c'est fantastique — mais toutes ces données-là sont mises à l'intérieur d'un système expert et ça nous permet de déplacer nos flottes pour limiter les deux statistiques auxquelles je faisais référence : le 75 % de temps qui est passé à ne rien faire et le 65 % des kilomètres à vide. En faisant ça, on est en mesure d'augmenter beaucoup la rentabilité de l'industrie.

Mme Ouellet : Et vous offrez également une plateforme électronique d'accès. Les gens peuvent, avec leur téléphone mobile, aller commander une voiture Téo.

M. Taillefer (Alexandre) : En 2016, une entreprise de taxi qui n'a pas une application qui permet de voir le taxi qui arrive puis qui se déplace en arrivant près de chez soi, on est aussi bien de faire autre chose dans la vie, là. Alors, c'est bien évident que ça a été mis en place.

Mme Ouellet : Donc, je pense qu'on a ici un exemple de démonstration des gens qui utilisent les nouvelles technologies, puis c'est toujours ça qu'on a dit, qu'on était pour les nouvelles technologies, tout en respectant les lois du Québec. Et c'est possible de le faire, et, oui, je pense qu'il peut y avoir une amélioration, une modernisation des lois du Québec, mais, comme vous dites, il ne faut pas que ça se fasse au détriment des gens qui sont déjà dans l'industrie.

Et, concernant ça, je voulais revenir sur deux de vos recommandations. La première, dont vous avez moins parlé, concernant la perception directe de la TPS et de la TVQ, vous m'excuserez, mais je ne sais pas exactement comment ça se passe entre les intermédiaires et les chauffeurs de taxi. Donc, si vous pouvez nous expliquer cette recommandation-là parce qu'en tout cas, moi, je n'avais pas connaissance de ce volet-là, puis peut-être que vous pourriez m'expliquer aussi... Je me suis fait dire, et à valider, concernant le paiement électronique, concernant le paiement électronique avec carte de crédit, carte de débit, il y a des frais qui sont exigés par les banques, je crois, de l'ordre de 2 % à 3 % — vous me confirmerez — mais je me suis fait dire que certains intermédiaires exigeaient jusqu'à 7 % de ces frais-là de la part de leurs chauffeurs.

Donc, j'ai peut-être compris, une des résistances qu'il y avait des chauffeurs à utiliser le paiement électronique. Je voulais savoir ce que vous en pensiez et comment, vous, vous travaillez du côté de Taxi Hochelaga et de Taxi Téo.

M. Taillefer (Alexandre) : Oui. Alors, toutes de bonnes questions. La question des frais, je vais aborder ça tout de suite, effectivement, il y a beaucoup de joueurs qui chargent des frais. On a vu jusqu'à 8 %, parce que c'est 7 %, plus TPS, TVQ, donc ça coûte près de 8 %. Quand nous sommes entrés chez Hochelaga, la première mesure qu'on a mise en place, c'est l'abolition de ces frais-là, qui est un frein à l'utilisation des cartes de crédit. Je ne vous cacherai pas que nous avons fait notre Ph. D. taxi 101, 201, 301 depuis les deux dernières années, et on s'est rendu compte naturellement que c'est une industrie qui fonctionne beaucoup encore avec l'argent comptant.

Donc, il y a deux raisons pour lesquelles est-ce que les gens ne veulent pas utiliser la carte de crédit, c'est : un, le 10 000 \$, 12 000 \$, 15 000 \$ que chaque chauffeur peut tirer annuellement de l'argent comptant et, deuxièmement, le 7 % au niveau des frais. Alors, ça, c'est très important.

Au niveau des... Excusez-moi, Mme Ouellet, j'ai noté votre question, mais je ne suis pas capable de me relire.

Mme Ouellet : ...TPS, TVQ, qu'elle doit être perçue directement par les intermédiaires.

M. Taillefer (Alexandre) : Oui. Alors, ce qui est important de comprendre, c'est qu'aujourd'hui il y a un intermédiaire puis il y a... Nous, Téo, on est un opérateur; chez Hochelaga, on est un intermédiaire. À titre d'intermédiaire, aujourd'hui, tout ce qu'on fait, c'est d'offrir un service de dôme, et ces gens-là nous paient mensuellement pour qu'on leur envoie des appels. C'est eux qui vont prendre l'argent, récolter l'argent, et une majorité des chauffeurs utilisent nos plateformes de paiement, mais ils peuvent prendre des plateformes de paiement tierces. Dans ce cas-là, Hochelaga ne fait aucune saisie ou retenue de la TPS, TVQ. C'est chacun des chauffeurs qui doit faire son rapport annuellement.

Et ça, aujourd'hui, on sait que c'est un véritable casse-tête pour l'ARQ. On parle de près de 4 000 travailleurs indépendants qui doivent faire leur rapport trimestriellement, et l'ARQ a déterminé que c'était le prochain secteur dans lequel on allait implanter de la MEVisation, donc des mouchards. Dans le cadre de Téo, comme aujourd'hui on offre un service directement aux consommateurs et que ce sont nos employés, nous sommes tenus de récolter la TPS, TVQ et de remettre la TPS, TVQ au nom des chauffeurs. On pense aujourd'hui que l'industrie du taxi, pour optimiser la perception de TPS, TVQ, devrait donner la responsabilité et aux intermédiaires et aux opérateurs de percevoir la TPS et de la remettre au gouvernement. Inutile de vous dire que ce serait la même chose pour le taxi amateur.

Mme Ouellet : Oui. D'ailleurs, je trouve que c'est une belle appellation, taxi amateur. Ça prenait une façon de le dire parce qu'effectivement ce n'est pas du covoiturage. Donc, taxi amateur, je pense, c'est une belle appellation. Et vous nous proposez... à la page 9 de 10, on dit que le crime ne paie pas. Donc, vous proposez une pleine rétroaction parce que malheureusement le ministre n'a pas fait cesser les activités illégales d'UberX. Et j'aimerais vous entendre un petit peu plus concernant cette proposition-là.

M. Taillefer (Alexandre) : Bien, essentiellement, on est en mesure aujourd'hui de savoir combien de transactions ont été faites dans les dernières années par UberX. Ces informations-là ont été communiquées par M. Guillemette la dernière fois à *Tout le monde en parle*. Il se vante d'avoir 450 000 courses par mois. On parle aujourd'hui d'à peu près 10 % du trafic de l'industrie du taxi qui serait aujourd'hui sur la plateforme UberX. Alors, en utilisant...

Mme Ouellet : Ces chiffres-là sont exacts?

M. Taillefer (Alexandre) : Bien, il nous a dit 450 000. C'est toujours un peu flou, là, où ça passe. Une chose est certaine, c'est que c'est probablement au Luxembourg ou en Hongrie, mais on pense aujourd'hui que le gouvernement devrait, de façon rétroactive, à partir du moment où ils mettent en place un tarif pour pouvoir opérer du taxi amateur, que ce tarif-là soit appliqué de façon rétroactive et que la perception de TPS, TVQ qui n'aura pas été remboursée par les travailleurs autonomes soit la responsabilité d'entreprises comme Uber.

Le Président (M. Reid) : Merci. Le temps est écoulé pour l'opposition officielle. Nous passons au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, bonjour et bienvenue à vous trois de Taxelco. Alors, votre mémoire, vous indiquez d'abord que c'est un aide-mémoire, en fait, et qu'un mémoire plus exhaustif va être remis ultérieurement aux membres de la commission. Alors, déjà, il y a beaucoup de données, et puis je serais impressionné d'avoir un mémoire plus exhaustif que ça. Mais pourriez-vous nous en parler un petit peu des grandes lignes que vous anticipez...

M. Taillefer (Alexandre) : Tout à fait. Alors, ce que nous allons vous fournir par la suite... et vous comprendrez que, compte tenu du peu de temps qu'on avait pour pouvoir produire ce document-là, on a aujourd'hui mandaté une firme pour procéder à l'analyse et la récolte de données empiriques par rapport au taxi amateur. Donc, on va connaître, de façon très précise, les réels salaires horaires des chauffeurs et qu'est-ce qui se passe aujourd'hui au niveau de la récolte de TPS, TVQ. On va être en mesure de partager ces informations-là avec vous. On a également des tableaux économiques, c'est-à-dire combien est-ce qu'un chauffeur aujourd'hui gagne, pourquoi est-ce qu'aujourd'hui la valeur du permis est estimée à environ 150 000 \$, ce qui est la limite que les deux financiers reliés à l'industrie du permis ont établie, c'est-à-dire Fintaxi et Desjardins, qui est la limite à laquelle ces gens-là étaient prêts à prêter de l'argent.

Alors, on a également toutes ces données financières là qui vont vous permettre de comprendre ce que vaut aujourd'hui un permis à Montréal et pourquoi est-ce que nous sommes arrivés avec un chiffre de 1,10 \$ par course. On n'a pas lancé ça en l'air en disant 0,10 \$, on a calculé c'était quoi, le réel coût, et aujourd'hui on soumet à la commission un coût de 1,10 \$ et on va étoffer ces données financières là.

M. Surprenant : Rapidement, vous anticipez de nous soumettre ce mémoire au complet...

M. Taillefer (Alexandre) : Vous allez recevoir ça dans les deux prochaines semaines, donc avant la fin de la commission, sans faute.

Le Président (M. Reid) : ...qui va s'assurer de distribuer ça aux membres.

M. Surprenant : Vous indiquez également que, dans vos objectifs, c'est l'amélioration significative des revenus des chauffeurs. Pouvez-vous nous en parler un petit peu, s'il vous plaît?

M. Taillefer (Alexandre) : C'est un excellent point. Je vous dirais que, pour moi, c'est une valeur fondamentale, qui dicte à peu près tous les investissements que l'on fait, d'être en mesure d'offrir des conditions salariales décentes à nos employés, et nous offrons aujourd'hui, à ces employés-là, un salaire horaire garanti de 15 \$ de l'heure. 15 \$ de l'heure, c'est à peu près deux fois ce qu'un chauffeur de taxi fait dans le métier. Et non seulement est-ce qu'ils ont un salaire de 15 \$ de l'heure, mais ils ont également droit à tous les bénéfices marginaux, incluant deux semaines de vacances, incluant le RRQ, etc. Alors, aujourd'hui, si vous parlez aux chauffeurs de Téo, vous allez vous rendre compte d'une chose, c'est que ces gens-là ont retrouvé une vie, ils sont en mesure d'être plus proches de leur famille, et c'est le premier commentaire que tous les chauffeurs Téo vont vous faire.

Et, pour nous, aujourd'hui, de faire la promotion d'un service de taxi amateur qui encourage le nivellement vers le bas en termes de conditions salariales, qui utilise le vocable de «travailleur autonome» pour appauvrir toute une classe de la société, pour nous, c'est totalement inacceptable.

• (13 h 10) •

M. Surprenant : Dans les données que l'on a, là, vous savez qu'au niveau des permis il y en a qui sont renouvelables et d'autres qui sont des permis à terme, là, de cinq ans. Alors, certains proposent de réserver les permis, donc qui sont non renouvelables, aux exploitants d'applications mobiles. Quelle est votre opinion à cet égard?

M. Taillefer (Alexandre) : Bien, écoutez, je pense qu'on va se retrouver aujourd'hui dans une situation où il va y avoir trop de permis à Montréal. Les permis restreints ont été utilisés dans un contexte très particulier, qui est le transport adapté, parce que l'industrie peinait aujourd'hui à mettre en place une infrastructure pour pouvoir faire le transport de personnes à mobilité réduite. Il va falloir s'assurer que, si c'est ce genre de décision là qui est prise, ce ne soit pas fait au détriment des personnes à mobilité réduite et du transport médical. Alors, je doute de la pertinence de cette proposition-là.

Ceci dit, l'élimination aujourd'hui de, par exemple, 10 % des permis, qui représente le volume estimé du taxi amateur, nous apparaît plus réaliste. Et ça va permettre, donc de compenser tout le monde uniformément en diminuant le nombre de taxis traditionnels. Et là on parle d'un achat de l'ordre de probablement 66 millions de dollars.

Ce que je rajouterais par rapport aux permis, c'est que nous sommes convaincus aujourd'hui que le gouvernement a une responsabilité par rapport à ces permis-là. Le gouvernement a imposé qu'un transport payant soit fait en utilisant un permis et le transfert de permis d'une personne à l'autre existe depuis 50 ans. Alors, je pense que l'État a probablement un «liability», excusez-moi le terme anglais, une responsabilité potentielle supérieure à 1 milliard de dollars si des mesures visant à réduire la valeur des permis sont introduites.

M. Surprenant : À la page 7 de votre mémoire, d'ailleurs vous en avez fait état encore tantôt, au niveau d'un fonds de compensation, donc qui serait une indemnité de 1,10 \$ par course sur une période de 25 ans. Alors, qu'est-ce qui arrive au-delà de 25 ans?

M. Taillefer (Alexandre) : Alors, la question des permis est une question très complexe, et, à l'intérieur de notre mémoire, on va avoir un chapitre entier à la proposition qu'on fait par rapport aux permis. On pense que ce qui a été pris comme décision il y a 50 ans, de permettre un marché secondaire d'un individu à un autre individu pour le transfert d'un quota d'une société, n'était peut-être pas la meilleure idée et aujourd'hui on pense que le rapatriement de ces quotas-là par l'État est probablement une voie qu'il va falloir envisager. Mais ça ne peut pas se faire de façon financière en un an, parce qu'un chèque de 1,5 milliard de dollars, c'est beaucoup trop d'argent. On a mis aujourd'hui une solution en place qui permet le rachat, sur 25 ans, non seulement de quotas qui seraient alloués au taxi amateur, mais également à tous les autres taxis, et, au bout de 25 ans, les taxis seraient retournés à la société avec une valeur de zéro dollar.

Le Président (M. Reid) : Merci. Il me reste à vous remercier pour votre contribution aux travaux de la commission. Je suspends les travaux de la commission jusqu'à 15 heures cet après-midi.

(Suspension de la séance à 13 h 13)

(Reprise à 15 h 1)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, la Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux.

Nous poursuivons les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le document d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile. Cet après-midi, nous entendrons les organismes suivants : le Regroupement des travailleurs autonomes Métallos; le Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec, le RITQ; Uber Québec et le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi, le CPCDIT.

Alors, bienvenue à nos premiers invités du Regroupement des travailleurs autonomes Métallos, et vous avez une dizaine de minutes pour faire votre présentation. Je vous demande de vous présenter et présenter les personnes qui vous accompagnent pour les fins de l'enregistrement, et vous avez donc 10 minutes. À vous la parole.

Regroupement des travailleurs autonomes Métallos (RTAM)

M. Jugand (Benoît) : Alors, merci. Alors, je me présente, Benoît Jugand, porte-parole pour le Regroupement des travailleurs autonomes Métallos. À ma gauche, on a M. Driss Bouamira, propriétaire de taxi, chauffeur de taxi et président de Coop Taxi Montréal; à ma droite, M. Mario Denis, coordonnateur au Syndicat des métallos, et M. Jocelyn Desjardins, responsable des communications au Syndicat des métallos et pour le Regroupement des travailleurs autonomes Métallos.

Le Président (M. Reid) : Vous avez la parole.

M. Jugand (Benoît) : Merci, M. le Président. Alors, d'entrée de jeu, ce qu'il faut mentionner, c'est que le Regroupement des travailleurs autonomes Métallos n'est pas contre l'innovation et n'est pas contre les changements. On est contre un modèle d'affaires qui refuse de se rendre compétitif, comme 170 autres compagnies de taxi québécoises, contre un modèle qui cache son incapacité à se rendre compétitif derrière la critique d'un monopole, ce qui est un manque de respect de nos lois et de notre société, contre un modèle d'affaires dont la compétitivité repose sur le non-respect de

nos lois, et on est contre un modèle d'affaires dont la principale innovation est dans le génie à faire accepter l'illégalité. C'est facile d'être populaire quand on est moins chers et c'est facile d'être moins cher quand on n'a pas de règle à respecter, c'est facile quand on ne paie pas ses impôts, ses taxes, ses assurances commerciales, ses permis, sa formation, ses vérifications, les antécédents judiciaires, les inspections mécaniques, et les entretiens, ainsi que ses chauffeurs.

Au Québec, on a des règles. Ces règles existent pour des raisons : contrer l'évasion fiscale, la tarification spéculative, assurer la sécurité publique, la confiance des usagers, la qualité de service, l'amélioration continue et assurer un revenu de vie décent pour 22 000 pères et mères de famille au Québec. En juin, la loi a été modifiée pour permettre des projets pilotes. C'était la porte d'entrée réglementaire pour tous ceux qui s'estimaient trop nouveaux pour tomber sous le coup de la loi. Le ministre, à ce moment, a accordé quatre projets pilotes par décret. À ce jour, Uber n'a jamais déposé de projet. La question est : Pourquoi? Pourquoi n'a-t-il pas déposé de projet jusqu'à présent? Ensuite, ce faisant, pourquoi faut-il entendre Uber aujourd'hui et pourquoi sommes-nous ici aujourd'hui devant vous, MM. et Mmes de la commission? On a déposé un mémoire en août 2015, à la demande du gouvernement, qui contient 17 recommandations portant sur la modernisation. On va en déposer un nouveau avant la date limite, cette fois-ci portant sur la réglementation. On espère que cette fois-ci sera la bonne.

Je vous résume aujourd'hui nos principales revendications à partir des quatre thèmes figurant à votre document d'information. Nous y ajoutons une série de revendications que nous jugeons nécessaires au bon fonctionnement de l'industrie.

Concernant le maintien des responsabilités de l'État pour assurer la sécurité des usagers, nous demandons l'interdiction de transporter des personnes contre rémunération sans avoir un permis de classe 4C.

Deuxièmement, l'établissement d'un programme d'évaluation des véhicules-taxis ainsi que d'un comité de discipline sous la supervision de la Commission des transports du Québec, un peu comme ça se fait dans le camionnage avec le programme d'exploitation des véhicules lourds.

Concernant l'amélioration des services offerts à la clientèle, nous demandons de rendre la formation obligatoire à l'ensemble du Québec, de mettre en place un examen pratique de comportement, de conduite ainsi que de français.

Concernant la mise en place d'un environnement d'affaires équitable, nous demandons le soutien gouvernemental pour des applications mobiles québécoises déjà existantes. On sait qu'au Québec ce n'est pas vrai qu'on arrive avec une entreprise qui apporte de l'innovation, alors qu'on sait très bien qu'on a des entreprises qui, depuis quatre ans, offrent déjà des services d'application avec paiement intégré.

L'obligation pour Uber de déposer un projet pilote, tel que prévu à la loi, à l'article 89 de la loi, l'obligation pour Uber de détenir un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi, nous demandons simplement que la loi soit appliquée.

L'obligation également pour tous les transporteurs de personnes contre rémunération de détenir des permis valides, un numéro de TPS et TVQ et de munir leurs véhicules d'un taximètre. Nous demandons également l'obligation d'installer un module d'enregistrement des ventes pour tous les propriétaires de taxi sous l'égide de Revenu Québec, devant être relié à un taximètre, une imprimante à reçus et une application mobile permettant le paiement, autant par carte de crédit, mais également de débit, et permettant le paiement par argent comptant.

Nous demandons également l'augmentation des amendes pour toute personne transportant illégalement des personnes contre rémunération, c'est-à-dire la suspension du permis de conduire en plus d'une amende de 1 250 \$ pour le conducteur et une suspension du droit de circuler pour trois mois en plus d'une amende de 2 500 \$ pour le propriétaire du véhicule, tel que la loi le prévoyait en 2002.

Nous demandons également l'uniformisation des systèmes de contrôle en matière de transport adapté — je vais y revenir un petit peu plus loin — ensuite, l'inspection obligatoire des véhicules pour les transports adaptés. Vous savez qu'actuellement il n'y a aucune règle qui vient régir les véhicules qui sont modifiés. On a des inspections mécaniques qui se font pour les taxis à tous les six mois, mais il n'y a aucune règle qui vient faire en sorte qu'on puisse s'assurer de la sécurité de la clientèle avec les attaches et les modifications qui ont été faites.

Concernant l'émergence de nouveaux modèles d'affaires facilitée par l'arrivée de nouvelles technologies, nous recommandons, première règle de protection du consommateur, c'est-à-dire le maintien de la définition du covoiturage dans la loi. Présentement, la loi sur le transport vient définir le covoiturage et la loi est claire. Nous demandons, en fait, qu'il n'y ait aucune modification à cette définition. Ce n'est pas du covoiturage commercial, ni du covoiturage urbain, ni rémunéré. Du transport rémunéré, c'est du transport rémunéré au Québec.

Nous demandons également tarif fixe et obligatoire sur l'ensemble du territoire québécois pour l'ensemble des transporteurs des personnes contre rémunération. L'affichage obligatoire du tarif fixe et du permis de chauffeur et de la voiture pour la clientèle dans chaque véhicule. Également, la possibilité pour la Commission des transports du Québec de fixer des tarifs différents par agglomération de taxis et, pour la région métropolitaine de Montréal, par secteurs d'agglomération ainsi que par blocs d'heure, mais l'interdiction de spéculer sur les tarifs en fonction de l'achalandage.

Nous demandons également l'affichage obligatoire, sur tout véhicule de transport de personnes contre rémunération, d'une signature extérieure ou dôme d'identité et facilement reconnaissable par le public, l'accès obligatoire de l'État aux données numériques de chacun des transporteurs afin d'éviter l'évasion fiscale, mesure obligatoire de protection des renseignements personnels issus de ces données. La vérification des antécédents criminels doit être faite par un corps policier pour chacun des chauffeurs effectuant du transport rémunéré de personnes. La reconnaissance de la double responsabilité du gouvernement dans le marché secondaire, également, des permis, avec l'établissement des quotas par agglomération, en fonction des plans de rachat qui ont eu lieu dans les années 80 ainsi que de la loi qui datait de 2001.

• (15 h 10) •

Nous demandons également la réalisation d'une étude d'impact économique avant tout changement aux politiques publiques, à la loi ou à la réglementation existante pouvant avoir un effet sur la valeur des permis.

Si le gouvernement souhaite baisser ou abolir les quotas, un plan de rachat, à la valeur actuelle du marché secondaire, devra être considéré. Si le gouvernement souhaite maintenir les quotas, les transporteurs illégaux devront se procurer des permis à la valeur du marché secondaire ou plier bagage.

Il me reste peu de temps, alors je vais passer aussi à l'essentiel des autres recommandations. Donc, nous demandons de donner un pouvoir étendu à la Commission des transports du Québec afin de pouvoir suspendre ou révoquer un permis d'intermédiaire en services qui enfreindrait les règles.

Nous demandons aussi le principe, à l'État, de ne pas discriminer la clientèle, et ça, c'est très important. On ne peut pas se permettre qu'une compagnie choisisse sa clientèle. On fait du taxi, il y a un tarif qui est prévu, et ça, c'est pour tout le monde. Si on choisit d'offrir seulement un paiement par carte de crédit, on discrimine parce qu'il y a des gens qui n'ont pas de carte de crédit. Par la suite, si on choisit de ne pas transporter les personnes à mobilité réduite, c'est de la discrimination également. On ne peut pas permettre à une compagnie de décider quel type de clientèle elle veut desservir.

Alors, je vous remercie.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Je m'excuse de vous couper un petit peu, mais vous allez avoir le temps, dans les échanges qui vont suivre, de pouvoir parler des éléments que vous n'avez peut-être pas eu le temps de nous donner. Alors, nous allons commencer nos échanges par la partie gouvernementale. M. le ministre.

M. Daoust : Oui. Bonjour, monsieur. Bonjour, tout le monde. Ça me fait plaisir de vous accueillir à l'Assemblée nationale. Écoutez, ce matin, M. Taillefer proposait l'abolition des agglomérations pour éviter que les véhicules vides reviennent dans leur secteur. Est-ce que vous êtes d'accord avec cette approche-là? Vous pensez quoi de cette approche-là? Parce qu'actuellement, par exemple, un taxi se rend dans une autre agglomération, mais il est obligé de revenir vide, ce qui n'est pas très payant pour ces gens-là. Qu'est-ce que vous pensez de cette proposition-là?

M. Jugand (Benoît) : Il est certain qu'il faut optimiser les véhicules pouvant transporter des personnes. D'avoir le plus de clients à bord le plus souvent possible et d'avoir le moins de charges à vide, c'est ce qui est intéressant. Par contre, lorsqu'on parle des agglomérations, je pense qu'il serait sage de la part du gouvernement, avant de prendre une décision, de mener une étude réelle sur l'état de l'offre et de la demande au Québec, de savoir si, exactement, dans les agglomérations, est-ce qu'elles doivent être revues, est-ce que les quotas qui sont fixés devraient être revus également.

Est-ce qu'on ne pourrait pas, en fonction des nouvelles technologies qui sont disponibles maintenant, outiller le gouvernement pour faire un suivi en constance sur l'état de l'industrie du taxi pour permettre à une organisation comme la Commission des transports du Québec de pouvoir réviser un peu ces territoires puis les lieux où on va prendre la clientèle?

M. Daoust : Oui. Alors, est-ce que je comprends qu'il y a des quotas qui ont été établis... En fait, j'appelle ça une gestion de l'offre, je pense, c'est un peu le terme qu'on utilise tous. La gestion de l'offre où on a à peu près 8 500 taxis, ça ne peut pas être, dans votre esprit, quelque chose qui est stagnant, quelque chose qui est fixe. Ça évolue en fonction des populations.

Et, à ce moment-là, est-ce que, dans votre analyse que vous faites, parce que vous êtes très près de l'industrie, est-ce que vous considérez, de toute façon, que le nombre de quotas qui sont disponibles actuellement ou de permis qui sont disponibles, c'est suffisant, qu'il en manque, qu'il y en a trop? Votre perspective dans ça, c'est quoi actuellement?

M. Jugand (Benoît) : C'est sûr et certain qu'on entend... dans l'industrie, on entend deux choses, hein? Il y a des endroits où il y a une sous-représentation du taxi et il y a des endroits où il y a une surreprésentation. Alors, de revoir les quotas, oui, il faudrait les revoir, mais ce qu'il faut penser, ce qu'on mentionne, c'est qu'il ne faut pas abolir ces quotas-là non plus. On s'assure, dans le fond, d'une gestion de l'offre qui est optimale pour la population.

Et on ne veut pas arriver non plus dans un cadre où on pourrait penser à déréglementer, se retrouver, par exemple, sur l'île de Montréal, où on a 4 400 taxis, rajouter 3 000 véhicules. Qu'est-ce qui arrive dans un contexte où on est... Dans un contexte de mobilité durable, au niveau écologique, est-ce que c'est sain d'avoir 3 000 véhicules de plus qui circulent pour aller chercher la même clientèle, parce qu'on parle de la même pointe de tarte? Et là il faudrait se poser des questions. On augmente le nombre de véhicules-taxis qui circulent à vide pour aller chercher une clientèle. On a un nombre de courses moyen, peut-être, à 15 courses par jour, entre 15 et 20 courses par jour, mais, si on double le montant, on tombe à sept courses par jour. Alors là, à ce moment-là, est-ce que c'est optimal? Je pense qu'il y a vraiment une révision de fond qui doit être faite par rapport à ça.

M. Daoust : Maintenant, dans l'industrie du taxi, vous savez, l'industrie du taxi se modernise, se raffine, et tout ça, mais il y a eu et il y a encore des critiques sur la qualité de service qui est rendu. On parle souvent d'automobiles, par exemple, où le chauffeur est au téléphone, on parle d'automobiles qui ne sentent pas nécessairement très bon, on parle d'automobiles où les suspensions sont affaîsées.

Je comprends que le gouvernement peut réglementer ces choses-là, mais vous ne pensez pas que l'industrie, par elle-même, doit s'imposer des normes de qualité? J'aimerais vous entendre aussi sur ça.

M. Jugand (Benoît) : Je pense qu'il y a deux choses par rapport à ça. Il y a un premier aspect qui est sur la qualité des services. Si on prend un exemple à Montréal, puis, en fonction des données qu'on a, on sait qu'il y a environ 27 millions de courses qui sont faites par année et qu'il y a 600 plaintes qui sont portées au bureau du taxi et que les policiers ne répertorient pas nécessairement un grand nombre de plaintes. Alors, des véhicules sales, oui, il y en a, mais je

pense qu'il y a eu des gros pas en avant qui ont été faits par l'industrie. On parle de modernisation, on a des véhicules électriques qui rentrent.

Alors, oui, il y a un aspect qui devrait être travaillé. Est-ce que c'est l'intervention de l'État que qui va régler tout ça? La réponse est non. La proposition qu'on a par rapport à ça, et c'est une proposition qu'on a faite auparavant également, c'est qu'on pense qu'il y a un chaînon manquant dans tout l'écosystème de l'industrie du taxi, c'est une association professionnelle qui serait capable de représenter les chauffeurs, mais aussi de faire en sorte qu'on puisse aider le gouvernement à mettre en place des nouvelles mesures. Ça existait auparavant, il y avait des ligues de taxi. Il y a eu une proposition qui avait été faite pour une association professionnelle.

Mais maintenant, si l'État veut s'asseoir avec les gens de l'industrie, avec les chauffeurs, les propriétaires, encore faut-il qu'on ait un interlocuteur qui soit là capable de parler et qui soit représentatif des chauffeurs et des propriétaires, d'investir de l'argent et des sommes d'argent de la part de l'industrie. Il faut être capables de pouvoir réunir tout ce monde-là à l'intérieur et de faire en sorte qu'on ait un message qui soit cohésif tout le monde ensemble.

M. Daoust : Mais il existe actuellement des regroupements de taxis. Il y en a à Montréal. Il y a des regroupements qui sont représentés, je pense au Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec, qui vont vous suivre. Est-ce qu'il n'y a pas... ce rôle-là n'est pas déjà un peu assumé par ces organismes-là?

M. Jugand (Benoît) : En fait, ce qui est arrivé, c'est qu'avec l'abolition des ligues au début des années 2000, il y a eu plusieurs regroupements qui se sont formés. Ce qu'il est important de savoir, c'est qu'il y a trois acteurs dans l'industrie du taxi, c'est bien défini : on a des compagnies de taxi connues sous le nom d'intermédiaires en services, on a des chauffeurs et des propriétaires.

Maintenant, tout l'aspect chauffeurs et propriétaires, il y a eu cessation de représentation et il y a plusieurs petits groupes locaux qui se sont formés. Il y a eu aussi de la représentation. Le RITQ a sa raison d'être comme le CPCDIT, qui est un autre groupe aussi, mais il représente les intérêts des compagnies de taxi. Les chauffeurs et les propriétaires, ce sont eux qui vont investir dans les nouveaux véhicules. Ce sont eux qu'on doit sensibiliser pour avoir des véhicules propres puis ainsi de suite, et ça, ça devrait être le rôle d'une association professionnelle qui ferait en sorte qu'on enlève un peu de poids sur les épaules de l'État et du ministère des Transports et on le prend chez nous. On va établir des standards de qualité pour aider, justement, à répondre aux besoins de la clientèle, et c'est clair que c'est l'élément qui est manquant.

Et je suis heureux de vous annoncer aujourd'hui et de profiter de votre question pour annoncer que le Regroupement des travailleurs autonomes Métallos, depuis les derniers mois, a su regrouper la majorité des associations qui représentaient des chauffeurs et des propriétaires. Tout le monde a décidé de s'unir ensemble pour qu'on parle d'une seule voix, et ils ont choisi, de façon volontaire, le Regroupement des travailleurs autonomes Métallos.

M. Daoust : Alors, j'accueille bien ça, mais ce que je veux que vous m'expliquiez peut-être un peu plus, c'est que, dans les milieux professionnels, on voit souvent, je pense au Collège des médecins, je pense au Barreau, des organismes d'autoréglementation, des organismes qui prennent l'initiative de s'assurer que cet ordre professionnel là, que ce regroupement-là — dans le cas, ce serait des travailleurs autonomes, je présume — ce regroupement-là va suivre des standards de qualité que l'organisme imposerait, pas que le gouvernement devrait... en fait, qui pourraient être supérieurs à ce que le gouvernement s'attend. Les ordres professionnels fonctionnent souvent de cette façon-là. J'aimerais aussi vous entendre sur ça, monsieur.

• (15 h 20) •

M. Jugand (Benoît) : Bien, on le prend comme une proposition, et ça cadre exactement dans la vision du Regroupement des travailleurs autonomes Métallos. Vous savez, on a déposé un mémoire, le 14 août dernier, lorsqu'on nous a posé des questions sur la modernisation. Il y a 17 recommandations qui ont été faites, et, dans ces recommandations-là, ce qu'on mentionnait également, là, c'est que c'est notre rôle en tant qu'association. Tout ce qu'on a besoin, c'est la reconnaissance, par l'État, de notre association. Par la suite, c'est notre rôle de s'autoréglementer, effectivement, et de faire en sorte qu'on établit des standards plus élevés pour la clientèle. Vous savez, c'est la clientèle qu'on doit desservir et qu'on doit bien servir. On doit développer des nouveaux marchés, mais, pour faire ça, il faut qu'on ait des moyens aussi pour le faire. Et, pour faire en sorte qu'on soit capables de présenter des beaux projets qui sont mobilisants pour l'ensemble de la société, bien, il faut qu'on commence par se regarder nous-mêmes puis qu'on se réunisse, tout le monde ensemble, au sein de la même industrie pour être capables de décider quel est le projet qui devrait être le plus poussé ou le projet novateur pour lequel une industrie ou une entreprise qui est à l'extérieur n'aurait peut-être pas les moyens de développer.

Et j'en profite peut-être pour prendre un petit 30 secondes. Dans la ville où j'habite, je ne veux pas faire la promotion, mais, à Sainte-Julie, il y a un concept, on appelle ça Taxi 12-17, bien, c'est du transport pour des adolescents. Ça coûte 5 \$, ils se font promener un peu partout sur le territoire. On sait que nos enfants sont en sécurité, et, personnellement, je trouve que c'est une idée qui est géniale. Malheureusement, la compagnie qui l'a mise en place n'a peut-être pas les moyens de la développer. Bien, si on est capables de bâtir et de prendre ces idées-là, qui viennent d'un peu partout aussi en région, et de les concentrer, et d'en faire des projets porteurs pour l'ensemble, bien, je pense que c'est l'ensemble de la société qui en profiterait.

M. Daoust : Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Dubuc.

M. Simard : Merci, M. le Président. Tout à l'heure, je vous entendais parler d'études d'impact économique avant tout changement technologique. Expliquez donc c'est quoi, votre vision de ça, là,

M. Jugand (Benoît) : Bien, ce qui est aberrant ces temps-ci, hein... puis on a des interventions qui se font, et c'est dans les médias. On prend un exemple... et on s'était promis qu'on ne parlerait pas d'Uber. Nous autres, notre but aujourd'hui, ce n'est pas de parler d'Uber, mais on va prendre l'exemple d'Uber.

Dans la tête des gens, là, ils font 300 000 courses par mois, ils ont 8 000 chauffeurs. Qui dit ça? Est-ce qu'on a des données, des données dures? Est-ce que le gouvernement, lorsqu'il doit prendre des décisions, doit se fier à une entreprise qui fait un marketing qui est excellent ou du folklore, ou on va se baser sur des données réelles pour établir les besoins de notre société ici, au Québec? Alors, de faire une étude, maintenant la technologie le permet. Avant, on n'avait pas ça, hein? Les compagnies de taxi, on prenait des appels, il fallait qu'il y ait... c'était gribouillé peut-être sur un document, bon, on a reçu 50 000 appels, 100 000 appels. Là, après, les ordinateurs sont arrivés.

Mais là on a un système qui, quasiment en temps réel, et avec peut-être l'Agence de revenu du Québec, pourrait être développé pour établir vraiment quels sont les besoins en matière de transport rémunéré de personnes. Il y a peut-être des endroits au Québec qu'on ne soupçonne même pas où il y a des besoins qui ne sont pas comblés, il y a peut-être d'autres endroits où c'est surreprésenté. Et, avant de prendre une décision, avant de coucher dans une loi qu'on va autoriser tel ou tel type, qu'on va ouvrir des agglomérations, qu'on va donner des permis supplémentaires, on peut-u commencer par regarder la base? On peut-u se fier sur un document avec des données dures pour lesquelles on va être capables de prendre une décision correcte? Et ça, je vous dis, le Regroupement des travailleurs autonomes Métallos est tout à fait ouvert pour collaborer en ce sens avec le gouvernement, fournir toutes les informations que vous avez de besoin, et ça, je pense que c'est la base même d'une prise de décision qui est saine.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Écoutez, moi, j'aimerais ça vous entendre sur les cours de formation obligatoires que vous préconisez développer pour l'ensemble des propriétaires et conducteurs, puis je comprends qu'il y a toute une série d'éthique et, j'imagine, d'hygiène, etc. Donc, j'aimerais ça vous entendre un peu plus là-dessus pour, en fait, protéger mieux le public.

M. Jugand (Benoît) : Bien, vous l'avez bien mentionné, l'objectif de la loi, c'est quoi, c'est la sécurité du public et le service à la clientèle. Alors, il faut s'assurer que, lorsqu'on incite les gens à venir faire du transport rémunéré de personnes, hein... Devenir chauffeur de taxi, on a deux choix : on en fait un «sideline» où on prend quelqu'un, M., Mme Tout-le-monde, qui va se promener d'un coin de rue à l'autre avec aucune formation, avec un service qui va être en fonction de la personne; ou on incite les gens, hein, à intégrer le marché du transport rémunéré de personnes et on fait du métier de chauffeur de taxi une profession qui est reconnue et pour laquelle on est capable d'établir des standards de qualité. Et, lorsqu'on augmente la qualité, on développe une formation. Ça peut être une attestation d'études collégiales, ça peut être un cours un peu plus poussé qui peut être fait.

Mais, naturellement, on a un problème ici, au Québec, hein, qui est grandissant, on en entend tous parler : le vieillissement de la population, l'augmentation du nombre de personnes à mobilité réduite. Bien, la personne qui est à Val-d'Or a besoin d'une qualité de service au même niveau que quelqu'un qui est à Montréal, et on ne peut pas se permettre ici, au Québec, d'avoir des citoyens de deuxième ordre, qui sont mal desservis parce qu'on décide de dire : Vous n'aurez pas de formation.

Et, au niveau des chauffeurs et des propriétaires, vous savez, ce sont des gens fiers. Ils sont fiers de travailler dans le taxi et ils sont fiers de transporter des gens. Alors, on veut faire en sorte que ce métier-là soit reconnu et qu'au lieu d'assouplir les règles, ce qu'on dit, c'est : Mettons des balises simples, et, lorsqu'on veut devenir un chauffeur de taxi, ce n'est pas un emploi entre deux. On veut que ça devienne une profession. Il faut prendre soin de nos aînés, il faut prendre soin des jeunes, il faut prendre soin de toutes les clientèles qui sont transportées à bord d'un véhicule-taxi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Je pense que M. le député de Dubuc voulait réagir tout à l'heure, alors à vous la parole.

M. Simard : Je ne voulais pas réagir, j'avais une autre question, M. le Président, parce que vous avez un problème majeur, la clientèle le dit, lorsqu'il y a des événements spéciaux. Parlons, étant donné que c'est à Montréal, le Grand Prix de Montréal. Tout le monde est en attente d'un taxi, semble-t-il que c'est extrêmement grave.

Maintenant, est-ce que vous seriez... j'imagine que vous avez des demandes là-dessus, qu'il y ait des permis particuliers ou des permis temporaires pendant ces périodes de grand achalandage.

Le Président (M. Reid) : Il vous reste 20 secondes.

M. Jugand (Benoît) : En 20 secondes, je ne suis pas d'accord avec le fait d'émettre des nouveaux permis. Je pense qu'il faut gérer l'offre, et, si on avait une application unique au Québec et qu'on était capables, dans des circonstances particulières, de décloisonner peut-être certaines agglomérations, on pourrait faire en sorte que les gens qui vivent de ce métier-là puissent converger à un endroit où il y a un besoin.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous passons maintenant à l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Bien, dans un premier temps, bienvenue, MM. Denis, Jugand, Bouamira et Desjardins. Donc, merci pour votre présentation, et je suis allée chercher, d'ailleurs, le rapport que vous avez déposé le 14 août 2015 et j'aimerais peut-être revenir sur quatre points de votre présentation.

Justement, ce que vous venez de parler, donc soutien gouvernemental pour une application mobile, parce qu'effectivement c'est beaucoup de ça dont il est question, les gens associent beaucoup Uber à l'application mobile, alors qu'il y a aussi le taxi illégal, et je sais qu'il y a déjà des applications mobiles qui se sont développées avec Taxis Coop, Taxi Diamond.

Mais moi, je me disais, personnellement, si, par exemple, à Montréal, chaque compagnie développe son application mobile, on n'aura pas la vision globale de ce qui se passe, et j'aimerais donc vous entendre sur le concept d'une seule application mobile pour l'ensemble du territoire du Québec. Et je pense que l'exemple qu'a soulevé le député de Dubuc est un bel exemple, je pense, d'amélioration que ça pourrait donner.

M. Jugand (Benoît) : Bien, merci. Le concept d'application unique au Québec, Mme Ouellet, vous l'avez bien mentionné, on a ici, au Québec, des compagnies qui vont se livrer compétition. Elles vont investir des sommes d'argent importantes dans une application. Par contre, c'est une question de marketing. Alors, lorsqu'on arrive dans un concept d'application unique, on répond aux besoins de la population. Il y a une mise en marché qui peut être faite de façon commune, sans avoir à faire en sorte que les compagnies, les intermédiaires en services perdent leur identité.

À titre d'exemple, une application unique pourrait être introduite au Québec, où le client qui ne sait pas avec quelle compagnie faire affaire ou le touriste qui arrive ici, au Québec, qui dit : Moi, je ne connais pas une compagnie, je veux avoir le taxi le plus près et qui est capable de répondre à mon besoin, j'appuie sur le bouton. Par contre, si je suis un client fidèle à une compagnie de taxi, bien, je pourrais avoir l'option d'aller chercher cette compagnie-là.

Alors, ce n'est pas de faire en sorte qu'on détruit le marché compétitif, mais on offre à la clientèle une façon de répondre à leurs besoins, mais de façon uniforme partout au Québec, avec une capacité de paiement, autant par carte de crédit, carte de débit et argent comptant, et là on met à contribution 8 000 taxis au Québec et 22 000 travailleurs, tout le monde ensemble. Ça vous fait un gros pool, dans le fond, de transporteurs rémunérés qui sont des professionnels et qui seraient capables de répondre à cette offre-là au lieu de mettre tout le monde en compétition pour développer, savoir qui a l'application la meilleure.

On peut-ù prendre qu'est-ce qui se fait de bien ici, au Québec? On a des bonnes personnes au Québec, qui innovent beaucoup, qui ont investi beaucoup d'argent. On pense ici, à Québec, dans la capitale, il y a Taxis Coop Québec qui a mis en place une application qui est géniale. Bien, cette application-là, on peut la prendre, on peut l'étendre, comme Taxi Diamond a mis en place une application qui est géniale, également. Alors, la clientèle qui voudrait faire affaire exclusivement avec une compagnie de taxi pourrait aller chercher cette application-là, mais, comme société, je pense qu'on a les moyens et qu'on a la capacité de se doter d'une application pour téléphone intelligent et qui répondrait à tous les besoins.

• (15 h 30) •

Mme Ouellet : Et avec une seule application comme celle-là, là, vous prenez vraiment le point de vue client, que, lui, sa volonté, c'est d'avoir un service de taxi, souvent peu importe la compagnie. Donc, vous simplifiez la vie au client, mais, je dirais, vous simplifiez aussi la vie aux chauffeurs propriétaires qui ne sont pas nécessairement à l'intérieur d'une compagnie, qui pourraient eux aussi bénéficier d'une plateforme électronique pour cellulaire. Et j'imagine que vous accepteriez, vous me le confirmez, à l'intérieur de cette plateforme électronique, que le paiement soit direct, donc que la carte de crédit passe par l'application mobile et non pas à l'intérieur, là, du taxi.

M. Jugand (Benoît) : Exactement. Quand on parle qu'on est en faveur de l'innovation, il faut faciliter le lien entre le client, et le chauffeur, et la façon de payer. Alors ça, tout à fait, et il y a moyen de le faire ici même, au Québec.

Mme Ouellet : Deuxième volet, c'est le module d'enregistrement des ventes relié à Revenu Québec. J'aimerais ça vous entendre un petit peu plus sur ce volet-là parce que ça me semble quelque chose de quand même assez important. On a fait des réformes importantes dans l'industrie de la restauration, dans l'industrie des bars, et là ce que vous proposez, c'est de l'introduire aussi dans l'industrie du taxi. Je pense que ça permettrait d'uniformiser aussi certaines pratiques.

M. Jugand (Benoît) : Bien, quand on parle justement du module électronique des ventes, on sait que ça fait déjà plusieurs années qu'on a des rencontres, les différents responsables de l'industrie avec Revenu Québec, et ce qu'on a toujours mentionné, c'est qu'on n'est pas fermés à cette idée-là. Par contre, avec les revenus qui sont tirés de cette introduction-là de modules électroniques de ventes, autant qu'on protège la population, hein, parce qu'on a un reçu, on a accès à tout, on vient confirmer le fait que les chauffeurs de taxi, les propriétaires de taxi sont des bons citoyens corporatifs et qu'ils ne font pas d'évasion fiscale, mais il y a un moyen aussi peut-être d'aller chercher une portion de ces sommes-là pour la réinvestir dans l'industrie du taxi afin qu'on puisse développer des projets qui sont innovants.

Alors, il y a une mécanique qui pourrait être mise en place, où, au lieu d'aller soutirer ou quêter de l'argent, bien, au sein même de l'industrie, on réinvestit à même cette industrie-là pour développer des nouveaux projets.

Mme Ouellet : Mon troisième point concernait justement la question des tarifs. Vous avez marqué une ouverture pour que la Commission des transports du Québec puisse avoir des tarifs différents. Ce matin, nous avons Taxelco et

nous avons eu l'exemple, là, du jour de l'An, où effectivement les chauffeurs de taxi n'ont pas un tarif différencié même les jours fériés. C'est dans les rares travailleurs qui n'ont pas de salaire différencié les jours fériés.

Est-ce que, pour vous, ce serait une façon d'inciter ou de favoriser une plus grande disponibilité de l'offre, justement, ces jours fériés là en ayant une possibilité que le tarif... mais tout en étant encadré, là, par la CTQ, de favoriser à ce qu'il y ait plus d'offre de taxi ces jours-là?

M. Jugand (Benoît) : Une offre tarifée réglementée, oui, modulable, oui, mais pas basée sur l'état de l'offre et de la demande. Créer de la surenchère et faire en sorte qu'on vole la population, ça, on n'est pas d'accord avec ça, mais de faire en sorte qu'il y ait un tarif qui soit fixé de jour, de nuit, et que le gouvernement, via la Commission des transports ou toute autre entité qui pourrait être envisagée, mais actuellement c'est la Commission des transports, qu'elle autorise la modulation de tarifs de cette façon-là, oui. On va stimuler les gens dans l'industrie du taxi. S'il y a des périodes, et vous l'avez très bien mentionné, où on a moins d'achalandage, où on a des journées fériées où on pourrait avoir une baisse de l'offre de service, bien, que ces tarifs-là soient annoncés.

Ce qui est important, c'est qu'il ne faut pas prendre la population en otage. Il ne faut pas qu'on se retrouve avec une situation où, comme compagnie, la compagnie A décide de charger x montant, la B, c'est un autre montant puis ainsi de suite. La population est en droit de savoir quels sont les tarifs qui sont chargés au kilomètre, au temps d'attente puis ainsi de suite, mais ça peut être en fonction des régions, ça peut être en fonction des agglomérations, ça peut être en fonction également des heures du jour ou des journées fériées, mais pas en fonction d'un algorithme qu'on ne contrôle pas.

Mme Ouellet : O. K. Et dernière question parce que c'est quand même... D'ailleurs, j'ai fait un point de presse sur ce sujet-là dernièrement, sur le transport adapté parce qu'on sait qu'au Québec actuellement, avec les baisses de financement, c'est de plus en plus difficile, et donc je voulais vous entendre, quand vous parliez d'uniformisation du contrôle pour le transport adapté, votre vision du transport adapté avec les taxis.

Le Président (M. Reid) : Très rapidement.

M. Jugand (Benoît) : Très rapidement. Il y a deux choses. Premièrement, on sait que, lorsqu'on modifie un véhicule, hein, on apporte des changements qui sont majeurs à un véhicule, on va mettre 25 000 \$ d'investissement pour pouvoir accueillir des personnes à mobilité réduite, il n'y a aucun contrôle actuellement qui est fait et qui nous permet de garantir la sécurité autant de nos chauffeurs que de la population. Ça, c'est aberrant. Il faut que ça soit corrigé.

Et, lorsqu'on parle de favoriser le développement, les personnes à mobilité réduite ont des droits et doivent être transportées par tous, et on doit s'assurer qu'à l'intérieur des taxis on puisse respecter cette clientèle-là. Et actuellement, je pense qu'on n'a pas les moyens pour le faire correctement, et l'État n'a pas les règles appropriées.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous passons maintenant au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, bonjour, messieurs. Une petite question de précision. Vous avez parlé tantôt, là, de Taxi 12-17, dans une ville sur la Rive-Sud, dont je n'ai malheureusement pas noté le nom...

Une voix : Sainte-Julie.

M. Surprenant : Sainte-Julie, merci. Pourriez-vous me dire en quoi consiste le fonctionnement de Taxi 12-17?

M. Jugand (Benoît) : Taxi 12-17, c'est des adolescents, hein, âgés entre 12 et 17 ans. Ils vont s'inscrire à la ville, il y a une entente avec la ville de Sainte-Julie, et, lorsqu'ils sont inscrits et qu'ils appellent un véhicule taxi, ils ont un tarif fixe. Ça coûte 5 \$ pour être transporté, peu importe où à Sainte-Julie, mais il y a aussi Les Promenades St-Bruno, ils peuvent se rendre à un centre de ski.

Alors, pour nous, comme parents, et là je parle personnellement comme parent, je me sens beaucoup plus en sécurité d'envoyer mon fils se faire transporter par quelqu'un que je suis capable d'identifier. S'il y a une problématique, je suis capable d'appeler la compagnie, de savoir qui était le chauffeur puis ainsi de suite, et surtout que c'est chapeauté par la municipalité. Alors, c'est génial comme concept.

M. Surprenant : Et donc on parle donc de compagnies de taxis, bien entendu, à ce moment-ci, puis la municipalité, donc, compense pour une différence de coûts ou...

M. Jugand (Benoît) : La municipalité va compenser, pour la différence de coûts, la compagnie de taxis, mais le client va payer un montant fixe, un peu comme dans le domaine du transport collectif.

M. Surprenant : O.K. Alors, on sait que justement les adolescents ou les jeunes adultes, là, sont, plus que les aînés, là, à l'aise avec tout ce qui est Web et plateformes. Alors, est-ce qu'il y a des applications que vous jugez intéressantes et bonnes au niveau du fonctionnement, contrairement aux prétentions sur certaines autres, là? Est-ce qu'il y en a que vous trouvez quand même intéressantes au niveau de leur fonctionnement?

M. Jugand (Benoît) : Je me retrouve à faire un peu la promotion de certaines applications, là, mais je vais vous en mentionner une qui me vient tout de suite à l'esprit : Tag Taxi. Tag Taxi, c'est développé par une entreprise québécoise. Ce sont des Montréalais qui développent une carte, et que la carte, où on a les rues, c'est beaucoup plus évolué que ce qu'on peut comparer avec Google. On a le sens des rues, les gens vont annoter puis ainsi de suite. C'est une carte qui est très dynamique, et on a une possibilité de paiement.

Tout existe déjà. Uber n'a pas inventé la roue et Uber n'invente pas un nouveau service. Il utilise une nouvelle définition qu'on appelle covoiturage urbain, covoiturage... Il y a plein de définitions pour le covoiturage, mais, à ce moment-là, ce n'est pas du covoiturage. Tag Taxi le fait légalement. Alors, c'est une belle entreprise du Québec qui le fait.

Coop taxis Québec, ici, dans la capitale, a une application qui est géniale et qui permet le paiement également. On a plusieurs compagnies aussi qui ont développé leur propre application, on pense à Taxi Coop Montréal, on a Taxi Diamond, Taxis Coop de l'ouest, taxi Coop de l'est. Et là ce qui arrive, c'est que ce sont des grosses compagnies avec des marchés avec des forts volumes. Si on était capable de prendre une de ces idées-là et de la bâtir pour que l'ensemble des citoyens du Québec puissent y avoir accès avec une entreprise québécoise... On ne parle pas d'une entreprise qui est capitalisée avec 50 milliards de dollars qu'on a de besoin ici, au Québec, pour venir nous montrer comment faire notre job. On est capable de la faire déjà, et ça fait quatre ans qu'on la fait ici.

M. Surprenant : Au niveau d'autres plateformes que vous aimez moins, disons, pour ne pas les nommer puis eu égard à ce que vous venez de dire au niveau de Taxi 12-17 puis de Tag Taxi et autres, la prétention... en fait, la perception qu'on pourrait avoir, c'est que tous ces systèmes-là amènent plus de gens à utiliser le transport par accompagnement. Ce que, enfin, je vous pose comme question : Est-ce que la conséquence n'est pas d'amener plus de clients, ultimement, à l'industrie traditionnelle du taxi? Donc, il n'y a pas un côté positif à ça?

• (15 h 40) •

M. Jugand (Benoît) : L'industrie du taxi fait partie intégrante du cocktail transport. Souvent, l'industrie du taxi a été critiquée comme quoi on était à part. Bien, vous savez quoi? Le métro, l'autobus, le vélo, les piétons et le taxi font partie d'un écosystème qu'on appelle le cocktail transports, et ça, il faut être capable de développer cet écosystème-là pour faire la lutte aux véhicules solo. Je pense que c'est ça qui est le grand enjeu, la lutte aux véhicules solo.

Mais on n'a pas besoin, et je le répète, d'une multinationale qui arrive ici avec des nouveaux concepts puis qui vient nous expliquer qu'au Québec on n'a pas le pas puis qu'ailleurs dans le monde il n'y a pas personne qui a le pas. Écoutez, on est avant-gardistes ici, au Québec. Il faut saluer les avancées qui sont faites. Le cocktail transport, là, on n'a rien à envier aux autres, là, ailleurs, là. Je peux vous dire que, si on était capable de l'optimiser, on arriverait avec beaucoup de succès. Et on a des sociétés comme la Société de transport de Montréal qui est saluée partout à travers le monde parce qu'ils sont innovants puis ainsi de suite.

Le taxi est complémentaire aux sociétés de transport. Vous savez, le taxibus, un peu partout, ce n'est pas tout le monde qui a les moyens de payer des autobus, on utilise des taxisbus. On utilise des taxisbus aussi à des endroits où il y a une sous-représentation. Au lieu de payer un autobus, avec un chauffeur d'autobus, qui peut accueillir 50, 60 passagers, bien, quand on est sur une ligne de nuit, on peut-u mettre des taxis pour faire ce qu'on appelle la run de lait? Bien, à ce moment-là, c'est faisable, et ça se fait actuellement, et c'est ça qui est intéressant. On a juste à prendre le pool de véhicules et l'optimiser.

Le Président (M. Reid) : Merci. Malheureusement, le temps est épuisé. Alors, au niveau des députés indépendants, nous avons une enveloppe de trois minutes. Je vous rappelle que c'est trois minutes. M. le député de Mercier, à vous la parole.

M. Khadir : Oui, je sais bien, c'est toujours mon triste sort, trois minutes. Merci de vous présenter ici. Il y a un argument qui est séduisant, qu'utilise justement Uber et pour lequel s'interroge mon collègue. Je voudrais juste emmener cet argument qui voudrait que ça augmente simplement la demande et que tout le monde en bénéficie. Bien, il y a des endroits où Uber s'est implantée depuis plus longtemps, comme à San Francisco, où la démonstration a été faite... Le *San Francisco Herald*, depuis déjà fin 2014, a publié une série de rapports qui montrent qu'en fait ce n'est pas vrai, cet argument qui a été utilisé pour rassurer les chauffeurs de taxi, qu'en fait le marché va rester égal pour vous, ce n'est pas vrai. Deux tiers de leurs courses, ils l'ont perdu à San Francisco. Déjà, fin 2014, là, il y a une réduction de 65 % de l'utilisation des taxis. Donc, c'est juste un déplacement vers une entreprise qui délocalise les bénéfices, délocalise même les flux financiers, pas juste les bénéfices, le flux financier.

Maintenant, donc, vous avez, M. Jugand, énuméré toutes les ouvertures que vous avez et, je dirais, les innovations qui sont déployables. Vous avez parlé des plateformes, vous avez parlé des services à des clientèles particulières, le 12-17, vous avez parlé des runs de nuit. On peut imaginer aussi simplement les trajets, les longs trajets où on peut prendre le taxi collectif même dans des centres urbains, mais vous avez parlé quand même qu'il y a un rôle important que vous voyez dans la consolidation d'une association de professionnels, une reconnaissance professionnelle qui améliorerait beaucoup l'industrie et son service. Pourriez-vous en parler davantage?

M. Jugand (Benoît) : L'industrie, les chauffeurs, les propriétaires sont rendus à l'étape où ils sont prêts à se prendre en main. Ils ont décidé de faire confiance au Regroupement des travailleurs autonomes Métallos pour les représenter, mais pour les aider aussi à développer l'offre de services, à aider aussi, avec les parlementaires, pour trouver des nouvelles solutions qui sont innovantes. Tout ce qu'on a de besoin actuellement, là, c'est une reconnaissance par l'État.

M. Khadir : O.K. Donc, de manière réglementaire, qu'est-ce qu'il faudrait que nous fassions dans la réforme de la loi pour ça?

M. Jugand (Benôit) : Bien, dans la réforme de la loi, là, tout simplement reconnaître qu'on peut avoir une association professionnelle au sein de l'industrie du taxi, reconnue pour les chauffeurs et les propriétaires, et que le RTAM soit reconnu comme l'association. Ensuite, il y a une cotisation aussi qui vient avec l'association professionnelle, basée sur un système comme ça existait auparavant. Écoutez, on n'invente pas la roue, là, en 2001, ça existait, en 2005.

M. Khadir : Oui, ça existe pour les avocats, pour les médecins, pour les comptables, les notaires.

M. Jugand (Benôit) : Voilà. Le métier de chauffeur est une profession. Il faut le reconnaître comme profession, il faut que l'État reconnaisse nos chauffeurs comme des... Voilà.

M. Khadir : Les optométristes, les dentistes, les diététistes. Très bien.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Alors, il me reste à vous remercier, messieurs, pour votre présence et votre participation à nos travaux. Merci beaucoup. Je vais suspendre les travaux pour quelques instants et j'invite le prochain groupe, le Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec, à prendre la place.

(Suspension de la séance à 15 h 45)

(Reprise à 15 h 48)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Je souhaite maintenant la bienvenue aux représentants du Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec. Alors, vous avez une dizaine de minutes. Je vous demande de vous présenter et de présenter les personnes qui vous accompagnent pour les fins de l'enregistrement, et à vous la parole.

Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec (RITQ)

M. Homsy (Abdallah) : Merci, M. le Président. Mmes et MM. les parlementaires, M. le ministre, mon nom, c'est Abdallah Homsy. Je suis le président de Taxis Coop 525-5191 et porte-parole du Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec. J'ai, à ma droite, Mme Hamel, directrice générale de Taxi Laurier à Sainte-Foy; M. Magella Gauthier, président de Taxi Coop Sainte-Foy; M. Mario Vézina, président de Taxi Coop Beauport; et M. Jaouad Bouchrik, président de Taxi Coop Charlesbourg.

Nous sommes, en majorité, des coopératives. Notre regroupement représente plus de 600 voitures et plus de 1 200 travailleurs de taxi. Ces travailleurs détiennent ensemble plus 120 millions de dollars en permis de taxi et ils exécutent plus de 2 millions de courses par année. Le RITQ représente plus de 95 % des taxis de la capitale. Nous sommes donc l'interlocuteur principal dans le domaine du transport rémunéré de personnes à Québec.

• (15 h 50) •

Nous sommes ici pour faire part de notre vision pour ce service et pour ce que nous pensons du service illégal UberX. Mais tout d'abord nous tenons à vous dire que nous sommes profondément outrés de constater que la multinationale Uber, qui refuse d'obéir aux directives du ministre des Transports, qui refuse de payer de l'impôt, qui refuse de prélever les taxes, qui se moque des sanctions contre ses chauffeurs complices, qui bafoue les lois du Québec, qui se moque de l'État de droit, qui préfère payer une armée d'avocats plutôt que d'acheter des permis, cette même entreprise sera reçue ici, juste après nous, pour exposer sa vision du transport rémunéré de personnes. Sa présence en commission parlementaire est, selon nous, un affront à la démocratie québécoise et à tous les Québécois respectueux des lois. Peut-on s'acheter des lois...

Le Président (M. Reid) : Je m'excuse de vous interrompre, M. Abdallah. Vous entendez les cloches, là, ça a un sens très particulier au Parlement, c'est-à-dire que les députés qui sont autour de la table et qui sont membres de la commission doivent aller au salon bleu pour voter. Alors, nous protégeons votre temps. Vous avez 1 min 51 s de commencée, le reste vous appartient, et, quand on va revenir, nous allons continuer là où nous en sommes. Ça vous convient?

M. Homsy (Abdallah) : Merci.

Le Président (M. Reid) : Alors, je lève la séance pour quelques instants, le temps que nous allions voter.

(Suspension de la séance à 15 h 51)

(Reprise à 15 h 55)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Il s'agissait d'une fausse alerte. Ce n'est pas un piratage, là, il y a une erreur humaine qui a été faite en quelque part, et nous allons reprendre où vous en étiez. Vous avez encore 8 min 8 s à vos 10 minutes. Alors, à vous la parole.

M. Homsy (Abdallah) : Merci, M. le Président. La présence d'Uber en commission parlementaire est, selon nous, un affront à la démocratie québécoise et à tous les Québécois respectueux des lois. Peut-on s'acheter des lois dans notre province? Suffit-il d'avoir des milliards et d'être difficile à éradiquer pour obtenir ce qu'on veut du gouvernement? M. le ministre, je vous pose la question : le gouvernement va-t-il légaliser la drogue, les cigarettes sans taxe, le travail au noir et l'évasion fiscale? Si l'on se fie aux raisons invoquées pour encadrer Uber, vous devrez bientôt aussi ouvrir la porte à tous ces fléaux. Selon nous, cette commission parlementaire et les mesures qui vont en découler portent uniquement sur le transport de personnes. Elle est plus large que cela. La commission va répondre à une question : le gouvernement du Québec est-il capable de se faire respecter d'une multinationale qui a des milliards, mais qui n'a pas deux cents de considération pour les travailleurs et les lois?

Maintenant, en ce qui concerne notre vision de l'encadrement du transport rémunéré de personnes, notre position se résume simplement : il n'est pas nécessaire d'être hors-la-loi pour innover. Téo Taxi, à Montréal, en est un bon exemple. Le RITQ en est aussi un bon exemple. Le RITQ a été créé en 2014 pour mieux répondre au service de transport adapté de la capitale. Nous nous sommes mis ensemble et nous avons créé une centrale unique pour toute la ville en effaçant les frontières des territoires urbains. Nous avons optimisé nos tournées, le nombre de voitures nécessaires a été réduit, les temps de réponse ont diminué, les émissions polluantes ont diminué. Cela, nous l'avons fait en suivant les règles, en payant nos impôts, en payant nos permis et les taxes, pas en travaillant illégalement et en exigeant de nouvelles règles.

Nous avons créé, il y a plus de deux ans, une application mobile, l'application Taxi Coop, disponible sur tout le territoire de la ville de Québec, Lévis et même Chicoutimi. Nos entreprises sont unies pour travailler ensemble pour le bien de la clientèle. L'application a été téléchargée, à ce jour, plus de 18 000 fois. Des dizaines de milliers de courses ont été réparties par l'application. Le client peut coter son chauffeur. De plus, tous nos véhicules sont munis de paiement de débit et de cartes de crédit. Récemment, nous avons même demandé un projet pilote au ministère des Transports pour éliminer les frontières de nos territoires urbains. Ça, c'est réellement de l'innovation, et elle se fait légalement.

L'encadrement actuel de transport rémunéré de personnes est bien comme il est, même s'il n'est pas parfait. Dans son ensemble, il constitue un système qui tient compte de tous les éléments importants pour ce type de service : la vérification du chauffeur, la certification de son absence d'antécédents judiciaires, sa connaissance de la ville, ses assurances commerciales, l'état mécanique de la voiture, l'âge du véhicule, la garantie d'un prix prévisible. Créer deux services de règles pour un même service serait absolument inquiétant. Uber et les taxis font le même service, celui de transport rémunéré de personnes. Que l'appel soit pris par iPhone ou par téléphoniste ne change en rien lorsque vous êtes assis dans le véhicule. Les exigences envers le taxi doivent être mises sur Uber, incluant celle des permis. Uber pourrait très bien fonctionner dans le système actuel avec des permis non transférables ou restreints. La multinationale préfère ne pas le faire et tenter d'intimider le législateur.

La clé de voûte du système actuel est le contingentement. Le contingentement fait en sorte que le travailleur de taxi peut investir dans son commerce, il peut changer de voiture, il peut changer une tablette électronique, il peut contribuer à moderniser la centrale d'appels. Tous ces investissements ne se feraient pas dans un système sans contingentement. La proposition d'Uber de décontingement, c'est d'utiliser les travailleurs et leurs voitures à la corde jusqu'à ce qu'ils les jettent pour en prendre d'autres. Dans plusieurs endroits dans le monde, les chauffeurs d'Uber manifestent fréquemment contre leurs mauvaises conditions de travail. Nous croyons que, si nous souhaitons être exigeants envers les travailleurs de taxi, il faut aussi leur donner les moyens d'atteindre ces exigences. Pour y arriver, le nombre de permis de taxi doit être contingenté. En échange de ce contingentement, on peut exiger certaines choses du taxi. Selon nous, le gouvernement devrait exiger que toute voiture nouvellement acquise pour le transport rémunéré de personnes à partir de 2017 doit être hybride ou électrique. Ce serait une façon pour les travailleurs de contribuer à la mobilité durable.

• (16 heures) •

Actuellement, les travailleurs de taxi vivent une grande injustice. Ils voient leurs revenus chuter, la valeur de leur permis fondre, des chauffeurs illégaux les narguent sur les postes à partir. Et pourquoi subissent-ils cette injustice? Parce qu'ils ont été des bons citoyens, parce qu'ils ont eu le malheur de croire que le Québec est un État de droit. Selon nos calculs, lorsqu'on compte les intérêts sur les permis, les inspections mécaniques, les formations et tout le reste, le travailleur de taxi légal doit payer 2 000 \$, 2 000 \$ minimum de plus par mois que le chauffeur complice d'Uber. Ce montant n'inclut pas la TPS, TVQ, les retenues à la source, les impôts, l'hypothèque du véhicule, ainsi de suite. Ces frais sont légitimes dans une société de droit. J'attire votre attention sur le fait que tous les chauffeurs de taxi doivent être enregistrés à la TPS, TVQ dès le premier dollar.

Pour venir à bout des illégaux, nous croyons que le gouvernement devrait modifier le Code de la sécurité routière pour permettre aux contrôleurs routiers et au Bureau du taxi de Montréal de saisir les permis de conduire des délinquants. C'est, selon nous, la seule mesure qui aura un réel effet contre une entreprise milliardaire, mais pauvre en soucis moraux. Nous sommes même d'avis que les autorités devraient permettre la formation d'escouades spéciales pour lutter contre le transport illégal.

Avant de prendre les questions, j'aimerais simplement vous rappeler nos recommandations principales. La liste complète est à la fin de notre mémoire. Nous recommandons que le gouvernement conserve l'intégrité du système actuel puisque même Uber peut y fonctionner légalement s'il le désire. Nous insistons fortement que le contingentement doit être maintenu. Nous exigeons la suspension des permis de conduire pour les chauffeurs illégaux.

En terminant, si Uber vous dit que ça va bien dans le taxi à Québec, eh bien, ce n'est pas le cas. Même s'il y a des transferts entre les coopératives dans la région, la rentabilité est à la baisse pour toutes les coopératives à Québec.

Merci de votre attention. Il nous fera plaisir de vous entendre.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Nous passons maintenant à la période d'échange. Je donne la parole à M. le ministre.

M. Daoust : Bonjour, messieurs. Merci d'avoir accepté l'invitation à venir à cette commission parlementaire. Au niveau de votre projet pilote en matière d'application mobile et aussi de la façon que ça fonctionne, parce que les agglomérations... Là, je comprends que c'est le taxi le plus près quand il y a un appel. Pourriez-vous nous éclairer un peu sur ça, comment ça fonctionne actuellement, puis est-ce que ça fonctionne selon vos attentes?

M. Homsy (Abdallah) : Oui. Merci, M. le ministre, de la question. Nous avons commencé avec l'application, comme je vous ai dit, en 2014 et 2015, puis on voulait s'améliorer pour répondre au service à la clientèle. Ceci dit, on avait des agglomérations et, comme vous le savez, on voulait répondre le plus rapidement possible tout en respectant les lois actuelles, selon le projet pilote. Je donne un exemple. Si un appel est à Sainte-Foy, puis on l'offre à la compagnie en question, s'il y a une tempête de neige puis il n'y a pas de voiture qui est disponible, bien, il va aller chercher la voiture la plus proche de toutes les coopératives et les compagnies à côté pour aller donner un service le plus rapidement possible à la clientèle. Ça, c'est dans le cadre de ce projet-là. S'il n'y en a pas, c'est sûr qu'il va aller chercher la voiture la plus proche.

M. Daoust : Et ça fonctionne bien? Il n'y a pas de dispute de territoire dans ça?

M. Homsy (Abdallah) : Non. Vous voyez, tous les gens des territoires de la ville de Québec sont sur la table, on s'entend très bien. Le plus important, c'est respecter nous-mêmes. Comment on se respecte? C'est en offrant l'appel à la zone en premier, à l'agglomération en question en premier. Et, si en dedans de 30 secondes, on n'a pas la réponse, bien là on va aller chercher la voiture la plus proche pour répondre. Ça fait que le délai doit être 30 secondes pour le client, il ne doit pas attendre plus que ça pour la voiture la plus proche, puis on a une très bonne entente ensemble.

M. Daoust : Vous avez mentionné qu'il est important de maintenir le contingentement, la gestion de l'offre. Est-ce que vous considérez, parce que les populations évoluent, la population de Québec grandit, est-ce que vous considérez qu'actuellement le nombre de permis émis est suffisant ou il y aurait de l'espace pour en accommoder plus?

M. Homsy (Abdallah) : Bien, je ne vous cache pas, M. le ministre, qu'à Québec on est à peu près 1 pour 440, ce qui est énorme. La seule chose que j'ai un bémol, c'est la question que c'est l'augmentation du nombre de citoyens dans la ville. Je pense plus qu'il y a un déplacement à gauche dans le nord ou dans le sud des citoyens dans la ville. Ça fait que le quota, il peut être vu, par exemple, d'une manière que... quand je parle de quota, là, quand on parle dans le zonage, on a déjà proposé comme, par exemple, à l'aéroport ou là où il y a des bateaux, si on est capables de commencer à collaborer ensemble, puis on l'a déjà fait nous-mêmes, on l'a fait avec l'entente de la ville puis on a informé la commission comme de quoi, quand il y a des bateaux en ville, par exemple, dans la ville de Québec, s'il nous manque des véhicules, bien, on appelle toutes les coopératives à côté, adjacentes, pour venir nous donner un coup de main, puis ça fonctionne très bien.

Le quota dans la ville de Québec, en général, je pense qu'on est très, très bien servis, surtout si on est capables de s'entraider entre nous-mêmes. Pour le reste du Québec, je propose, ça doit être évalué zone par zone parce qu'il faut vraiment voir le besoin de la clientèle dans chaque région.

M. Daoust : Oui, je posais la question pour le territoire que vous desservez, il va de soi. Peut-être aussi nous parler un peu de l'initiative que vous avez prise actuellement en matière d'application mobile, qui semble être un modèle qui fonctionne bien. Je n'entends que des bonnes choses à ce sujet-là. Pourriez-vous le détailler un peu, s'il vous plaît?

M. Homsy (Abdallah) : O.K. L'application mobile, ça a commencé comme on voyait... tu sais, on voyait les applications venir partout dans le monde, puis, avec l'Internet, aujourd'hui, on voit tout. Ça fait que, à Taxis Coop, on a décidé de faire une application. On a vu un handicap dans l'application, c'est que l'agglomération de la ville de Québec... Aujourd'hui, le monde, quand ils demeurent, par exemple, dans le coin de Saint-Émile ou Val-Bélair, ils pensent qu'ils sont dans la ville... ils sont certains qu'ils sont dans la ville de Québec. Ça fait que ce qu'on a fait, on s'est entendus, tout le monde ici, pour donner le service et diminuer les coûts comme de quoi on s'entend tous pour donner cette application-là pour toute la ville de Québec.

Après ça, on a été même avec nos collègues de Lévis, on l'a offert à Lévis, puis on a fait la répartition aussi à Chicoutimi, puis on a donné aussi le droit à Chicoutimi. On peut s'étendre très facilement. Il suffit juste qu'on s'entende là-dessus, puis on est capables de le modifier. Vous savez, dans la technologie, ce que le monde, des fois, ils essaient de dire que ce n'est pas la vérité, c'est que dans la technologie on est capables de s'adapter aux lois, on a juste à modifier. C'est plus difficile de changer les lois que de changer la technologie. Ça fait qu'en prenant cette technologie-là, on est capables de s'adapter selon les agglomérations, selon tout ce qui est réglementaire aujourd'hui. Demain, si les lois changent dans la faveur, toujours, de l'industrie du taxi, on est capables de l'améliorer encore de cette façon, d'une autre façon.

Le Président (M. Reid) : Oui, allez-y.

M. Daoust : Une dernière question, M. le Président, je vais laisser la chance à mes collègues. Le dernier point que je voulais faire, c'est que, si vous aviez, imaginons, deux recommandations à faire pour améliorer encore le système dans lequel on évolue, vous proposeriez quoi?

M. Homsy (Abdallah) : Moi, la première chose qui me saute à l'idée, c'est la formation. Je pense que l'industrie du taxi, elle a un problème de formation. La formation doit être souvent axée sur la clientèle. Il y a trop de technologies

dans la formation... de technique, je veux dire, dans la formation qu'on a. À Québec, à nos frais à nous-mêmes, on a donné une formation à l'école de Charlesbourg, on a développé une formation. Elle inclut le transport adapté pour la Capitale-Nationale puis elle inclut les règlements chez nous et qu'est-ce qu'on a besoin. Je pense qu'une formation régionale... L'élément de sécurité, il est provincial, mais il y a des éléments régionaux. Le chauffeur de taxi doit être toujours un ambassadeur. Un ambassadeur doit connaître sa ville à 100 %. Dernièrement, j'ai eu une discussion avec la ville de Québec en ce sens comme ça, puis on essaie d'élaborer en coopération une formation de guide touristique à tous les chauffeurs de taxi parce que c'est un élément qui est très, très important.

La deuxième chose, c'est amener vers une application qui peut amener toute la province vers une application, selon les lois actuelles. Je pense qu'une application à l'intérieur de l'industrie du taxi peut aider. Ceci dit, j'attire votre attention sur quelque chose. M. Khadir l'a mentionné tantôt, selon notre expérience avec les appels d'une application, ce n'est pas de nouveaux appels, c'est de la clientèle qui se déplace du téléphone vers l'application. Ça fait qu'il y a une petite minorité que c'est une nouvelle clientèle, mais, en général, c'est nos propres clients qui s'en vont vers l'application. Ça fait que j'invite fortement tout le monde d'avoir une bonne application provinciale. Merci.

M. Daoust : Merci, monsieur.

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

M. Simard : Merci, M. le Président. D'abord, bienvenue, M. Homsy, à vous-même et à votre équipe. D'abord, je vous entendais tout à l'heure, vous dites qu'avec les changements que vous avez mis en place, vous avez besoin de moins de voitures, étant donné que vous faites des déplacements puis que vous êtes plus souvent plein que moins plein, là, prenons ça comme ça. Puis vous avez dit que vous aviez moins besoin de voitures. Étant donné que vous avez moins besoin de voitures, est-ce que vous achetez, vous avez vendu des permis?

M. Homsy (Abdallah) : Non. Je vous explique. Quand j'ai fait, dans l'allocution, quand on a parlé, on a parlé de transport adapté. C'était là l'idée première.

Au début, le transport adapté se donnait par tournée. La tournée, elle commence, par exemple, que le lieu de départ est dans une agglomération. Ça fait que toutes les tournées qui sont, par exemple, dans l'agglomération de Sainte-Foy, elles s'en allaient à Sainte-Foy. Toutes les tournées qui s'en allaient à Québec, elles s'en allaient à Québec. Le chauffeur de taxi pouvait faire une tournée à l'heure de pointe et c'est assez parce qu'il n'est plus dans la bonne agglomération.

Après ça, on s'est entendus avec la STAC, la société de transport de la capitale, puis on s'est dit : On va optimiser ça. Au lieu qu'on a besoin de 250 véhicules pour faire la tournée du matin puis 250 véhicules le jour, puis chacun, il fait juste un petit peu d'argent avec une tournée, on a privilégié les départs, par exemple, de Sainte-Foy, de Taxi Coop Sainte-Foy ou de Taxi Laurier. La voiture de Sainte-Foy, elle part, elle s'en va, elle termine une tournée à Québec, bien, on va lui donner tout de suite une tournée de Québec qui finit à Beauport, puis, s'il y en a une de Beauport qui part à Charlesbourg, bien, elle-même, elle va continuer à le faire.

Ce qui nous donnait, un exemple, qu'on diminue le nombre de véhicules qu'on a besoin en dedans d'une fourche de deux heures. Ça veut dire, le même véhicule, il peut faire trois, quatre rondes en dedans de deux heures au lieu que, pour respecter les agglomérations, on les envoie comme ça puis on a besoin de plus de véhicules. Puis le temps d'attente de la clientèle était meilleur, puis les plaintes dans ce sens-là étaient toujours à la baisse.

• (16 h 10) •

M. Simard : Donc, un meilleur service, moins de gaz à effet de serre. Maintenant, ma deuxième question, M. Homsy, c'est : Lorsqu'il y a, prenons-le comme ça, le Carnaval de Québec, O.K., donc, si je comprends votre façon de voir les choses, c'est que vous pouvez faire venir des taxis d'un petit peu partout à Québec pour donner un meilleur service là où sont les activités et, bien sûr, maximiser le service. Est-ce que vous avez eu des bons commentaires ou de meilleurs commentaires au niveau de la population ou de vos clients et également, bien sûr, est-ce que vous avez augmenté le service en nombre?

M. Homsy (Abdallah) : O.K. La meilleure personne à Québec qui parle au nom de la clientèle, c'est le maire Labeaume. C'est lui-même qui a dit qu'on avait un problème au Vidéotron, puis ça a toujours été réglé, tout de suite. Il y a quatre, cinq ans, on avait un problème au port de Québec, on ne fournissait pas. Ça fait qu'on a eu des ententes avec eux autres, on a collaboré avec eux autres, puis au moment des pics, quand on a des moments de pics où est-ce qu'on sait que, par exemple, lors des débarquements, il y a à peu près 2 000 débarquements en même temps, 15 ou 30 minutes avant, on envoie des messages à nos collègues partout dans la ville puis on leur dit : Les voitures qui sont dans le coin, qu'elles se dirigent vers le bateau, puis on est très compréhensifs.

Ça fait que ça a amélioré le service puis ça a donné un service beaucoup plus rapide, puis les citoyens, puis le meilleur client qui peut vous répondre à ça, c'est le port de Québec, qui était très, très, très satisfait. Depuis quatre ans, on a vraiment un bon service là-bas, puis il n'y a pas d'attente.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, mesdames. Bonjour, messieurs. Écoutez, on n'a pas beaucoup de temps, donc je vais aller assez rapidement. Je voudrais vous entendre tout d'abord sur la possibilité de modulation de prix en fonction de la demande.

M. Homsy (Abdallah) : Là, je vais vous répondre en chauffeur de taxi. Je pense que l'élément premier de l'industrie du taxi, c'est la sécurité. Ce qui m'inquiète dans la modulation du prix, ce qui est arrivé, par exemple, le 31 décembre, si ça arrive... et je parle maintenant de mon fils. J'ai un fils qui a 19 ans, qui s'en va veiller à Québec, il a 40 \$, 50 \$ ou 60 \$ dans ses poches, puis il décide de revenir à la maison, puis il reste juste 15 \$ ou 20 \$ dans ses poches. On fait quoi? Si le prix qui est là, il est rendu à 60 \$ ou à 100 \$, je lui dis quoi? Ne prends pas le taxi, appelle-moi ou viens? Il ne va pas le faire. Il va prendre n'importe quoi ou il va prendre son char. Il y a un élément de sécurité là-dedans, au-delà de l'argent, au-delà d'optimiser, au-delà de... Restons sur la sécurité puis voyons qu'est-ce qui est important pour le chauffeur et pour la clientèle.

M. Bolduc : Merci. Vous suggérez qu'à partir de 2017 tout nouveau véhicule réalisant du transport rémunéré devienne entièrement hybride ou électrique. Je voudrais vous entendre là-dessus. Je suis en accord avec la vertu, mais comment vous voyez ce développement-là et le risque, disons, qu'à court terme il y ait encore un manque de bornes électriques? On va y arriver, là, mais il y a une coordination à faire, et je voudrais vous entendre là-dessus, dans le vecteur de réduire les gaz à effet de serre.

M. Homsy (Abdallah) : L'industrie du taxi, en général, dans la région de Québec, elle est entre 60 % et 70 % et, dans certaines compagnies, 80 % qui ont déjà des voitures hybrides. Malheureusement, nous, dans l'industrie du taxi, on n'a pas vraiment des compagnies de marketing pour dire ça, mais la vérité, elle est là. Quand on est rendu à 70 %, il nous reste juste 30 % puis il faut enlever juste les minivans, parce que certaines clientèles demandent des minivans.

Les bornes électriques, je pense que c'est important, l'écologie, et c'est important aussi la rentabilité des chauffeurs. Si on diminue nos frais d'essence, c'est très important pour nous. Ceci dit, cette semaine, j'ai eu une rencontre avec la ville de Québec et, anciennement, avec le ministère des Transports, puis on leur demandait comment on peut collaborer pour avoir ça. C'est certain qu'on ne peut pas penser à avoir des voitures électriques si on n'a pas des bornes électriques, parce qu'arrivé au fin fond de Stoneham, puis la voiture est tombée en panne là parce qu'il n'y a pas d'électricité, on a un problème.

Nous, ce qu'on dit, pour la première fois avant que les autres pensent, on vous le dit qu'on est prêts. On veut l'avoir, mais donnez-nous les cartes et comment ça peut être fait, puis, après ça, on va évaluer. On entend parler que les voitures s'en vont à la baisse. Quand l'hybride a commencé, dans le temps, on avait toujours peur que la batterie coûte 8 000 \$ puis on ne voulait pas. Aujourd'hui, on a vu que l'hybride est accessible, puis c'est rentable pour nous. Pourquoi ne pas le faire? Dans la même vision, on peut y aller dans l'électrification, mais on a besoin vraiment d'une vraie carte, où est-ce qu'on s'en va avant de se lancer.

M. Bolduc : On vous entend. J'ai une dernière question. Vous nous dites que vous êtes d'avis qu'on devrait mettre des caméras de sécurité dans les taxis. Est-ce que ça ne risque pas de compromettre certains clients? Avec les informations, on ne sait pas toujours avec qui quelqu'un voyage, puis est-ce qu'il n'y a pas un risque, finalement, de perdre la confidentialité?

M. Homsy (Abdallah) : Non. Nous, ce qu'on propose, ce n'est pas n'importe quelle caméra, c'est une caméra avec une boîte noire. D'ailleurs, aujourd'hui, si vous allez à Place Laurier, à Place Sainte-Foy, vous êtes filmé partout. N'importe où est-ce qu'on s'en va, on est filmé. Une boîte noire qui va être juste accessible par le corps policier, au besoin, ou par un juge, mais sincèrement la première réflexion qu'on a sur une caméra, c'est nos deux collègues qui sont décédés dans les deux dernières années. On a un élément de sécurité qui est très important aussi pour les chauffeurs de taxi. Certains ne savent pas que l'industrie du taxi, cette profession-là, elle est très difficile. Ce n'est pas toujours la crème de la crème qu'on a dans la vie. Nos vies, des fois, sont en danger, puis souvent, avec une caméra, on peut régler certaines plaintes. Au lieu que ce soient deux personnes qui sont dans la voiture, puis c'est la parole de l'un contre l'autre, bien, il y a une caméra, pas accessible à tout le monde, accessible par un juge ou par les corps policiers, je pense que tout le monde va être d'accord avec ça.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Nous allons passer maintenant à l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Bien, en premier lieu, bienvenue, M. Homsy, M. Gauthier, Mme Hamel — et je tiens à le souligner particulièrement, nous sommes peu de femmes aujourd'hui — M. Bouchrik et M. Vézina. Donc, bienvenue à l'Assemblée nationale.

C'est très intéressant, ce que vous nous présentez concernant l'application que vous avez développée, mais pas seulement que l'application, l'entente que vous avez eue sur les territoires, parce que ce qu'on se rend compte, les quotas qui sont par territoire, s'il n'y a pas une gestion un peu souple de ça, bien, ça peut faire en sorte qu'à un moment donné, pour un événement — vous parliez des bateaux de croisière — bien, il manque d'offres de taxi, mais, lorsqu'il y a une entente entre les territoires, bien, à ce moment-là, les autres territoires permettent de fournir le manque d'offre.

Donc, ça, je pense, c'est vraiment intéressant, et je me demandais depuis quand vous avez cette entente-là entre les différents territoires puis avec l'application.

M. Homsy (Abdallah) : Nous autres, la vraie entente à 100 % a commencé en 2014. On commençait à se parler depuis le contrat de transport adapté, puis on voulait s'entendre, puis on veut donner une meilleure offre de services. On ne voulait pas être égoïstes. À Québec, on a toujours mis le client en premier, puis on a évalué ça depuis 2014. Puis à chaque fois qu'il y avait quelque chose qui arrivait dans la ville, on se réunissait pour savoir comment on va le régler, que ce soit

aux bateaux, que ce soit au carnaval, que ce soit au Centre Vidéotron. Une des problématiques qu'on avait, c'était dans l'ancien colisée. Ça fait que là on s'est réunis tous, puis on est allés à la ville de Québec pour présenter comment on va travailler ensemble.

Puis, vous savez, toujours dans les municipalités ou dans le gouvernement, on s'en va vers le moins cher et on dit : On veut amener des navettes. Des navettes, on a toujours dit non. Il y a beaucoup de choses que l'industrie du taxi peut faire, testez-nous, puis, si on n'est pas capables, allez-y ailleurs. Bien là, ils ont dit : Bon, on a un problème aux bateaux, est-ce qu'on peut commencer à travailler? On a dit oui. On a travaillé ensemble, on s'est assis, puis c'est à peu près depuis 2014 qu'on est sur ce dossier-là.

Mme Ouellet : En tout cas, je pense que ça mérite d'être mieux connu, parce que vraiment vous avez une vision client où c'est les préoccupations du client qui motivent, dans le fond, les innovations que vous allez faire. Puis félicitations pour votre innovation d'application, et là on voit justement qu'avec cette application-là de Taxis Coop Québec, où c'est l'ensemble des... Vous avez tous la même application, c'est ce que je comprends, et vous l'avez même étendue, je crois, un peu plus loin.

Donc, ce qui était présenté par le groupe précédent, en parlant d'une application qui pourrait être utilisée plus largement, vous, vous avez déjà commencé à mettre en place cette application-là?

M. Homsy (Abdallah) : Oui, exactement. La technologie, comme j'ai dit, on peut l'étendre. On peut faire ce qu'on veut avec la technologie. Ce qui est important, c'est que tout le monde s'unisse pour donner le service à la clientèle. C'est ça l'étape qui est primordiale. Il y en a d'autres qui peuvent développer. Nous, on s'est concentrés sur la région de Québec, on veut la clientèle de la région de Québec. Mes collègues qui m'ont précédé, c'est plus provincial. Nous, on est un bon exemple qu'on peut être provincial, puis il y en a d'autres qui peuvent l'être aussi, ils peuvent avoir d'autres applications. Le plus important, c'est le service sécuritaire par l'industrie du taxi.

Mme Ouellet : Juste par curiosité, c'est quelle compagnie qui vous a développé votre application?

M. Homsy (Abdallah) : C'est des jeunes de la ville de Québec, à l'intérieur... C'est une compagnie qui s'appelle Skex. Nous autres, on travaille tous local, il n'y a rien qui vient d'exporté de l'extérieur. Que ce soient les programmeurs, que ce soient les chefs qui travaillent sur des serveurs et d'autres, c'est des gens de Québec. C'est deux jeunes qui ont commencé, puis ils ont fait l'application, je pense, pour Nez Rouge, puis on a commencé dans ce temps-là, puis on commence à améliorer, on continue à améliorer, puis on est rendus là où est-ce qu'on est rendus.

• (16 h 20) •

Mme Ouellet : C'est le fun d'entendre qu'il y a des programmeurs de Québec, avec des entreprises de Québec, qui développent des applications pour les coopératives de Québec. On a de l'expertise ici, on n'a pas besoin d'une multinationale étrangère pour venir nous dire comment faire les choses. Félicitations pour votre volonté de développement ici et votre innovation.

Je voudrais revenir aussi sur des propositions que vous avez. Les collègues ont abordé quelques-unes, mais une qui n'a pas été abordée, j'aimerais ça que vous nous la présentiez : instaurer des tarifs adaptés au taxi-partage, parce que ça, on en entend parler un peu, et effectivement je vois que vous avez de l'ouverture pour ça et je trouve ça très intéressant.

M. Homsy (Abdallah) : Oui. Au début, on commençait à parler de ce qu'on appelle des taxibus. Vous le savez, comme M. le ministre tantôt il a parlé de nombre de citoyens, selon notre expérience, on dit que la ville de Québec, elle se déplace vers le sud ou vers le nord. Il y a certaines clientèles qui demeurent au nord de Québec, puis il n'y en a pas toujours, des autobus, puis ils ne peuvent pas attendre l'autobus aux heures.

Nous, ce qu'on voulait faire, ce qu'on voulait proposer, c'est ce qu'on appelle un taxi-partage. Quelqu'un qui part, par exemple, de Saint-Émile, il s'en va à la colline Parlementaire, en cours de route, il y a quelqu'un, selon notre application, ou il y a un appel qui dit : Moi, je suis prêt pour un taxi-partage. Il demeure, par exemple, dans Lebourgneuf, sur le même secteur, puis on peut venir le chercher en même temps puis partager la course. Les deux clients, ils peuvent se partager la course. Parce qu'aujourd'hui, la loi actuelle du taxi, c'est du point a au point b. Ça fait que nous, on a dit : On est ouverts à ça, mais l'ouverture, ça prend du développement, puis, avant de se lancer là-dedans, on va voir si cette loi nous permet de faire ça.

Mme Ouellet : Donc, ces nouvelles possibilités là sont rendues possibles grâce à l'application mobile où, là, on voit où sont les demandes. Puis vous êtes capable, avec la programmation, de voir si la même voiture-taxi est capable de prendre plus d'un client.

M. Homsy (Abdallah) : Au fond, Mme la députée, ce n'est pas juste l'application, c'est la géolocalisation. La géolocalisation, elle a commencé dans l'industrie du taxi en 2008 et non dernièrement avec l'application. Vu qu'on est capable de géolocaliser un véhicule le plus proche, on est capable d'établir des routes comme ça puis on est capable de suivre le tracé, on est capable d'avoir ce genre de programme comme ça. Avant, on n'était pas capable parce qu'il n'y avait pas de géolocalisation, mais aujourd'hui, on est capable. En plus, on a l'application, on est capable de localiser aussi le client.

Mme Ouellet : Je pense que c'est des idées à retenir pour nos recommandations et j'y reviendrai parce que j'ai un intérêt particulier pour l'électrification des transports. Et donc vous dites que vous êtes déjà rendus à 70 % des véhicules qui sont électriques dans la flotte de...

M. Homsy (Abdallah) : Hybrides.

Mme Ouellet : Hybrides. Hybrides ou...

M. Homsy (Abdallah) : Oui. La majorité de nos véhicules, ils sont hybrides déjà. C'est des Toyota Camry ou des Prius V qu'on appelle. De plus en plus, ce sont des hybrides. Électriques, il y a une voiture Tesla qui est à Sainte-Foy avec un de nos collègues.

Ce que j'essaie de vous exposer, c'est qu'on est des entrepreneurs qui veulent avancer puis veulent diminuer les coûts, puis on fait partie de la société, puis on veut faire partie de l'écologie. Puis, avec les voitures électriques, on est capable de diminuer ce qu'on appelle de fardeau de l'essence, mais, pour avancer, on a besoin d'une... On a la volonté. Comme on l'a fait avec l'hybride, c'était un très bel exemple. En 2008, il n'y en avait pas d'hybride. Ça a commencé là. 2009, 2010, les gens, ils ont commencé, ils ont vu que c'est fiable, ils ont vu que les batteries sont là. Bien, nous, en tant que chauffeurs de taxi, on est allé vers ces véhicules-là et on est prêt pour l'électrique, s'il y a une possibilité.

Mme Ouellet : En fait, je rappellerai peut-être, vous me permettez, au ministre, nous avons mis en place une aide financière pour l'achat de taxis électriques. Je crois d'ailleurs que le taxi de Lévis souhaitait pouvoir bénéficier de cette aide financière là qui a malheureusement été complètement coupée, à l'arrivée, par les libéraux. Donc, peut-être qu'ils pourraient la remettre en place, parce que c'est intéressant, l'électrification des taxis avec Taxi Téo, mais je crois que l'ensemble des chauffeurs de taxi souhaiteraient pouvoir avoir accès, électrifier leur flotte au fur et à mesure du changement de la voiture. Et il y a des autos électriques, mais il y a des hybrides branchables aussi maintenant, avec des modèles qui sont hybrides, mais branchables, donc qui vous permettent d'utiliser plus d'électricité. J'ai moi-même fait l'acquisition d'une Volt cet été, dont je suis très satisfaite. Et vous dites que, dans le fond, pour pouvoir aller vers des hybrides branchables ou des électriques, ça va prendre plus de bornes électriques. C'est ce que je comprends.

M. Homsy (Abdallah) : Exact. Ça prend plus de bornes électriques, et de plus en plus, maintenant, on voit des voitures avec une autonomie beaucoup plus longue qu'avant. Ça fait qu'on est plus ouvert à ça.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons passer maintenant... Pardon?

M. Daoust : ...M. le Président, simplement pour rassurer tout le monde, il y a encore un budget de 6,6 millions qui a été mis en place il y a un mois spécifiquement pour ce besoin-là dans l'industrie du taxi.

Le Président (M. Reid) : Bon, bonne nouvelle. Alors, M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, M. Homsy et vos acolytes, bienvenue parmi nous. Et également je vais ajouter ma voix à celle de ma collègue pour vous féliciter pour vos innovations. Alors, elle a mentionné Taxi Coop puis une autre innovation dont on a moins parlé, c'est le Taxi Valet aussi. Alors, une belle innovation celle-là aussi. Je vous en félicite.

Maintenant, je voudrais parler, là, de contingentement, parce qu'en fait c'est ce que vous écrivez un peu partout dans votre mémoire, que vous êtes vraiment en faveur du maintien du contingentement pour toutes sortes d'arguments, et, à l'inverse, que le décontingentement aurait un impact négatif sur l'empreinte écologique des transports au Québec, puis Dieu sait qu'on en parle beaucoup ici, en commission parlementaire, que l'impact écologique est important. Donc, on est conscients de votre biais au niveau, là, du maintien du contingentement.

Maintenant, je vais vous demander, si on va vers le contingentement, comment verriez-vous si on contingentait d'autres joueurs avec des nombres moins importants? Est-ce que vous ne penseriez pas que le fait de contingerter et le fait de mettre des contraintes qui sont à peu près les mêmes, disons, ou sinon les mêmes qui vous contraignent déjà vous-mêmes et puis d'avoir des structures de coûts qui vous ressemblent, est ce que vous ne pensez pas que ça pourrait réduire l'intérêt de gens d'offrir cette offre-là, de sorte que ça limiterait, finalement, la compétition, puis peut-être que là on en arriverait à ce que certains prétendent, que ça pourrait au contraire, donc, augmenter la clientèle, ultimement, de l'industrie traditionnelle?

M. Homsy (Abdallah) : Si je comprends bien votre question, c'est d'avoir un contingentement à côté d'un autre, ce qui crée deux systèmes parallèles, et ça, ça nous inquiète. Aujourd'hui, on dit que les lois actuelles et les règlements actuels sont capables que n'importe quel joueur qui veut travailler, il peut rentrer dans le contingentement actuel. Comme le projet-pilote, ils peuvent le demander.

Si on augmente le nombre de véhicules, peu importe le contingentement après, là, si on augmente, on est en train d'augmenter plus de véhicules sur le terrain. Puis d'ailleurs la meilleure question qui peut être demandée, c'est à la Commission des transports. La Commission des transports, depuis des années, quand il y a une demande de permis restreint, elle essaie d'étudier la possibilité, s'il y a assez de véhicules dans la zone ou non. Si, depuis des années, il y a eu un refus, c'est parce qu'il y en a assez de véhicules sur le terrain.

Qu'est-ce que l'autre groupe offre de plus que nous, qu'il doit avoir ce qu'on appelle un privilège d'avoir un contingentement à lui? C'est ça, la question que je me demande. S'ils font le même service que nous, si on parle de quelqu'un qui a une application — pour ne pas le nommer, Uber — ils ont une application, mais il faut dissocier l'application du service. Le service sur le terrain, c'est la même chose que n'importe quel chauffeur de taxi, aussi simplement que ça. Créer un autre contingentement à côté, ça commence à être dangereux.

M. Surprenant : Mais, dans ma question, je vous soumettais le point que, si on met des contraintes également, est-ce qu'à ce moment-là ça pourrait faire en sorte qu'il y aurait beaucoup moins de gens intéressés à offrir, puis ça pourrait quand même peut-être répondre à une demande de la clientèle — puis, écoutez, je ne l'ai jamais utilisé, là — alors, d'avoir, par contre, ce genre de service là?

M. Homsy (Abdallah) : O.K. J'essaie toujours de répondre à la question, parce que le problème, on veut donner le même service que le taxi. Si la question est donner le même service que le taxi, pourquoi créer deux systèmes pour le même service?

M. Surprenant : Je comprends, mais, disons qu'on va jouer avec les mots, on va dire similaire, mais pas identique.

M. Homsy (Abdallah) : Moi, j'ai juste le chauffeur de taxi...

M. Surprenant : Je ne le connais pas, je présume...

M. Homsy (Abdallah) : Je connais l'industrie du taxi, je ne sais pas qu'est-ce qu'ils vont proposer d'autre. Si le but est de prendre un client de point a, amener au point b de façon rémunérée... des taxis, ça reste dans notre industrie à nous, puis c'est contingenté, puis ça a été dit de cette façon-là. Pourquoi aller dans un contingentement qu'on ne connaît. Ce que je vois aujourd'hui, le but de la commission, c'est ce qui se passe sur Uber. Uber fait du taxi, puis je pense, créer un contingentement à côté, parallèle, c'est le même service.

M. Surprenant : O.K. Maintenant, on va changer de sujet. Au niveau des courses héliées, vous écrivez que ça représente une très mince partie des revenus d'une entreprise de taxi. On entend, d'autre part, les propos inverses, qui disent que ça représente une partie importante, mais on parle, à ce moment-là aussi, bien souvent, au niveau des stands, excusez le mot. Pouvez-vous me dire qu'est-ce que ça représente, en fait, comme partie de votre business, les deux là, séparément, les stands et puis le hélage des taxis?

• (16 h 30) •

M. Homsy (Abdallah) : On parle de hélage des taxis, c'est ça? O.K. C'est là l'importance d'un règlement provincial. Vous savez, toujours, quand on parle, puis aujourd'hui on est présents à cause d'une multinationale, on regarde les grands centres, on ne regarde pas les régions. O.K.? À Québec, on est à moitié entre une région, puis Montréal, puis le...

À Québec, à peu près, dans la ville de Québec, pas plus que 30 % de nos appels sont hélés. C'est dans les hôtels, O.K., par exemple, à l'aéroport ou à la gare de trains. Si vous allez un petit peu loin que le centre-ville, mais il n'y en a plus de hélage. Si vous allez, je ne sais pas, à Trois-Rivières, où il n'y en a pas comme à Montréal. C'est pour ça, il faut faire attention quand on dit qu'on va... parce que, dans l'exemple ça a été donné Edmonton, mais, à Québec, ça ne marchera pas, là. On n'a pas assez de gens qui sortent du bateau, par exemple, ou de gare de trains pour dire que notre revenu est de 70 % hélage puis ce n'est pas grave s'il prend l'autre 30 %. Non, ce n'est pas vrai. Nous, on est basé sur 70 %. Chez mon collègue à Sainte-Foy, ou à Beauport, ou à Charlesbourg, c'est 100 %, c'est des appels. Ça fait que, si on ouvre là, on s'en va dans la grosse partie du travail, ce qui est extrêmement dangereux.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous passons maintenant à l'enveloppe réservée pour le député indépendant. M. le député de Mercier.

M. Khadir : Merci, M. le Président. Vous n'avez pas eu le temps de parler de vos recommandations. Il y a une dernière partie des recommandations qui est la lutte au transport illégal. Je vais vous dire qu'on est 100 % d'accord avec vous. Le ministre l'a répété lui aussi que ce que fait actuellement Uber est illégal.

Nous, on est allés, comme vous le savez, ce matin, avec quatre de vos collègues, loger une plainte à la police pour infraction au Code criminel, s'étant inspirés de ce qui se passe en France, parce qu'on sait très bien qu'Uber peut encore, après cette commission, faire comme les autres fois avec les autres commissions. Nous, on fait des décisions, on leur demande de faire des choses, puis Uber peut très bien ne pas le respecter et continuer. Donc, il faut agir.

Maintenant, vos propositions de développement, voitures hybrides, voitures électriques... Soit dit en passant, les voitures hybrides, c'est aussi beaucoup moins de dépenses mécaniques pour tous ceux qui ont des hybrides ici, là, des Prius. Moi, j'en ai eu pendant 10 ans, c'est beaucoup moins de dépenses mécaniques. Électrification du transport, tarifs adaptés, taxis-partages, vous avez parlé de tout ça. Favoriser l'identification uniforme des taxis, je voudrais vous entendre un peu là-dessus. Soutenir la création d'une association professionnelle obligatoire, du point de vue des intermédiaires, quel est l'intérêt de ça?

Le Président (M. Reid) : Tout ça dans 1 min 40 s.

M. Homsy (Abdallah) : O.K. Le plus important, quand on parle d'identification, nous sommes en discussion avec la ville de Québec, et nous croyons que l'industrie du taxi fait partie intégrante d'une ville. Ça fait que l'image de la ville doit passer par l'industrie du taxi. Puis c'est un élément de sécurité qu'on est capable de voir de loin, le taxi arriver. Ça fait qu'une identification est très correcte.

Une association professionnelle obligatoire, nous autres, ce qui est important pour nous, c'est la discipline, O.K.? Vu de l'intermédiaire, on peut avoir une association professionnelle, on a déjà donné l'annexe là-dessus. Un exemple,

c'est qu'elle peut être partagée entre les intermédiaires, les propriétaires ainsi que les chauffeurs et une partie gouvernementale. Cette partie-là, le but du service est donner un service unique dans toute la province et surtout d'avoir une discipline. Quelqu'un qui est sorti pour une infraction, mais il ne peut pas aller travailler ailleurs si on ne sait pas qu'est-ce qu'il a comme antécédent dans d'autres coopératives. C'est ça le but.

M. Khadir : Maintenant, pour ce qui est des intermédiaires ici, à Québec, dans la ville de Québec, quel pourcentage de chaque course est prélevé par les intermédiaires, environ?

M. Homsy (Abdallah) : Ce n'est pas des pourcentages. On ne fait pas de commerce. Nous autres, on définit des prix fixes par mois selon les dépenses, parce qu'on est en majorité des coopératives puis que le but, ce n'est pas de l'argent. Le but c'est pour... ça revient aux membres, donner un service aux membres.

M. Khadir : Et, si on fait un calcul sur une base annuelle, ça représente quel fardeau pour le chauffeur en termes de pourcentage de ses revenus?

M. Homsy (Abdallah) : Je ne l'ai pas évalué pour vous le donner en pourcentage.

M. Khadir : Mais c'est dans l'ordre de 1 %, ou 2 %, ou 20 %?

M. Homsy (Abdallah) : Non, pas 20 %. C'est 1 % ou 2 %, ce n'est pas beaucoup.

M. Khadir : Alors qu'aujourd'hui Uber prélève 20 % de chaque course. 20 % de chaque course, ça veut dire, sur les bénéfices, c'est probablement 40 %, 50 %, même 60 % de bénéfices.

Le Président (M. Reid) : Merci. Ça termine... Alors, merci d'abord à vous cinq pour votre présence, et vos commentaires, et votre participation à nos travaux.

Je suspends les travaux pendant quelques instants pour permettre aux prochains invités, les représentants d'Uber Québec, de prendre place.

(Suspension de la séance à 16 h 34)

(Reprise à 16 h 39)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Je souhaite maintenant la bienvenue à nos prochains invités, les représentants d'Uber Québec. Vous avez une dizaine de minutes pour faire votre exposé — je pense que vous avez déjà fait l'expérience de commissions — et je vous demanderais de commencer en vous présentant et présenter les personnes qui vous accompagnent pour les fins d'enregistrement. À la suite de votre exposé, nous aurons des échanges avec les membres de la commission. Alors, à vous la parole.

Uber Québec

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Merci, M. le Président. Chers membres de la commission, M. le ministre, mon nom est Jean-Nicolas Guillemette, je suis le directeur général d'Uber pour le Québec. Je suis accompagné de M. Xavier Van Chau, qui est le directeur des affaires publiques pour Uber Québec, également de M. Jean-Christophe de Le Rue, qui est le directeur des communications pour Uber Québec.

Donc, premièrement, nous tenons à vous remercier de nous recevoir ici aujourd'hui, nous donner l'opportunité de présenter devant vous pour discuter de la mise en place d'un écosystème réglementaire qui est équitable, compétitif et innovant, dans lequel le covoiturage urbain et Uber ont leur place.

Avant d'aller plus loin, je souhaiterais offrir notre pleine collaboration à la commission dans l'élaboration d'une nouvelle réglementation qui vise à encadrer les services de covoiturage urbain et à revoir la réglementation au niveau du transport rémunéré. Nous avons confiance en la démarche du gouvernement à trouver une solution et nous voulons collaborer à trouver et aujourd'hui à trouver des pistes de solution et des recommandations avec vous et, bien entendu, à répondre à vos questions.

• (16 h 40) •

Donc, premièrement, je vais faire un petit sommaire de ce qu'est Uber. Uber est une compagnie qui a été créée en 2009, une compagnie technologique qui a été créée par un Canadien et un Américain et qui a pour but de mettre en contact des gens qui ont un actif important, c'est-à-dire leur voiture, à des gens qui cherchent à se déplacer. Nous sommes présents aujourd'hui dans plus de 375 villes à travers le monde et dans 60 pays, et, dans ces places-là, il y a plus de 70 juridictions, des pays, des villes, des États, qui ont créé de la réglementation dans le but d'encadrer les services de covoiturage ou de «right sharing», si on prend le terme en anglais, dont notamment la ville d'Edmonton au Canada, qui a été la première à le faire, les villes d'Ottawa, de Toronto, de Calgary, la Colombie-Britannique également, d'autres villes dans le sud de l'Ontario sont en train également de regarder, de mener un processus similaire à celui-ci dans le but d'encadrer les services.

Pour ce qui est d'Uber Québec, nous avons lancé nos opérations en novembre 2013 au Québec, et on a connu, au cours des deux dernières années, une croissance exponentielle parce qu'on comble un besoin réel. Donc, au sein de la population, aujourd'hui, il y a un besoin qui est criant qui est celui d'avoir davantage d'options pour se déplacer. Les frais de transport des familles québécoises ont largement augmenté au cours des dernières années, et on se doit de trouver des nouvelles solutions à ce problème-là.

De plus, au cours du mois de janvier 2016, nous avons reçu plus de 450 000 requêtes pour des services de UberX au Québec et également nous avons plus de 8 000 partenaires chauffeurs qui ont passé à travers le processus rigoureux pour devenir un partenaire chauffeur et qui ont offert des courses sur la plateforme au cours de la dernière année. Nous avons, bien entendu, pris le temps de prendre connaissance du document d'information et nous avons préparé un mémoire où nous proposons des pistes de solution. Donc, l'objectif pour nous aujourd'hui, comme je l'exprimais, c'est bien entendu qu'on soit en mesure, tous ensemble, avec la commission, que les recommandations visent à créer une réglementation qui est équitable et qui permet une saine compétition.

Dans le cadre de ce document-là, il y avait des enjeux importants. Je n'aurai pas le temps de tous les adresser, donc ça me fera plaisir de répondre aux questions du mémoire, s'il y en a, mais un des enjeux très importants, c'était la sécurité. Uber est une des façons les plus sécuritaires pour se déplacer partout à travers le monde pour deux raisons fondamentales. La première, c'est le processus pour devenir partenaire chauffeur. Donc, premièrement, il y a une vérification des antécédents criminels qui est effectuée. On recule jusqu'à la majorité de l'âge du partenaire. Il y a également une vérification du dossier de conduite qui est faite auprès de la SAAQ, donc on vérifie que le partenaire chauffeur a un bon comportement. Il y a des inspections de véhicules qui sont également effectuées et il y a une police d'assurance commerciale en responsabilité civile qui est détenue par Uber et qui couvre chacune des courses qui sont effectuées sur la plateforme avec les véhicules UberX.

Au-delà de ça, l'aspect technologique et d'innovation qu'on a apporté et qu'on a développé au cours des dernières années nous permet d'augmenter les standards de sécurité, notamment au niveau de l'identification du partenaire chauffeur. Donc, lorsqu'un utilisateur commande une course, il a accès à la photo du partenaire chauffeur, à son nom, à la marque de son véhicule, également à sa plaque d'immatriculation. Donc, il sait exactement qui vient le chercher. Au-delà de ça, du côté du partenaire chauffeur, même chose, il y a l'aspect qu'il connaît l'identité de l'utilisateur et, au-delà de ça, il n'y en a plus d'échange d'argent entre les deux. Donc, toutes les transactions sont faites de manière électronique, ce qui réduit grandement les risques de vol, par exemple.

Chacune des courses sur la plateforme Uber sont tracées par GPS. Donc, on est capables de suivre chacune des courses, et, au-delà, on est capables de retourner dans nos systèmes et de valider si ces courses-là ont bel et bien eu lieu, et, s'il faut faire des recherches, on est capables de les retrouver.

L'aspect rétroaction. Après chaque course, on va demander au partenaire chauffeur et à l'utilisateur de noter l'un et l'autre. Ce système de notation nous permet d'avoir une formation continue, nous permet de s'assurer que les partenaires chauffeurs offrent toujours un niveau de qualité qui est essentiel au succès de notre plateforme.

Comme je l'expliquais, la technologie qu'on a développée nous a permis d'amener davantage de sécurité sur la plateforme, et ce qu'on souhaite, c'est que la commission se penche également sur les mesures de sécurité qui doivent être mises en place pour protéger les citoyens, et qu'on élève les standards, et qu'on accepte la technologie à ce niveau-là pour qu'on poursuive dans la bonne direction, qui est de protéger les citoyens.

Un deuxième point qui était soulevé dans le document d'information, c'était la qualité de service et l'augmentation des options de transport au Québec. Le succès d'Uber ou d'«Uber» — pardon, les deux se disent, là, j'ai de la misère, des fois, à revenir, vous m'excuserez à ce niveau-là — mais le succès repose fondamentalement sur un besoin qu'on comble. La population a été extrêmement claire, elle souhaite avoir davantage de services et elle veut que le gouvernement réglemente. On a lancé une pétition, en un peu plus de 48 heures, on a obtenu 50 000 personnes qui ont signé cette pétition-là. Et l'objectif de cette signature-là, ce qu'on disait aux gens, c'était de demander au gouvernement de réglementer le covoiturage urbain. C'est ça, l'objectif. Et pourquoi on a fait ça? C'est pour s'assurer que vous puissiez entendre leurs voix, des gens qui utilisent notre service et qui disent : Je voudrais que le gouvernement se penche sur ça. Et on salue la mise en place de cette commission-là parce qu'on pense que c'est essentiel.

Il y a des problèmes majeurs au niveau de la congestion routière, au niveau de la pollution atmosphérique, au niveau du transport. Le gouvernement en place a pris des engagements extrêmement importants et agressifs, je dirais même, dans les réductions de gaz à effet de serre, et 43 % des gaz à effet de serre sont produits par l'industrie du transport. Et, pour y arriver, il va falloir combattre un phénomène qui est l'auto solo et, pour combattre ce phénomène-là, il faut se pencher sur des nouvelles alternatives dans le transport. Il y en a plein d'autres qui ont eu lieu, il y a Uber aujourd'hui au Québec, mais il y en a plein d'autres qui se développent partout à travers le monde. Facebook parlait justement de se lancer là-dedans également récemment. Donc, il faut regarder vers l'avenir et trouver des pistes de solution pour combattre et réduire les gaz à effet de serre au niveau du transport.

En terminant, la commission, aujourd'hui, se penche sur un enjeu qui est complexe, qui est difficile aussi, on en est pleinement conscients, mais la commission n'a pas aujourd'hui à faire un choix entre l'industrie du taxi et les services de covoiturage urbains comme Uber. C'est un débat qui a été polarisé, je pense qu'on est tous d'accord là-dessus. Il y a des opinions contraires qui s'expriment. On a des centaines de milliers d'utilisateurs qui prennent nos services, il y a des gens qui sont contre les services qu'on offre également. L'idée, c'est de réussir à créer une réglementation et des recommandations qui vont permettre, comme je le disais préalablement, d'avoir un écosystème qui est équitable, qui permette une saine compétition et qui, surtout, supporte l'innovation technologique dans ce domaine-là dans le but précis de permettre aux citoyens du Québec d'avoir accès à de meilleurs services, mais surtout à davantage de services en termes d'alternatives.

Je crois que l'objectif aussi, c'est de s'assurer que tous les joueurs, actuels et futurs également, soient en mesure d'opérer au Québec, de se développer et de croître pour s'assurer qu'en bout de ligne ce sont les citoyens qui gagnent de ça. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons passer maintenant à une période d'échange. Et d'abord, du côté gouvernemental, M. le ministre, vous avez la parole.

M. Daoust : Merci, M. le Président. Écoutez, j'ai entendu, à *Tout le monde en parle*, votre affirmation à l'effet que vous avez eu 450 000 trajets qui avaient été faits au mois de janvier. Vous l'avez répété tantôt, je pense que vous l'affirmez partout. Je ne comprends pas votre logique à vous réjouir d'avoir abusé du système 450 000 fois dans un mois. Je ne comprends pas ce principe-là. Pourriez-vous m'expliquer en quoi le Québec est supposé se réjouir que, 450 000 fois dans un mois, vous ayez passé à côté du système?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Écoutez, les 450 000 requêtes qui ont été faites ont été faites par des citoyens du Québec qui souhaitent se déplacer et avoir d'autres options. Ils souhaitent avoir une option qui est sécuritaire, qui est fiable et qui est abordable, et c'est ce que les services d'Uber offrent au Québec depuis plus de 15 mois. Donc, nous, on se réjouit du fait qu'il y ait 450 000 personnes qui choisissent une alternative, mais l'objectif, en bout de ligne, derrière ça, la raison pourquoi ils le font et aujourd'hui la pétition pourquoi on l'a lancée, c'est de s'assurer...

M. Daoust : M. le Président, j'aimerais...

Le Président (M. Reid) : Pardon?

M. Daoust : Juste une minute, là, c'est parce qu'on n'est pas partis du bon côté de l'équation, là. Actuellement, là, le fait que des gens vous appellent ne fait pas que vous opérez dans la légalité. Alors, vous, vous semblez dire : Parce que les gens m'appellent, bien, moi, je vais fournir un service. Il est illégal, mais je vais fournir un service parce que les gens m'appellent. On est dans une société de droit, il y a des règles. Uber décide de venir s'installer au Québec...

Je pense que l'industrie du taxi, de façon générale, n'a jamais été contre le fait d'avoir de la compétition, que ce soit la compagnie A, la compagnie B, dans la mesure où ils sont tous avec les mêmes règles, avec les mêmes permis, s'assujettissent aux mêmes inspections, aux mêmes vérifications. À partir du moment où on vit sur la même planète, je ne pense pas que les compagnies de taxi au Québec aient des difficultés avec le fait qu'il y a de la concurrence.

Mais, quand vous arrivez avec un système dans lequel vous n'avez pas le même permis de conduire, vous n'avez pas les mêmes assurances, vous ne faites pas les mêmes vérifications automobiles, vous n'avez pas le même système d'inspection, vous n'avez pas les mêmes tarifs, vous n'avez pas de permis de taxi puis vous dites : Moi, je j'opère moins cher... C'est sûr, vous n'avez aucune contrainte. Vous n'avez aucune contrainte. Vous me parlez de sécurité et vous n'avez pas les contraintes de sécurité. Vous me parlez de sécurité, vous avez des permis de chauffeur qui sont moindres que ceux des chauffeurs de taxi tel qu'on l'exige. Vous pouvez utiliser un vocabulaire différent en disant : C'est du covoiturage urbain, c'est des partenaires chauffeurs, mais, en bout de ligne, c'est du taxi que vous faites. Moi, je vous l'ai déjà dit, quand vous tournez pendant une demi-heure autour de l'église Notre-Dame, ce n'est pas parce que vous cherchez un stationnement pour aller à la messe, hein, vous faites du taxi.

Alors, je ne comprends pas pourquoi vous me dites et vous dites : Au Québec, 450 000 fois on a eu un téléphone, puis il y a des gens qui nous ont appelés puis ils ont dit : On veut avoir un taxi, puis nous autres, on va y aller puis on va opérer dans l'illégalité. Vous êtes dans une société de droit, il y a des règles. Pourquoi vous acharnez-vous à ne pas les respecter? Quelle sorte de réglementation il va falloir mettre pour que vous arrêtiez?

• (16 h 50) •

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Alors donc, vous savez, quatre mois avant le lancement des services d'UberX au Québec, on est allés s'asseoir au ministère des Transports et on a fait la demande d'être réglementés, de créer peut-être un projet pilote qui viserait à encadrer ce service-là, comme plusieurs autres juridictions ont fait à travers le monde, et donner le temps à la société, un, d'évaluer les bénéfices de l'innovation et, deux, de prendre le temps d'analyser la complexité qu'il y a en arrière de ce type de changement là et d'innovation. Donc...

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

M. Daoust : Je comprends que...

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Est-ce que je pourrais juste finir la réponse, s'il vous plaît?

Le Président (M. Reid) : ...laisser un peu le temps de répondre parce que là on le coupe, là. Monsieur, continuez un petit bout au moins, là.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Parfait. Donc, on a demandé ça et, ensuite, on a commencé à opérer. Donc, on a averti le gouvernement, on a dit : Écoutez, est-ce qu'il y a un cadre réglementaire qui peut être mis en place? Il n'y a pas eu de discussion à ce niveau-là. On a commencé à opérer et on a opéré au cours des 19 derniers mois. Ça, ça fait 19 mois que ces premières rencontres là ont eu lieu, et on a commencé à opérer.

Et, après ça, en juin 2015, il y a un projet de loi spéciale qui a été déposé, la loi n° 36, qui visait à avoir des projets pilotes également. On y a participé et on a demandé de faire partie d'un projet pilote et d'être réglementés à ce moment-là pour qu'on puisse continuer nos opérations au Québec. On n'a pas été inclus dans le projet de loi actuel et aujourd'hui on vient ici pour discuter avec vous, répondre à vos questions dans le but de parler d'une réglementation future qui va encadrer les services de covoiturage urbain comme Uber fait, mais également les services de transport rémunéré.

Notre objectif, c'est ça. L'objectif fondamental, c'est d'avoir une réglementation qui permet une équité, qui permet une saine compétition et qui permet l'innovation.

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

M. Daoust : Mais vous n'avez pas attendu. Vous êtes venus au ministère des Transports, vous n'avez pas attendu d'avoir une réglementation, vous avez dit : Bon, les délais, pour moi, sont terminés, je commence à opérer. C'est illégal, mais je commence. C'est ce que vous me dites que vous faites depuis 18, 19 mois.

Vous vous êtes entendus avec d'autres juridictions aussi dans le passé puis vous n'avez pas respecté les règles. Je pense, par exemple, à l'État de la Californie. On vous avait demandé de transmettre des données, vous ne l'avez pas fait. Et vous avez un système, vous l'avez mentionné tantôt, qui est sophistiqué. Vous pouvez retourner dans le système voir la qualité des chauffeurs de taxi que vous avez dans votre système. Je présume que vous avez leur adresse. Ce n'est pas des parfaits inconnus que vous avez là.

Alors, si vous avez les adresses de ces personnes-là, si vous avez les caractéristiques de ces personnes-là, vous avez sûrement les montants que vous leur avez payés. Avez-vous envoyé au gouvernement du Québec... Puis je vous le demande formellement, pourriez-vous nous envoyer, depuis que vous avez commencé à opérer, les chèques que vous avez faits à chacun des citoyens du Québec, avec leur numéro d'assurance sociale? C'est des revenus imposables. Ce n'est pas du revenu après impôts que vous payez, c'est du revenu avant impôt que vous payez.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Oui. Donc, si on adresse la question des taxes, je pense que c'en est une complexe, mais c'est important de l'adresser. Je vais l'adresser dans son ensemble, mais je vais m'assurer de répondre spécifiquement à la question que vous posez, M. le ministre. Premièrement, il faut clarifier une chose, là, on respecte toutes les lois fiscales qui sont en place au Canada et au Québec, comme la plupart, voire la majorité, voire la totalité des grandes entreprises technologiques qui opèrent ici. Donc, Facebook, Amazon, Google, Kijiji, c'est tous réglementé de la même façon au niveau de la fiscalité.

Deuxièmement, la distinction principale entre ces entreprises-là et nous, c'est que 75 % à 80 % du montant qui est déboursé s'en va dans les poches de Québécois. Ça, c'est unique. Il n'y a aucune autre grande compagnie technologique à travers le monde qui opère de cette façon-là.

Deuxième chose, il y a une fiscalité qui est en place. Comme je le disais, on la respecte. Si le gouvernement souhaite revoir la fiscalité des compagnies technologiques internationales, comme Londres est en train de le faire, comme l'Union européenne est en train de le faire, ça nous fera plaisir de participer à ça. Mais je pense qu'il y a d'autres compagnies qui vont souhaiter être invitées, et je pense que ça dépasse le cadre ici.

Si j'adresse la question spécifique que vous m'avez donnée, M. le ministre, par rapport aux partenaires chauffeurs, un des grands avantages d'avoir une plateforme comme Uber, c'est que chacune des transactions sont faites de manière électronique, donc sont traçables. Il n'y a plus d'échange d'argent comptant. Lorsqu'un partenaire chauffeur finit sa semaine sur la plateforme Uber, il reçoit un paiement électronique dans son compte qui est indiqué «Uber» et qui est facilement traçable et transparent pour le gouvernement, si le gouvernement faisait des audits sur cette personne-là spécifiquement.

Ils ont, bien entendu, l'obligation de payer des impôts à partir du premier dollar qu'ils génèrent, comme tous les travailleurs autonomes au Québec. Et il y a certaines exemptions qui existent au niveau de la TPS et de la TVQ, et ils se doivent de respecter ça. Nous faisons des partenariats avec des entreprises de comptabilité dans le but de fournir des services à nos partenaires chauffeurs. On leur envoie la réglementation de Revenu Québec également pour qu'ils se conforment.

La question que vous posez est légitime, et je pense que ça sera peut-être des recommandations de la commission qui est présente ici. De quelle manière on peut continuer à contribuer davantage pour s'assurer que le gouvernement ait plus de facilité à tracer l'argent qui est généré par les partenaires chauffeurs? On est ouvert à des discussions à ce niveau-là avec le gouvernement.

M. Daoust : Quand vous dites que vous voulez respecter les lois puis tout ça, actuellement, là, ça fait plus de 1 000 véhicules qu'on saisit. Vous payez les amendes et vous payez le véhicule de remplacement. Ce que vous faites, c'est un encouragement à continuer d'agir illégalement puis à défier les lois de la juridiction dans laquelle vous vous trouvez.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : On ne paie pas les amendes, on conteste les amendes. Donc, c'est une distinction importante à ce niveau-là. Donc, c'est des dossiers qui vont se retrouver devant un juge prochainement, en effet. On pense que l'important aujourd'hui, c'est de discuter d'une réglementation qui vise à résoudre ce qui s'en va dans le futur. Les tribunaux décideront, par rapport à ça spécifiquement, si, oui ou non, le partenaire chauffeur qui a été arrêté avait justification de faire ça, si, oui ou non, c'était du transport de taxi, si, oui ou non, c'était du covoiturage urbain. Les juges vont avoir à statuer, le tribunal aura à statuer, et je suis pratiquement certain qu'on va gagner certaines causes, et peut-être qu'on va en perdre certaines aussi, mais ça ne règlera pas le problème, M. le ministre.

Aujourd'hui, on est ici pour discuter d'une réglementation qui va être équitable et qui va permettre la saine compétition, et c'est ça, notre objectif aujourd'hui.

M. Daoust : Mais la première règle dans une juridiction, quand on s'y installe, au-delà de faire des affaires, c'est, à la base, de respecter les lois, et vous ne les respectez pas. Votre notion de covoiturage, dans le moment, avec ce que vous faites, de la façon que vous l'opérez, ce n'est pas du covoiturage. C'est du taxi, monsieur. C'est du taxi dans notre juridiction. Ça fait 1 000 fois qu'on saisit vos automobiles et vous vous acharnez à dire : Moi, tant que la loi ne fait pas mon affaire, je ne l'écoute pas.

Alors, ce que vous faites, c'est que vous ne cherchez pas une solution, vous cherchez une confrontation puis vous risquez de l'avoir.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Ce n'est définitivement pas l'objectif que nous avons. Il y a une réglementation, en fait, en place pour le covoiturage, il y a une réglementation en place pour le taxi, et on considère... Quand je dis covoiturage urbain, l'idée, en effet, ce n'est pas du covoiturage unique. Pour nous, ce n'est pas du taxi, et il y a d'autres juridictions au Canada qui ont reconnu ça. Il y a une cour supérieure de l'Ontario, et les lois au niveau de l'opération d'un taxi sont extrêmement similaires entre l'Ontario et le Québec, et le juge de la Cour supérieure de l'Ontario a statué : les services qu'Uber offre, ce ne sont pas des services de taxi, et la manière dont ils opèrent, elle est légitime.

Nous, notre objectif, c'est de trouver un terrain d'entente, et, à vrai dire, c'est le gouvernement qui va choisir la réglementation qui sera mise en place. Nous, on est ici pour contribuer à ça et essayer de proposer des pistes de solution pour résoudre l'enjeu qui nous intéresse aujourd'hui.

M. Daoust : Mais ce que je vous dis, monsieur, c'est que, pour être considéré comme un partenaire à développer une façon de faire nouvelle... puis on en a rencontré d'autres, des groupes avant vous, qui, eux, respectent tous, et ont des points de vue différents, mais respectent tous, à ce jour, les règles chez nous : posséder un permis de taxi, suivre les règles qui sont édictées.

Vous, vous dites : Tant et aussi longtemps que la règle ne fera pas mon affaire, je ne l'écouterai pas. Alors, ce que je vous dis, c'est : En vertu de quelle logique, nous, comme parlementaires, et j'inclus les partis, là, de l'autre côté, là, de la Chambre, en vertu de quelle logique, nous, comme parlementaires, on doit vous croire et vous considérer comme un partenaire quand, à la base, vous ne respectez pas nos lois?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Écoutez, j'ai essayé d'expliquer un peu notre position. Visiblement, on a une certaine divergence d'opinions à ce niveau-là, mais le point fondamental, notre impression et notre interprétation de la loi, c'est qu'on est dans un flou juridique à ce niveau-là, où il y a une loi pour le covoiturage et une loi pour le taxi. Et ce qu'on considère qu'on fait, ce n'est ni du taxi, ni du covoiturage. On appelle ça du covoiturage urbain. On peut jouer sur la sémantique du terme de ce qu'on fait exactement, il y a peut-être d'autres termes qui vont vous plaire plus que le covoiturage urbain, mais l'objectif en arrière de ça, pour nous, c'est de s'assurer qu'il y ait une réglementation qui soit mise et que le flou soit corrigé.

Et ça, je tiens à le préciser, là, ce flou-là, nous demandons à ce qu'il soit corrigé avant même de lancer nos services. Et, quand on a rencontré le ministère des Transports, on a dit : On ne sait pas quand on va lancer le service UberX au Québec. En ce moment, il n'y a pas de réglementation qui encadre les services qu'on veut proposer. Est-ce qu'on peut travailler avec le gouvernement pour créer un projet spécial, un décret ou autre? Est-ce qu'on peut avoir une vision de quel est l'objectif du gouvernement à travers les services qui étaient déjà offerts à travers le monde. Les services d'UberX ne sont pas arrivés dans le monde il y a deux ans. Ils sont arrivés il y a trois ans et demi, quatre ans. Et notre objectif est toujours le même : demander au gouvernement de réglementer. On l'a refait en juin 2015 quand on s'est présenté ici, on a demandé de faire partie d'un projet de loi.

Il y a d'autres types de projets, qui sont venus présenter pour la loi n° 36, qui ont été acceptés. Le nôtre n'a pas été accepté dans un projet de loi. Aujourd'hui, on salue la mise en place de cette commission-ci. L'objectif, pour nous, c'est d'y participer, mais de regarder vers le futur.

• (17 heures) •

Le Président (M. Reid) : Merci. Il reste une minute à M. le ministre.

M. Daoust : Oui. Alors, simplement pour vous dire que, d'un point de vue du gouvernement, et je suis persuadé que mes collègues de l'opposition pensent la même chose, c'est que, si vous voulez travailler à établir une réglementation, on va commencer par respecter celle qui existe et, après ça, s'il y a lieu de la modifier, on le fera ensemble. Un parlement, ça existe pour ça.

Vous êtes dans la maison aujourd'hui où on fait les lois, et ce que vous venez nous dire, c'est : Tant et aussi longtemps que la loi ne fera pas mon affaire, je ne la respecterai pas. Pour moi, monsieur, c'est inacceptable, et vous n'êtes pas celui qui va nous imposer le modèle. On va vous imposer le modèle et, si celui qui existe ne vous convient pas, on va en mettre un qui va être à notre goût, auquel vous n'avez pas participé parce que vous vous excluez volontairement, et, à ce moment-là, je ne suis pas persuadé que vous allez l'aimer, vous savez. Merci.

Le Président (M. Reid) : M. Guillemette, vous avez 30 secondes pour commenter ou répondre sur le côté gouvernemental.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Écoutez, on va passer à la prochaine question. Je n'ai pas de commentaire supplémentaire à faire.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons passer au côté de l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. En fait, c'est assez déplorable que vous ayez une attitude corporative aussi hors-la-loi. Il y a une loi qui existe ici, la Loi concernant les services de transport par taxi, très claire, transport rémunéré de personnes, il y a des encadrements. Lorsque vous dites qu'il n'y a pas de réglementation, c'est faux. Il y a une réglementation, mais vous refusez de vous soumettre à cette réglementation-là. Vous plaidez l'ignorance ou vous inventez un flou artistique pour justifier l'illégalité. Vous essayez de justifier l'illégalité, et c'est vraiment dommage comme attitude corporative. Vous auriez pu faire preuve de bonne foi. Nous vous avons invités à faire en sorte — puis on n'a pas été les seuls à le demander; l'ensemble de la CMM, le maire de Montréal — que vous suspendiez vos activités le temps de la commission parlementaire comme preuve de bonne foi. Rien du tout, aucune preuve de bonne foi de la part de votre entreprise. C'est vraiment dommage.

Vous dites, dans l'ensemble de vos communications, que c'est du covoiturage urbain. Est-il exact qu'à Paris Uber a été condamnée à de la publicité trompeuse, à 150 000 € d'amende pour avoir utilisé le mot «covoiturage urbain», alors que ce n'est clairement pas du covoiturage? Et on a des lois au Québec qui déterminent le covoiturage, et clairement vous ne cadrez pas dans ces lois-là, parce que, pour que ce soit du covoiturage, le chauffeur doit décider de la destination, ce n'est pas le client qui décide de la destination et, dans votre cas, c'est le client qui décide de la destination. Est-il exact que vous avez été condamné en Cour d'appel à Paris pour publicité trompeuse?

Le Président (M. Reid) : M. Guillemette.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Malheureusement, je n'ai pas les détails de ce qui s'est passé à Paris par rapport à ça, mais j'imagine que, si vous les avez, c'est que ça doit être exact.

Mme Ouellet : C'est pratique de ne pas avoir les détails. C'est assez surprenant, pour des dirigeants d'une entreprise, de ne pas savoir ce qui se passe ailleurs. Je suis assez surprise. Est-il exact qu'à Paris aussi les dirigeants sont actuellement non pas en commission parlementaire, mais devant les tribunaux, et ils risquent des amendes, les 62 dirigeants, 50 000 € et 70 000 € chacun pour pratique d'activités illégales et incitation d'honnêtes citoyens à faire des pratiques illégales?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : En effet, c'est exact. Ce que je peux vous dire également, c'est que, dans plus de 70 juridictions à travers le monde, Edmonton étant la dernière, les gouvernements en place ont mis de la réglementation pour encadrer le type de services qui étaient offerts par UberX.

La raison pourquoi ils ont décidé d'encadrer ces services-là, c'est que, dans l'histoire moderne, et je suis certain que c'est le cas de l'Assemblée nationale, il n'est jamais arrivé que l'Assemblée nationale ici passe des lois sur des innovations avant qu'elles arrivent. Le gouvernement va voir l'innovation, va constater les bénéfices pour la population. La population va décider si, oui ou non, elle veut ce type de services là, et, par la suite, le gouvernement va légiférer pour s'assurer d'encadrer cette innovation-là. Ça a été le cas dans plus de, comme je le disais, 70 juridictions, incluant des pays, incluant des États, incluant des villes. Et nous, on est ici pour demander au gouvernement de réglementer ça.

Mme Ouellet : M. Guillemette, vous êtes un peu méprisant du travail des députés et de la législation en disant ça, parce que, oui, il y en a des innovations et il y a des gens qui vous ont précédé, qui justement sont venus nous présenter des innovations qui se sont faites, et les lois se sont adaptées. M. Alexandre Taillefer, que vous connaissez sûrement, avec Taxelco, fait des innovations. Taxis Coop, ici, à Québec, nous a présenté des innovations au niveau d'une application mobile qu'ils ont en place depuis déjà 2014. Il y avait de la géolocalisation depuis 2008. C'est assez méprisant envers les législateurs, les propos que vous avez.

Est-ce que vous seriez capables de nous donner... parce que, là, vous donnez seulement les villes où vous avez percé. Est-ce que vous êtes capables de nous donner le nombre de villes et le nombre de pays où les activités sont suspendues?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Je n'ai pas le décompte exact par rapport à ça.

Mme Ouellet : C'est pratique de ne pas avoir ce décompte-là et d'avoir l'autre.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Mme Ouellet, je vais juste... Si je peux me permettre, M. le Président...

Mme Ouellet : Non, je n'ai pas terminé. Je vais passer à ma prochaine question.

Le Président (M. Reid) : Je pense que M. Guillemette est en train de répondre à votre première question. Je voudrais quand même lui donner un petit peu de temps...

Mme Ouellet : Oui. Non, mais il m'a dit qu'il n'avait pas le décompte.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : C'est correct, c'est correct, M. le Président. Je vais la laisser terminer. Je m'excuse.

Le Président (M. Reid) : C'est bon. Ça va, c'est bon.

Mme Ouellet : Ça fait qu'on a eu la réponse, il n'a pas le décompte. Est-ce que vous pouvez me confirmer que la ville de Calgary a été obligée d'utiliser une injonction pour vous obliger à suspendre les services? Ils ont mis

en place une injonction temporaire pour faire en sorte que vous suspendiez vos services, et je crois que vous les avez suspendus. Est-ce exact?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : C'est exact que la ville de Calgary a émis une injonction temporaire, qu'on a pris la décision de respecter, bien entendu. L'injonction temporaire a été émise par le gouvernement, et la ville de Calgary, je tiens à le préciser, aujourd'hui, travaille sur une réglementation dans le but de permettre les services de covoiturage sur son territoire.

Mme Ouellet : Et, pendant ce laps de temps là, vous avez suspendu le service dans la ville de Calgary, comme nous vous le demandons ici, mais ici vous n'avez pas suspendu vos services.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Donc, la distinction fondamentale entre la ville de Calgary et le Québec, pour nous, l'interprétation qu'on en fait, c'est que, comme je l'expliquais préalablement, quatre mois avant de lancer nos opérations, on est allés rencontrer le gouvernement et on leur a demandé de nous régler. Il n'y a rien qui a été fait. Quand on a rencontré le gouvernement, on n'a pas dit : On lance dans quatre mois, voici comment ça fonctionne. On a dit : Écoutez, les services d'UberX sont populaires partout ailleurs, on va les lancer au Québec à un moment ou à un autre et est-ce qu'on peut travailler sur une réglementation ou un projet de loi pour encadrer le lancement de ces services-là? Il n'y a rien qui a été fait. On a lancé les services au Québec, et, au cours des 19 derniers mois, il n'y a rien qui a été fait non plus par rapport à nous demander d'arrêter nos opérations et, au cours...

Mme Ouellet : Ce n'est pas vrai qu'il n'y a rien qui a été fait. Il y a plusieurs saisies qui ont été faites et...

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : En effet. Je vais juste terminer, Mme Ouellet, s'il vous plaît. Donc, c'est bien que vous m'avez repris par rapport à ça. En effet, quand je dis qu'il n'y a rien qui a été fait, c'est faux. Il y a eu des commissions qui ont été mises en place, il y a des efforts qui sont faits, on les reconnaît et on est également pleinement conscients de ce que ça crée comme climat ici, et l'objectif, pour nous, c'est de participer à régler ça.

Mais, au cours des 19 derniers mois où on a opéré ici, au Québec, ce service-là a été adopté par la population. Les gens, les citoyens du Québec ont adopté les services de covoiturage urbain ici. J'en parlais tout à l'heure, je mentionnais le nombre de requêtes...

Mme Ouellet : Il me reste...

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Je veux juste terminer.

Mme Ouellet : Non, mais il ne me reste pas beaucoup de temps. Ça fait que je vais juste poser ma dernière question.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Je voudrais terminer quand même, je pense que c'est important.

Le Président (M. Reid) : Mais il me semble que vous avez répondu à la question. Il reste 1 min 30 s, donc je vais donner la parole à Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Quand vous dites que les citoyens veulent votre service, en fait, il est moins cher puis c'est plus abordable parce qu'il y a toute une série de frais que vous n'avez pas, dont la TPS, la TVQ, le permis de taxi.

Est-ce que ça va prendre une injonction de la part du gouvernement du Québec pour que vous suspendiez vos services? C'est dommage que vous obligiez les législateurs à utiliser ce genre de moyen là, que, de façon volontaire, vous n'exprimiez pas votre bonne foi au niveau de la collaboration. Et, lorsque vous dites qu'il y a des sondages qui disent que les services d'UberX sont souhaités au Québec, bien, je vous rappellerai un sondage d'Angus Reid, qui est sorti dernièrement, qui dit que 72 % des Québécois souhaitent qu'Uber soit réglementé de la même façon que les taxis. 72 %, c'est une très forte majorité.

Ça fait que faites attention dans vos affirmations parce que c'est beaucoup plus divergeant que ce que vous affirmez. Faites attention dans vos publicités. Uber a déjà été condamnée pour publicité trompeuse. Je pense que, comme dirigeant, vous avez une responsabilité, une imputabilité, et vous auriez tout avantage à respecter les lois du Québec pour ne pas vous retrouver à subir les mêmes procès que les dirigeants d'Uber subissent ailleurs dans le monde.

Je vous invite donc encore une fois à suspendre les services d'UberX. La commission parlementaire commence aujourd'hui, il nous reste trois semaines. Vous dites que vous voulez collaborer et que vous offrez toute votre collaboration, bien, démontrez-en la bonne foi et faites-en la preuve en suspendant les services d'UberX au Québec minimalement le temps de la commission parlementaire.

Le Président (M. Reid) : Merci. Le temps est presque écoulé, mais je vous laisse quelques secondes, si vous voulez commenter. Alors, nous passons au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.

• (17 h 10) •

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, M. Guillemette et vos acolytes, bienvenue. Je vais essayer d'avoir une approche un peu différente de mes collègues, puis je comprends leur point de vue, puis on pourra peut-être toujours éventuellement revenir, «backtracker» au niveau de l'argent qui pourrait être dû au gouvernement, parce qu'en fait, moi,

j'avais reçu un document de la part du ministre, puis, au niveau des grands items, des grandes intentions, on doit parler de la mise en place d'un environnement d'affaires équitable en tenant compte de l'émergence de nouveaux modèles.

Et puis je comprends tout à fait que vous êtes dans l'illégalité présentement. Comme vous l'avez dit puis comme je l'ai exprimé plus tôt aussi aujourd'hui, il arrive bien souvent que des innovations se pointent plus vite que le législateur ait le temps, donc, de légiférer. Mais il faudra quand même voir éventuellement, s'il en arrive à quelque chose, de voir ce qui s'est passé depuis que vous opérez puis de voir à aller chercher ce qui est dû.

Maintenant, vous dites que vous comblez un besoin. J'aimerais que vous m'expliquiez, outre l'avantage du prix, comment vous comblez un besoin différent de l'industrie du taxi?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Merci pour votre question. C'est une très bonne question. Je pense qu'il faut clarifier certaines choses par rapport à ça. Donc, vous savez, on peut voir ça comme, les services de covoiturage urbain prennent un client qui était dans le taxi et l'amènent dans le covoiturage urbain et s'arrêter là. Et on pourrait voir de la même façon les gens qui ont lancé Car2go, quand Communauto est arrivé, quand Bixi est là, tous les autres modes de transport.

On est tous d'accord pour dire qu'il y a un problème de congestion routière au Québec. Je pense qu'il n'y a pas personne qui peut affirmer le contraire. Je pense qu'on est tous d'accord pour dire qu'il y a une problématique au niveau des émissions à gaz à effet de serre qui sont émises dans le milieu du transport, et la raison fondamentale derrière ça, c'est l'auto solo. Donc, il y a une problématique qui est à dire : il n'y a pas assez d'alternatives dans les transports, ce qui fait que 80 %, à peu près, des gens au Québec utilisent leur voiture solo pour se rendre au travail, qui crée de la congestion et de la pollution atmosphérique.

Pour résoudre ça, il faut trouver des solutions pour convaincre les gens de changer leurs habitudes. Le point que vous souleviez est important. D'avoir des services de transport qui sont accessibles et abordables est un des premiers pans qui fait que les gens se disent : Bien, ça me coûte moins cher d'utiliser d'autres services que ma voiture personnelle. La technologie qu'on a apportée, l'innovation qu'on a apportée sur les services qu'on offre aujourd'hui l'est aussi, la fiabilité. Vous savez qu'à Montréal, en temps moyen, ça prend quatre minutes pour obtenir un véhicule. Donc, quand la personne a besoin de son auto, une des raisons fondamentales pourquoi elle l'utilise, c'est parce qu'elle est toujours disponible. Si on est capable d'offrir un service qui est fiable et que la voiture, elle est disponible rapidement, il va adopter ce comportement-là.

Deuxièmement, l'environnement dans lequel ça se fait. Quand je dis qu'on a eu 50 000 noms sur notre pétition et que les gens ont adopté notre service, ils l'ont adopté parce que ça leur plaît. La fonctionnalité de l'économie du partage qui est derrière Uber... Puis là je suis persuadé que certaines personnes ne seront pas d'accord avec l'économie du partage. C'est correct, il faudra définir ce que c'est, c'est un nouveau type d'économie qui n'est pas encore défini. Mais le partage, il se fait sur le principe que la personne, elle a un actif important qui est 95 % du temps stationné. Ça, c'est l'autre problématique : les gens ont une voiture, mais ils la sous-utilisent. L'objectif, c'est qu'ils n'aient pas besoin de s'en acheter une ou qu'ils diminuent leur utilisation. Et c'est pour ça que ça prend un cocktail de transports qui est fort, trouver des moyens pour convaincre une personne, que ce soit au niveau du prix, de la fiabilité et de la sécurité, et la technologie qu'on est capable d'apporter sur place va être capable de compenser.

Je vous donne un exemple. Les gens, quand ils sont dans leur auto, ils aiment ça écouter leur propre musique. Sur Uber, si le téléphone est branché en auxiliaire, c'est la musique du client qui joue. C'est une petite étape, mais c'est toutes ces étapes-là... Et je reconnais que l'industrie du taxi a fait des efforts, a apporté des technologies, et on a besoin d'une économie, au niveau du taxi, qui est forte également parce que c'est un joueur important. Mais il faut tous être là, incluant les services de covoiturage, et je pense qu'un des pans majeurs de cette commission, c'est d'évaluer les transports futurs qui ne sont pas encore aujourd'hui. Il faut les réglementer pour permettre de combattre l'auto solo.

M. Surprenant : L'industrie traditionnelle du taxi, évidemment, elle respecte les lois. Elle est contrainte à plusieurs égards, là, au niveau de son fonctionnement, ce que vous ne semblez pas être pour le moment. Si on parlait, donc, de vous mettre plus de contraintes et pour que ces contraintes-là ressemblent à celles qui sont édictées pour l'industrie traditionnelle du taxi et puis qu'au niveau de prix on vous demanderait de charger des tarifs équivalents à ce qui est chargé pour l'industrie traditionnelle du taxi, est-ce que vous considéreriez que vos avantages, autres avantages concurrentiels, feraient en sorte que votre modèle d'affaires serait toujours viable?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : C'est une bonne question, mais la question fondamentale en arrière de ça, c'est de brimer le consommateur, parce que l'objectif, pour le consommateur, c'est d'avoir accès à des transports qui sont abordables. Nos prix sont en moyenne jusqu'à 50 % moins chers qu'un taxi, et c'est un des avantages qu'on a. Mais l'avantage principal, il n'est pas relié à nous, il est relié au consommateur qui veut avoir accès à des transports moins dispendieux.

Mais une des choses qui s'est passée dans plusieurs juridictions, c'est que les autres juridictions ont revu également le modèle de prix de l'industrie du taxi et, si on prend une ville comme Edmonton, ont permis aux compagnies de taxi non seulement d'opérer dans leur modèle actuel en diminuant certaines réglementations, mais, au-delà de ça, d'opérer exactement dans le même modèle que les covoiturages urbains opèrent s'ils ont une application. Donc, ils peuvent prendre le même modèle et choisir de quel côté ils veulent opérer, soit au niveau du taxi, soit au niveau du covoiturage urbain avec le même véhicule, ce qui leur permet de compétitionner, mais surtout au consommateur d'avoir accès à un prix moins cher.

Le Président (M. Reid) : Merci. Le temps est écoulé pour le deuxième groupe d'opposition. Alors, il reste trois minutes, une enveloppe réservée au député indépendant. M. le député de Mercier.

M. Khadir : M. Guillemette, messieurs, le ministre vous a demandé qu'est-ce que ça vous prenait pour arrêter d'opérer, puisque tout le monde vous l'a dit au Québec. Tous les législateurs, toutes les personnes responsables, en position de responsabilité, vous ont dit : Vous n'avez pas le droit de faire ce que vous faites. Qu'est-ce que vous avez répondu finalement? Votre réponse, ça a été quoi? Qu'est-ce que ça vous prend pour arrêter?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Écoutez, la raison pourquoi on est ici aujourd'hui, l'objectif pour nous, là, ce n'est pas de parler, qu'est-ce que...

M. Khadir : Non, non, non, attendez, mais c'est parce que la question... Je n'ai pas beaucoup de temps. Pour arrêter, parce que votre activité est illégale — vous le savez, ça vous a été dit, d'accord — maintenant, qu'est-ce qu'il faut d'autre que la demande du ministre, la demande du Parlement, la demande du maire de Montréal, pour arrêter de commettre l'illégalité et entraîner, encourager des gens qui sont moins informés que vous et moi à commettre de l'illégalité et de se rendre passibles d'infraction au Code criminel, par exemple, qui est passible de prison? Est-ce que vous allez aller en prison à leur place, si jamais, par exemple, il y a des conducteurs qui sont emprisonnés? Est-ce que vous allez prendre la responsabilité d'aller en prison à leur place?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : M. Khadir, je ne pense pas que c'est à moi ou à nous de dire qu'est-ce que ça prend pour arrêter le service. Je pense que l'objectif de la commission aujourd'hui, c'est de regarder les pistes de solution futures pour réglementer, mais ce qu'on a expliqué, ce qu'on a...

M. Khadir : On va faire ça, mais ce n'est pas ça. En attendant...

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Juste terminer...

M. Khadir : Ma collègue vous a demandé : Est-ce que vous allez vous engager à arrêter? Parce que ce n'est pas raisonnable, vous vous moquez de tout le monde en disant ça, ce n'est pas raisonnable. Le ministre vous a demandé : Qu'est-ce que ça vous prend pour arrêter? Vous êtes devant un parlement, le ministre, vous êtes devant l'opposition officielle qui dit : Pour le moment, pour montrer votre bonne foi, pour qu'on puisse collaborer, il faut que vous arrêtiez.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : On a demandé, de manière régulière, à être réglementés depuis 19 mois. On est venus ici, vous vous souvenez, en juin 2015, on demandait de faire partie d'un projet spécial. Il y a d'autres parties aujourd'hui, il y a des commissions jeunesse qui sont sorties pour demander au gouvernement : Est-ce que ce serait possible de faire un décret pour permettre à Uber de continuer d'opérer, le temps que la commission se penche sur la situation actuelle?

M. Khadir : Mais rendez-vous compte que c'est du capitalisme sauvage parce que vous avez besoin d'opérer. Si les lois, et le Parlement, et le gouvernement ne respectent pas vos volontés, vous allez... Ça s'appelle du capitalisme sauvage. Est-ce que vous êtes en faveur du capitalisme sauvage, en plus d'opérer dans des conditions où vous organisez que les bénéfices soient délocalisés dans des paradis fiscaux? Est-ce que vous êtes en faveur du capitalisme sauvage, M. Guillemette?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Je pense, M. Khadir, que nous avons une certaine divergence d'opinions au niveau des termes utilisés. Je conviens que vous avez pleinement droit à votre opinion. Notre opinion, pour nous, ce n'est pas ça, et notre analyse qu'on fait de la réglementation en place, comme on expliquait, c'est que, oui, une réglementation en place pour le taxi, oui, une réglementation en place pour le covoiturage. Ce qu'on fait, c'est différent. On considère que c'est différent et ce qu'on demande au gouvernement...

M. Khadir : Mais ceux qui sont responsables de la loi vous disent que, malgré votre interprétation, vous avez le droit...

Le Président (M. Reid) : Le temps est terminé...

M. Khadir : ...ce n'est pas la bonne interprétation, arrêtez.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Mercier. M. le député de Mercier...

M. Khadir : Oui. Excusez-moi.

Le Président (M. Reid) : Le temps était terminé, il restait deux secondes. Alors, je voudrais dire que nous avons terminé. Maintenant, je vous remercie d'avoir été présents et d'avoir apporté votre contribution à nos travaux.

Je lève la séance dans quelques instants, le temps de permettre à nos prochains invités du Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi de prendre place.

(Suspension de la séance à 17 h 19)

(Reprise à 17 h 25)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Je souhaite la bienvenue à nos invités du Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi. Pour respecter les temps, nous devons dépasser l'heure normale de la fin, et je voudrais un consentement pour terminer à 6 h 10. Consentement?

Alors, vous connaissez, je pense, et vous l'avez fait vous-même de nombreuses années... Alors, vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Je vous demanderais de vous nommer, même si tout le monde vous connaît, et de présenter les personnes qui vous accompagnent.

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

M. Chevette (Guy) : Oui, M. le Président. Avant même de présenter le monde, je voudrais, par expérience vécue, féliciter les élus qui viennent de vivre trois quarts d'heure, une heure, d'une gravité, je trouve, très grande pour le Québec. Il s'agit de la démocratie et le respect de nos règles démocratiques, et je voudrais féliciter tous les élus qui sont passés ici, qui ont questionné puis qui ont voulu avoir la vérité. Et je voudrais souhaiter en retard la bonne fête au ministre qui fêtait hier son 20e anniversaire de naissance.

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Chevette (Guy) : Pour ce qui est des gens qui m'accompagnent, vous avez M. Leblanc de Van Médic; Mme Carole Dallaire, Saguenay—Lac-Saint-Jean; M. Mathieu... excuse, M. Tremblay, Jean-François, de Vaudreuil; et le président du CPCDIT, M. Tannous.

Moi, vous me connaissez, puis je vous avoue que je ne sais pas si j'ai le même calme que vous avez démontré, parce que je n'ai jamais assisté à quelque chose de si outrageant pour le Parlement, quelqu'un qui refuse même de répondre à un ministre, à des questions directes, à des invitations directes de se conformer à la légalité des choses. Je trouve ça épouvantable, et personnellement c'est ce qui nous a fait hésiter à venir ici, parce qu'on a cru, à un moment donné, que les dés seraient peut-être pipés. Vous savez, quelqu'un qui commet un vol, ordinairement, on ne le fait pas venir pour se faire raconter comment il a fait son vol puis comment il a continué à oeuvrer dans la vie. On lui donne une sommation, on le cite devant les tribunaux puis on le sentence. Et c'est pour ça qu'on a hésité à venir, mais on est venus parce qu'on s'est dit : Il faut que le bon sens triomphe.

Moi, c'est la première fois que je viens devant un parlement non pas demander de changer des choses mais de respecter les lois et règlements. C'est la première fois que je fais ça. On est venus souvent, d'autre part, demander de changer des choses, mais là on s'est dit : Il faut aller appuyer le gouvernement. S'il n'y a pas assez de moyens, on va demander d'en voter. Et c'est pour ça qu'on est allés ce midi appuyer le projet de loi déposé par Mme Ouellet, parce qu'à court terme il donne un moyen additionnel de dégeler, de dégeler cette compagnie qui se refuse systématiquement d'obéir aux règles du jeu. Et il me semble, là, qu'il pourrait y avoir un consentement parce qu'il n'y a pas de vide juridique dans ça. L'article 117 de la loi, là, lisez-le, là, puis le parlementaire qui sait lire ne peut pas trouver de vide juridique. Du transport rémunéré de personnes, là, c'est du taxi.

Et j'ai pris la chance d'écrire au Bureau de la concurrence, puis le Bureau de la concurrence, qui a pourtant louangé la technologie d'UberX, me dit carrément que ce n'est pas du covoiturage urbain, c'est bel et bien du transport de personnes rémunéré. Et, au deuxième paragraphe, il dit bien qu'on doit oeuvrer dans des conditions similaires. La concurrence, là, c'est des conditions similaires. Tu ne peux pas payer un permis de taxi 200 000 \$, payer une assurance 2 000 \$, payer une plaque d'immatriculation 1 000 \$, un cours de formation de 750 \$, puis mettez-en, là, deux examens de l'auto deux fois par année, des vérifications mécaniques, et puis on en demande, et on en demande. Et vous voulez qu'on investisse alors que des gens viennent gruger notre gagne-pain, viennent gruger du salaire. Il y en a qui ont perdu jusqu'à 200 \$ par semaine depuis le mois d'octobre.

Il est temps que l'on se réveille et qu'on se donne les moyens d'arrêter ces illégalités-là. Et, si le président me le permet, je vais la montrer, la lettre comme quoi le Bureau de la concurrence du Canada nous donne raison et qu'ils ont menti ici effrontément, ceux qui sont passés devant nous.

Le Président (M. Reid) : J'aimerais que vous enverrez la lettre à la secrétaire de la commission qui va s'assurer de la distribuer.

M. Chevette (Guy) : Ça me fera un plaisir déboutonné.

Le Président (M. Reid) : Il vous reste cinq minutes de vos 10 minutes, monsieur.

• (17 h 30) •

M. Chevette (Guy) : Je sais, monsieur, mais c'était plus fort que moi. Je pense qu'il serait facile pour nous de démontrer tous les efforts qu'on a faits malgré toutes les exigences que l'on a pour que l'industrie véritablement progresse. On le sait qu'on a des pas à franchir, on le sait qu'on n'est pas parfaits, mais le 8 juillet, avec plusieurs des personnes qui sont ici, dans la salle, là, le 8 juillet, on a dit au ministre : On est prêts à vous aider, on est prêts à vous aider à trouver une application nationale, québécoise, et M. Homsy, tantôt, vous l'a dit aussi, on travaillerait là-dessus. Vous avez déjà subventionné 250 000 \$ pour rechercher ce genre d'application, on vous en demande rien que la moitié, nous autres, puis

peut-être moins, puis on va vous en trouver une application nationale. On ne peut pas légiférer en fonction d'une technologie. On légifère aussi en pensant aux humains qui vivent les lois, et ça, je vais vous en parler un petit peu.

Moi, je pense que les travailleurs du taxi, M. le ministre et MM. les parlementaires, ce qui compte pour eux, c'est leur emploi, premièrement, premier objectif fondamental. Ils se sont acheté un emploi, ces gens-là, 200 000 \$, 210 000 \$, 260 000 \$ à des places, un permis, pour s'acheter un emploi, et on vient les bafouer complètement ici. On dit : Décontingentez, il n'y a plus de problème. Vous aurez remarqué que les permis sont légèrement à la baisse. Les gens se disent, puis vous êtes un ancien banquier, M. le ministre, vous savez ce que ça veut dire, les gens qui ont payé 200 000 \$ puis qui en doivent encore 190 000 \$, ils ne vendent pas à 150 000 \$ puis à 140 000 \$. C'est la raison pour laquelle les permis restent encore très élevés. Sinon, on prendrait toute une débarque, vous le savez très, très bien, et leur fonds de pension, il n'y en aurait à peu près pas, si jamais ils n'avaient pas eu les dettes qu'ils ont là présentement. Ça, c'est dégueulasse de vivre ça, et moi, personnellement, je trouve que c'est immoral dans un Québec qui se dit qu'on soutient les gens qui se débrouillent, qui s'intègrent à la collectivité puis qui veulent gagner leur vie sans se ramasser sur la sécurité du revenu. C'est très respectable.

Le gouvernement, j'avais le goût de vous brasser un peu plus parce que ça fait la deuxième fois qu'on vient ici pour la même compagnie qui rit de nous autres. Puis on dit : Ah! Chevrette — moi, ça me choque en maudit, vous le savez comment je suis impulsif et émotif — mais, Chevrette, tu ne comprends pas, c'est une nouvelle technologie. Mais oui, mais une nouvelle technologie doit-elle l'emporter sur les lois? D'abord, fondamentalement, là, une nouvelle technologie, dans six mois, elle peut être dépassée. On peut présenter une nouvelle technologie qui cadre beaucoup plus, par exemple, avec l'ensemble des transports de personnes, y compris le transport adapté, comme à Laval où on a intégré le transport adapté au système qu'ils ont, qui existe.

Moi, je considère qu'il est temps qu'on se réveille, qu'on dise : C'est illégal. On prendra des injonctions s'il le faut, parce que, manifestement, la bonne foi n'était pas là, là. Manifestement, il ne veut rien savoir, il veut continuer. Je pense qu'il faudra prendre les grands moyens, et le Parlement a tout... Si notre Parlement n'est pas capable de mettre fin à quelqu'un qui s'obstine à vouloir obtempérer à la légalité, bien, je m'excuse, il faut prendre des actions. Sinon, à qui voulez-vous qu'on se fie, si le Parlement ne prend pas position solidement?

Je pense qu'on a fait beaucoup d'efforts. Je n'ai malheureusement pas le temps de vous en faire part, mais je peux vous dire que M. le ministre, il a un double mandat, lui, c'est l'électrification du réseau de transport des personnes. Déjà, 40 % de la flotte, ils disent qu'ils n'ont rien fait, déjà, 40 % de la flotte est hybride ou bien électrique. Des régions comme l'Estrie sont quasiment toutes hybrides à 100 %, 81 sur 84, et je pourrais continuer. Trois-Rivières en a pareil puis tout. On est prêts, dès 2017, à aller dans l'objectif de votre mandat, M. le ministre. Mais donnez-nous la chance, par exemple, de cesser de travailler avec du monde qui nous coupent puis qui nous coupent. Si on perd du traitement, on ne peut pas investir dans la réalisation d'un mandat comme vous avez. Mais donnez-nous la chance de réaliser nos emplois, puis on va être capables de réaliser.

Et le mauvais exemple d'Uber transpire dans toutes les régions du Québec. Mme Dallaire pourrait vous raconter comment ça se passe dans le Saguenay, Chicoutimi, qu'on pense qu'il n'est pas rendu là. Il n'ira pas là, Uber, mais les gens misent et veulent imiter UberX. Si lui est capable de faire de l'illégalité puis ne pas payer de taxes, ne pas payer d'impôt, moi, je peux me promener... au lieu de 20 \$, je vais me prendre 15 \$, puis je n'aurai pas de taxes à payer, puis je n'aurai pas d'impôt à payer. C'est la mentalité qui se développe, qui va se développer partout au Québec, et ça, là, c'est évident et c'est l'effet d'entraînement de personnes qui braquent l'autorité gouvernementale.

Moi, je ne suis pas un anarchiste puis je veux vous dire très honnêtement qu'on doit respecter les lois et règlements, mais il faut prouver, par exemple, qu'il faut adapter les lois aux circonstances. Ça n'a pas d'allure de tolérer que c'est rendu que c'est une compagnie qui a une application qui gère le transport des personnes au Québec, qui gère le transport payé des personnes. Ça n'a pas de bon sens. Et non seulement vous devez le dire, ça fait plusieurs mois qu'on le dit, ça fait 15 mois. Ça fait deux fois que le Parlement est convoqué pour cette même compagnie.

S'il vous plaît, s'ils n'ont pas de respect pour vous et pour nous, j'aimerais que vous en ayez pour nous. Je vais répondre aux questions.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme Chevrette. Alors, nous allons passer maintenant à la période d'échange. M. le ministre.

M. Daoust : Alors, écoutez, bienvenue, tout le monde. Je suis content de vous accueillir ici pour discuter d'un sujet qui nous préoccupe. On se souviendra à l'origine que cette commission parlementaire là vise trois grands objectifs : à la base, la sécurité de la clientèle; le deuxième point qui est l'amélioration ou la qualité de services à cette clientèle-là; et, troisièmement, que nous vivions dans une industrie équitable. Et, quand on dit une industrie équitable, je pense que collectivement autour de la table aujourd'hui, de différents groupes politiques, on s'est exprimé, je pense, un peu de façon... en tout cas, la plupart des partis politiques considèrent que ça ne doit pas aller dans cette direction-là.

Alors, je ne veux pas qu'on pousse le débat seulement sur ça. On va le régler, ce problème-là. Mais j'aurais aimé, si vous le permettez, parce que je vous connais bien, M. Chevrette, mais entendre M. Tannous nous parler de l'industrie, qui a connu des mauvais jours, qui a eu une mauvaise réputation à un certain moment. Et je sais que vous travaillez actuellement à améliorer la qualité du service à la clientèle et j'aurais aimé ça voir où vous vous en allez avec ça, où vous êtes rendus dans tout ça, parce qu'à la base, la qualité de service à la clientèle, c'est ça qui va faire que l'industrie va survivre.

M. Tannous (Georges) : Oui. Salut, bonsoir. Comme comité provincial, on travaille sur plusieurs dossiers. Premièrement, la formation, on a parlé tantôt, M. Homsy, il a parlé là-dessus, les applications... On travaille aujourd'hui sur une application et on pense qu'on va avoir une application pour toute la province avant la fin de l'année.

Transport adapté, de plus en plus, depuis 2001, plus de vans adaptées qui sont sur la route. Le transport adapté, aujourd'hui, il est beaucoup mieux servi qu'avant. C'est des clientèles importantes. On l'inclut encore dans nos systèmes d'application. Encore, les voitures électriques, encore, ça va être inclus dans le système d'application encore qu'on a.

Les formations, je pense, c'est quelque chose qui est bien étudié par rapport à... façon touristique dans toutes les villes. On a un dossier disciplinaire. On travaille encore, je pense, avec la ville de Montréal pour essayer de trouver une solution par rapport à la discipline, et surtout il y a beaucoup des... c'est sûr, dans les compagnies, il y a un règlement disciplinaire, mais il y a des voitures qui n'appartiennent pas à des compagnies. Donc, comment on va faire la discipline avec ces personnes-là? Donc, il y a encore de... On parle avec la ville de Montréal pour trouver une solution là-dessus. Les voitures électriques, c'est sûr qu'on a parlé là-dessus, en 2017. Ça, c'est des projets qu'on prépare aujourd'hui.

• (17 h 40) •

M. Daoust : Peut-être une dernière question parce que je veux laisser le temps à mes collègues aussi du gouvernement de poser des questions. Vous avez parlé d'une application. Vous savez, actuellement, la difficulté que nous rencontrons avec UberX, c'est à la base une application informatique séduisante, mais qui fonctionne dans l'illégalité chez nous. Vous êtes à installer une application technologique aussi, et M. Homsy tantôt nous a dit qu'ici il y en avait une qui fonctionnait à Québec, qui fonctionnait bien et que ça répondait aux besoins. Une des forces d'Uber, c'est d'avoir la même application un petit peu partout.

Est-ce que vous vous installez en parallèle de ce que fait Québec? Est-ce que vous pourriez travailler avec le même véhicule? Ce que disait M. Homsy tantôt, j'avais l'impression d'avoir entendu que ça pourrait se généraliser beaucoup et, si on avait un modèle, ça pourrait être très bon pour le Québec parce que j'aime beaucoup entendre parler de ces technologies-là, on n'est pas en retard. Mme la députée de Vachon disait tantôt que justement elle était contente qu'on ait développé ça chez nous. C'est très vrai, on est capables de développer ça.

Alors, parlez-nous un petit peu de ce que vous faites puis de voir s'il n'y a pas moyen de vous coordonner un petit peu avec Québec dans ça.

M. Tannous (Georges) : Oui. Merci. Merci pour cette question, c'est important.

Aujourd'hui, Québec, il y a des applications. À Montréal, chaque compagnie... presque toutes les compagnies à travers la province, elles ont des applications. On parle plus que 90 %. Donc, tout le monde, ils ont des applications.

Aujourd'hui, on travaille pour une application unique pour toute la province. Est-ce que ça prend celle de Québec? On travaille avec ça, mais on a plusieurs demandes de quelle application qu'on va prendre, mais encore il y a beaucoup des ajouts qu'on va mettre dans cette application. Exemple, aujourd'hui, on paie par Visa pour l'application. Nous autres, on sait qu'il y a Cool Taxi qu'on a. Cool Taxi, c'est comme on donne de l'argent... on donne des coupons pour que l'adolescent qui prend seulement le taxi avec ça au lieu qu'il paie dans le restaurant ou dans un bar. Dans cette application, on peut avoir encore une partie qu'on peut mettre de l'argent, que le père, il est capable de mettre l'argent dans cette application parce que le fils, il n'a pas de Visa, il n'a pas de MasterCard. Donc, il peut encore utiliser cet argent-là, comme 50 \$, et cet argent-là, il ne peut pas l'utiliser ailleurs, sauf pour le taxi.

Donc, pour ça, il y a des programmations là-dessus. On travaille fort pour faire quelque chose qui est différent, qui est à la hauteur du Québec.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député d'Ungava.

M. Boucher : Merci beaucoup, M. le Président. Bonjour, M. Chevrete. Bonjour, M. Tannous. Salutations à ceux qui vous accompagnent aussi.

Vous savez, bon, ce matin, je ne sais pas si vous étiez là au moment où M. Taillefer donnait son témoignage, bon, lui avait certaines vues, certaines visées. Il a utilisé des qualificatifs en parlant, bon, de la loi sur le taxi puis la réglementation, d'infantilistes, de dépassées. Je regarde, bon, les gens qui sont en arrière, dans l'audience, il n'y a pas de millionnaires dans ça. En tout cas, s'il y en a, je ne les vois pas. C'est tous des gens qui travaillent fort puis souvent pour pas grand-chose à la fin de la semaine.

Partagez-vous un peu les vues de M. Taillefer? Seriez-vous en faveur d'un remodelage de tout ça pour améliorer le service aux clients, premièrement, puis donner aussi peut-être plus de profitabilité à celui qui décide de consacrer sa vie à cette industrie-là? Je voudrais vous entendre là-dessus un petit peu.

M. Chevrete (Guy) : ...au moins que M. Taillefer a passé par le processus légal. Ça, je respecte ça.

Quant au contenu de ses recommandations, je pense qu'il y a beaucoup de bémols et de nuances à faire parce qu'à toutes fins pratiques, moi, en tout cas, ce que j'en ai compris — d'une lecture rapide, il faut que je l'admette, parce qu'on se préparait à passer ici — une lecture rapide, il dénonce UberX, mais il aimerait emprunter le mode de paiement d'UberX, 50 % de moins ou 200 % de plus. C'est à discuter, ça. Nous aussi, on est prêts à parler de modulation, là, très facilement à part de ça, parce qu'il y a des gens qui travaillent de nuit puis qui aimeraient avoir une prime de nuit. Il y en a d'autres qui disent : Bien, aux heures de pointe, peut-être qu'il pourrait y avoir un pourcentage. Je ne suis pas sûr, moi encore, mais il y a des occasions précises où il pourrait y avoir modulation, mais modulation pas en concurrence avec une autre compagnie, modulation qui est réglementée par les gens. J'espère qu'on va arrêter de nous endormir avec l'économie de partage d'UberX, là. Les trois filles qui ont pris UberX pour Montréal-Laval, là, j'espère que ce n'est pas de l'économie de partage de leur avoir chargé 500 \$, là, pour aller à Laval, là.

Une voix : ...

M. Chevette (Guy) : Oui, je ne sais pas qu'est-ce qu'ils se sont partagés, mais on a essayé de nous endormir avec toutes sortes de termes : covoiturage urbain, auto solo, puis ils en ont mis. Économie de partage, ça a l'air in, ça a l'air beau, mais c'est quoi, ça? Quand tu transportes une personne d'un point a à un point b moyennant rémunération, c'est du transport de personnes. Ce n'est pas du covoiturage d'aucune manière, et ça, il va falloir l'expliquer à des gens qui veulent peut-être concurrencer. Mais moi, je vous avoue, je n'ai pas assez approfondi le mémoire, mais ce point-là précis m'a frappé d'autre part, de chez Uber, là.

Oui, la modulation, mais discutée avec le gouvernement, discutée avec le Parlement et puis un règlement qui encadre cela. Sinon, les folies furieuses de 500 \$, là... puis il y a des barmaids qui ont payé pour des clients, puis elles ont eu des regrets. Elles se sont ramassées avec des factures épouvantables : trois kilomètres à Montréal ont coûté 97 \$, tu sais. Il y a des limites.

M. Boucher : Le temps va très vite. Ce n'est pas que je ne veux pas vous entendre, mais j'ai mon collègue à côté qui trépigne. Donc, je vais lui laisser la chance. Merci beaucoup.

M. Chevette (Guy) : C'est beau. Puis lui, je sais pour qui, la question.

Le Président (M. Reid) : Alors, M. le député de Dubuc.

M. Simard : Merci, M. le Président. D'abord, vous comprendrez, on a parlé beaucoup de Montréal et de Québec, là, mais on s'imagine que, dans les régions, ce n'est pas tout à fait la même affaire.

Je sais que Mme Dallaire a des taxis électriques et des taxis qui sont hybrides. Je sais aussi qu'elle utilise quand même des technologies pour être, au bon moment, là où le client a besoin d'elle. J'aimerais l'entendre, quel effet une activité illégale comme Uber peut faire dans une région. J'aimerais l'entendre à ce niveau-là également.

Mme Dallaire (Carole) : Bien, je vous remercie, M. Simard. Écoutez, M. le ministre, moi, je représente, au comité provincial, les régions, parce que je viens d'une région, éloignée pour certains, proche pour d'autres. Je viens du Saguenay. Plus précisément, moi, mes taxis sont à La Baie, mais j'ai parlé à des gens de Val-d'Or, j'ai parlé à des gens de Sept-Îles, puis ils ont sorti aussi dernièrement dans les médias.

Écoutez, Uber, l'appellation, la technologie, dites ce que vous en voulez, ce n'est que la pointe de l'iceberg. Ce que ça a fait depuis 18 mois dans les régions, c'est que le transport illégal nous a envahis. Quand je vous dis envahis, les termes sont minimes. Maintenant, ce qu'on voit dans les réseaux sociaux, Facebook, Kijiji, LesPAC, les gens s'annoncent, s'affichent : voiturier, besoin de transport, il y en a partout. Et les gens inscrivent aussi, j'ai vu des messages sur Facebook, où les gens écrivent : Si Uber ne se fait pas arrêter, pourquoi, moi, je le serais? Donc, on est envahis. Ça s'appelle des Roger, des Yvon, des Ti-Noir, des n'importe qui, mais c'est partout. Les gens donnent des cartes d'affaires, ils ont leurs téléphones cellulaires, ils se montent des clientèle, ils passent des dépliants dans les centres d'hébergement pour personnes âgées.

Alors, ce que nous, on veut, ce que moi, je veux pour les régions, c'est que si, un jour, on réussit à arrêter des gens qui font du transport illégal, et il y a des suspensions de permis, ça va faire peur à d'autres et si, à un moment donné, il y en a une dizaine qui se font arrêter dans la même semaine, peut-être qu'il y en a quelques-uns dans les salons qui vont se dire : Bon, bien là, on va se tenir un peu plus tranquille.

Je vous dirais que moi, sur 15 taxis, la diminution du téléphone, je l'ai vue énormément. Ce qui sauve mon entreprise, c'est que justement, faisant partie d'un comité comme ça, on a appris, le taxi, à se diversifier, à s'en aller du côté médical, transport adapté, du scolaire. C'est ce qui nous a sauvés dans les régions. Ceux qui n'ont pas fait ça, je vous le dis, ce n'est pas facile, parce que le téléphone pour des appels locaux, ça ne sonne plus dans les régions. On est prêts à participer avec vous, à s'améliorer, mais il faut vraiment qu'il y ait des sanctions qui soient appliquées pour que le transport illégal, de toute forme que ce soit, arrête au Québec. Il faut conserver les emplois de l'industrie du taxi. Je vous remercie.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme Dallaire. M. le député de Mégantic, il vous reste presque deux minutes.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, madame. Bonjour, messieurs. Écoutez, un concept qu'on a parlé beaucoup durant la journée, et j'aimerais vous entendre là-dessus, c'est le cas du concept d'agglomérations où, pour certains éléments, on a recommandé, je dirais, d'utiliser une certaine souplesse. J'aimerais entendre votre position à cet égard.

M. Chevette (Guy) : Je vais laisser la parole à M. Tannous, mais je vous dirai, contrairement... en tout cas, personnellement, je partage beaucoup ce que le RTAM a expliqué tantôt sur les agglomérations. Il faut étudier cela, bien sûr, dans un contexte où tu as une appellation... pas une appellation, voyons... une application régionale, nationale même. Il va falloir qu'on se penche là-dessus parce qu'on suit toutes les autos. Il faut qu'elles soient d'une efficacité totale. Donc, moi, personnellement, je pense que le RTAM a présenté une proposition que nous partageons.

• (17 h 50) •

M. Tannous (Georges) : Seulement, il faut faire beaucoup attention là-dessus par rapport à l'agglomération. Comme exemple, je peux donner Laval. Quand tu t'en vas vers, à la fin, comme Saint-François, tu vas avoir moins de services, parce que l'agglomération est tenue parce qu'on a besoin de voitures dans chaque agglomération, parce que, s'il y a beaucoup d'ouvrage à Montréal, on ne veut pas que tout le monde aille à Montréal. Donc, il faut qu'on garde les voitures, comme à Laval, à Saint-Eustache. Exemple, à Laval, s'il y a plus d'ouvrage à Saint-Eustache, donc il n'y a aucune voiture qui va travailler à Saint-Eustache.

Donc, pour ça, l'agglomération est très importante de la garder, mais de travailler sur application, de façon... Quand il n'y a pas de disponibilité, on peut l'utiliser, je pense, c'est bon, comme il a fait à Québec. Peut-être on peut travailler là-dessus.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons passer maintenant à l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, bienvenue, M. Chevette, M. Tannous, Mme Dallaire, M. Leblanc et M. Tremblay. Bienvenue à l'Assemblée nationale.

J'en profiterais peut-être, parce qu'il y a une section de votre mémoire dont vous ne nous avez pas parlé, et on l'a abordée un peu plus tôt, puis vous l'avez chiffrée, donc les pertes fiscales actuelles engendrées par le taxi illégal. En fait, peut-être nous présenter, là, comment vous avez préparé ces pertes fiscales là, où on voit un total annuel des pertes fiscales de 7,2 millions au niveau du gouvernement. Ce n'est quand même pas rien, 7,2 millions. Donc, je pense que, lorsqu'on se demandait c'était combien, bien, il y a une évaluation, en tout cas, préliminaire qui est faite là, et on avait des recommandations un petit peu plus tôt aujourd'hui de même pouvoir aller rechercher — c'était même Taxelco — d'aller rechercher ces pertes fiscales là. Et d'ailleurs le ministre a demandé à Uber sa liste de chauffeurs, et on n'a pas eu de réponse, mais bel essai. Donc, pouvez-vous nous présenter...

M. Chevette (Guy) : Nous, on a travaillé avec certaines compagnies, puis on leur a demandé des chiffres de base, et on a mis une petite équipe de gens qu'on leur a dit : Faites-nous des calculs, ce que peut représenter ce que le Québec peut perdre, par exemple, en TPS et en TVQ. Puis on a parti aussi du fait que, nous, en perdant des revenus, bien, automatiquement, si on perd des revenus, on paie moins de TPS nous autres aussi, puis, si on perd des revenus, nos impôts baissent également. Donc l'État, encore là, y perd au change, alors que ceux d'UberX, qui arrondissent des fins de mois, en plus de ne pas payer de TPS, ils ne cumulent pas leur salaire qu'ils font avec UberX à leur salaire. Donc, ils ne sont pas imposés en conséquence du salaire réel perçu, et voilà pourquoi on a des chiffres qui...

Nous, on est perdants, l'État est très perdant, et, de la manière que j'ai compris, vous n'êtes même pas capables d'obtenir une liste de ceux qui fraudent. C'est rendu grave. Je n'ai jamais vu ça, moi. Un gars qui m'aurait répondu ça, le temps que j'étais assis à votre place, là, vous pouvez imaginer que j'aurais grimpé dans les rideaux. Mais ces chiffres-là sont sans doute à contre-vérifier parce qu'on y est allés à partir d'extrapolations.

Mme Ouellet : Est-ce que vous pourriez aussi nous présenter... Lorsque je parlais, là, avec des chauffeurs, les gens me parlaient des pertes qu'ils vivent actuellement, entre 50 \$ et 70 \$ par jour. Est-ce que c'est ce que vous avez aussi comme information comme pertes actuelles pour les chauffeurs?

M. Chevette (Guy) : Je n'ai pas compris le montant.

Mme Ouellet : Les pertes de revenus quotidiennes des chauffeurs, on m'indiquait entre 50 \$ et 70 \$. Je ne sais pas si, vous, vous avez...

M. Chevette (Guy) : Il peut y en avoir qui ont ça, mais on me dit, moi, que, dépendant des zones ou des agglomérations, il y en a qui perdent 100 \$ et même 200 \$ par semaine. C'est très grave, ça, quand tu as des paiements à rencontrer sur un permis qui t'a coûté 210 000 \$ ou 220 000 \$. Il y en a qui ont hypothéqué leur maison pour venir à bout de s'acheter un emploi.

Et moi, c'est cette partie-là qu'on ne discute jamais, mais qui est importante, nous avons là 50 % de nouveaux arrivants au Québec qui n'ont pas été capables de travailler dans leur diplomation, vous le savez, la diplomation d'autres pays, et qui n'ont eu d'autre alternative que de s'acheter un emploi, puis ils se sont acheté un taxi en se regroupant, deux, trois noms sur le même permis pour venir à bout de faire des chiffres de huit heures puis gagner le pain pour leurs enfants.

Moi, je vous avoue, on le sent, on le sent beaucoup, mais c'est environ, on peut dire facilement 100 \$, là, c'est connu, facilement. Mais il y en a qui, dans certains secteurs de la ville, c'est 200 \$, ils me l'ont dit. Il y a un type, un chauffeur qui pleurait, un soir, puis qui m'a dit — moi, j'étais à Montréal — il m'a dit : J'ai fait 40 \$ dans ma journée, 12 heures de travail. Il est venu me mener à un hôtel pour séjourner, là, et c'était une course de 15 \$. Ça lui faisait 55 \$ pour 13 heures. Puis vous voyez que, quand on regarde ce qui se passe dans l'illégalité avec Uber, ces gens-là, là, il y a de l'exaspération.

C'est pour ça que je devais commencer mon exposé en vous disant : On a vécu d'espoir et de désespoir. D'espoir quand le ministre qui a précédé celui-ci a dit : C'est illégal. On a dit : Enfin, il va se réveiller puis il va nous régler ça. De désespoir quand le même ministre a dit : Mais Uber est là pour rester. On a dit : Bien là, qu'est-ce qui se passe? Qu'est-ce qui se produit? D'espoir avec le nouveau ministre, il dit : Moi, il dit, c'est illégal. On l'a vu aujourd'hui, il l'a prouvé qu'il le considérait comme illégal. Là, on revire, on revient avec de l'espoir. Pourriez-vous vous arranger pour ne pas qu'on se dégonfle à nouveau, là?

Et puis je pense que le ministre pourrait très, très bien nous dire : Moi, je vais donner suite, je suis un homme de parole. On ne m'embêtera pas avec les chiffres, je suis un ancien banquier, puis deux et deux, ça fait quatre, puis tu nous dois tant qu'on ne l'a pas, puis la loi dit ça, puis c'est ça qu'on fait. C'est ça qu'il faut que vous fassiez et soyez assurés après qu'on va collaborer de toutes nos forces.

Depuis juillet qu'on dit qu'on veut collaborer à un code de bonne conduite. On veut collaborer à un cours de formation mieux adaptée, un code qui va nous donner même la connaissance des lieux. Comme la ville de Montréal, là, c'est anormal qu'on ne puisse pas savoir les grands événements, qu'un chauffeur de taxi ne connaisse pas les grands événements statutaires ou les sites historiques. Bien sûr qu'on sait ça. On va travailler à un programme de formation mieux adapté, on va travailler rapidement à une application québécoise puis nationale s'il le faut. On a même un de nos membres qui fait partie du comité canadien puis qui dit qu'on serait capables d'avoir, même, une application internationale, s'il le faut. Mais arrêtons de faire un trip, là, d'une application, d'une technologie. Soyons réalistes. C'est du monde que vous gérez, là, quand vous nous écoutez, là. Ceux qui sont là, là, ou bien ils vont me dire : Tu n'as pas assez parlé, tu aurais dû dire ça de plus puis... Je suis sûr que c'est ça. Mais moi, je vous dis une chose : Pensez que ce sont des humains qui se sont payé un emploi et qui veulent travailler avec vous autres pour améliorer, de façon constante, dynamique, la profession, je dis bien la profession, de chauffeur de taxi.

Mme Ouellet : Je voudrais aussi peut-être sensibiliser les membres de la commission aux exemples internationaux que vous avez apportés dans votre document, parce que, dans le document de la consultation, qui est un peu léger, les exemples étaient pas mal tous dans la même... C'est comme un peu la tour de Pise qui penche du même côté.

Donc, j'aimerais ça que vous nous présentiez peut-être un petit peu d'autres exemples.

M. Chevette (Guy) : Bon, c'est un autre exemple de dégonflement, ça, quand j'ai vu ça, parce que pourquoi mettre seulement Edmonton, avec une entente avec un conseil municipal puis qui... Pardon?

Une voix : ...

M. Chevette (Guy) : Exact, ils ont juste cet exemple-là au Canada, là, les autres sont contestés. Puis ce n'est pas fini, la contestation des chauffeurs de taxi d'Edmonton, en passant.

Bon. Moi, j'aurais pu vous donner, moi, bien plus que ça : la Corée du Sud, l'Inde, le Japon en très grande partie. Il n'a pas dit qu'il a fait faire faillite à toute l'industrie du taxi de San Francisco. Il n'a rien dit de ça. Il a essayé de vous emplir ou bien d'être grossier en ne répondant pas à vos questions, alors que nous autres, on vous dit : On est des humains, des humains.

Le Président (M. Reid) : On va passer au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.
• (18 heures) •

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, M. Chevette, M. Tannous, Mme Dallaire, M. Leblanc, M. Tremblay, bienvenue.

Alors, je vais prendre une approche, encore une fois, comme j'ai mentionné plus tôt à d'autres, un petit peu différente, là. Je pars du principe que le document qu'on a reçu allait dans le sens où on parle de mise en place d'un environnement d'affaires équitable en fonction de l'émergence de nouveaux modèles d'affaires facilitée par l'arrivée de nouvelles technologies.

Mais, avant ça, une petite parenthèse. Je suis très conscient de... En fait, je crois être bien conscient de ce que vous vivez en tant qu'industrie, en tant que secteur d'industrie. Vous m'apparaissez être des citoyens honnêtes, travaillant, et puis on lit, ici et là, que vous inculquez des valeurs aussi à ceux qui vous suivent. Je vous en félicite.

Par contre, il y a parfois des mouvements de société qui sont difficiles à arrêter. Et puis on l'a vu par le passé, au courant de l'histoire, puis j'en ai fait état, le premier cas, là, qui était M. Vanderbilt, il transportait des gens en bateau et puis il a fonctionné différemment de ce qui lui était demandé. Il a eu des poursuites, il est allé en cour, tout ça, puis, à la fin, ils se sont rendu compte qu'il fallait que ça change. Alors ils ont changé ça finalement, et puis, bon, il a pu opérer. Fin de la parenthèse.

Ce qu'on vit aujourd'hui, bien, on a des joueurs, vous le dites, très riches, donc bien équipés pour veiller tard, des joueurs comme Uber et autres, qui viennent s'immiscer dans votre marché, et puis, malheureusement peut-être il y a des citoyens qui aiment ça puis qui l'utilisent. Alors, ce que j'essaie de voir... Là où je veux en venir, c'est qu'avec l'approche qui était préconisée avec le document qu'on a eu, c'était de voir s'il n'y aurait pas des solutions pour travailler ensemble, en fait, alors tout en vous protégeant. On ne veut pas aller dans le sens d'une déréglementation et puis de vous faire assumer un risque qui est indu, à mon avis. Mais comment on pourrait peut-être, au contraire, travailler avec des nouveaux joueurs et puis en leur permettant peut-être d'aller chercher une part de marché qui pourrait peut-être, comme l'un le prétend, vous donner un marché plus important éventuellement? Alors donc, le point, c'est qu'il y aurait sûrement façon de travailler, ce que certains prétendent, avec ces nouvelles technologies là.

Alors, si on arrivait puis on proposait des contraintes plus importantes à ces nouveaux joueurs là, qui seraient similaires, comme le mot que j'ai utilisé tantôt, aux contraintes de l'industrie du taxi, puis avec des tarifs minimums qui seraient pour être très près de ceux de l'industrie du taxi, vous ne pensez pas que ça pourrait être viable à ce moment-là?

M. Chevette (Guy) : M. le député, j'ai lu même votre communiqué de presse et je me suis demandé si votre formation politique voulait véritablement travailler à l'émancipation de cette industrie-là dans la légalité d'abord. Comme député ou comme formation politique, vous êtes-vous posé la question qu'il faut travailler dans un cadre de légalité et non pas dans l'illégalité? Je me suis également...

M. Surprenant : Bien sûr que oui.

M. Chevette (Guy) : Je n'ai pas fini, je m'excuse. Vous m'avez posé une question d'envergure et longue, donc je vais vous fournir une réponse appropriée.

Vous affirmez, dans votre communiqué de presse, qu'il y a un vide juridique. Voulez-vous bien me dire où est le vide juridique par rapport à l'article 117 de la Loi des transports qui parle très, très bien que ce n'est pas du covoiturage et que c'est du transport rémunéré de personnes? Voulez-vous bien me dire où est-ce qu'il y a un vide juridique dans la gestion actuelle? Il y a un vide juridique pour UberX parce qu'ils sont complètement en dehors de la légalité, mais, s'il arrêtait son illégalité, si le Parlement s'assoit et cherche... au lieu de nous entendre dégobiller sur une compagnie qui ne nous respecte pas du tout, on travaillerait peut-être à construire des choses nouvelles, des systèmes un peu nouveaux.

Mais vous ne nous ferez pas admettre présentement qu'on va donner de la place puis on va vous recommander ici, nous, de remettre 1 000 permis à UberX pour voir la compétition. M. le ministre sait très bien qu'à New York il y a 10 000 chauffeurs de taxi, qu'il y a 22 000 UberX. Ah! ça, ça dépollue un centre-ville, ça. On ne peut pas travailler sur tous les fronts, là. Il faut être cohérents et logiques dans les décisions qu'on prend.

Nous, on dit : On est prêts à travailler avec le gouvernement, sur de nouvelles pistes, peut-être que oui; sur la modulation, bien sûr; sur un code de conduite, bien sûr; sur un cours de formation, bien sûr; sur peut-être des types à analyser face aux grands événements, parce que vous en avez parlé tantôt, là. Y a-tu moyen de faire... Il y en a déjà, des permis, en passant, ponctuels puis il y en a des permis temporaires pour des événements x ou bien pour... Ça aussi, c'est induire le monde en erreur, ça. Il n'y a pas de vide juridique. Il n'y a aucun vide juridique et, s'il y en a un, M. le député, prouvez-moi-le.

Le Président (M. Reid) : M. le député, vous n'aurez malheureusement pas le temps pour faire cette preuve parce que le temps est écoulé du côté de l'opposition. Alors, il reste les trois minutes réservées au bloc d'indépendants. M. le député de Mercier.

M. Khadir : Bonjour. Je n'ai pas le temps de faire les salamalecs à tout le monde, mais, Mme Hamel, j'étais récemment dans votre région, au Saguenay, puis j'ai pris justement Taxi Laurier, puis j'ai été très bien servi. Comme je le répétais tout à l'heure, on a entendu beaucoup de choses. C'est sûr que parfois le service peut être de qualité inférieure, comme pour quand on va chez un avocat, quand on va chez un médecin. Le service, parfois, est inférieur quand on va chez n'importe quel professionnel, mais on ne dérègle pas ou on ne brise pas les cadres d'une profession en raison des mauvais comportements de quelques-uns.

Ce qui m'amène à ce que vous avez dit. Vous cherchez l'amélioration de la profession, une certaine discipline, peut-être plus de formation, sûrement un code de bonne conduite, même, etc., ce qui pourrait peut-être me permettre de demander... mais ça, ça demande donc une association professionnelle. Or, M. Chevette, vous étiez ministre à l'époque. Qu'est-ce que ça aurait évité si on avait maintenu une association professionnelle ou un regroupement professionnel? Parce que je pense, là, les chauffeurs, à l'échelle du Québec, sentent le besoin de se regrouper, de se donner une structure qui les représente tous. Est-ce que vous pourriez un peu parler de ça?

M. Chevette (Guy) : Oui. Moi, je l'avais mis dans la loi au moment où j'étais ministre des Transports, en 2001, au moment où on a défait les ligues de taxi puis on a restructuré passablement l'industrie, et on avait parlé beaucoup, à l'époque, également de transport adapté. Ça a pris beaucoup d'expansion, puis il en faudrait encore plus d'expansion au niveau du transport adapté, parce qu'on a dit aux handicapés, aux personnes à mobilité réduite de s'intégrer à la société puis on a de la difficulté à leur faire une offre de transport qui a de l'allure.

Donc, moi, je pense sincèrement et je crois encore, depuis, j'étais sincère au moment où j'ai pensé à l'association professionnelle, ça... C'est en 2007, que mon président m'a dit, que ça avait été abandonné. Mais je crois sincèrement qu'une association professionnelle donne, à ce moment-là, à des gens l'occasion de se regrouper. Ces gens-là ne se regroupent pas, ils sont isolés dans des coins. Des fois, sur un stand de taxi, ils se regroupent quelques-uns, mais se retrouver, sur le plan professionnel, ensemble, discuter ferme — puis il y en a qui discutent ferme, je peux vous le dire, j'en connais dans la salle ici, moi, qui discutent très ferme — et puis qui se donneraient eux-mêmes aussi un élan, une discipline, un perfectionnement qui vont peut-être même être plus collés à leur réalité, puis je ne peux pas faire autrement que de répéter ce que j'avais dit en 2001.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, il nous reste à vous remercier pour votre contribution aux travaux de la commission, madame, messieurs.

La commission ajourne ses travaux au mardi 23 février 2016, à 10 h 30, où elle poursuivra ce même mandat.

(Fin de la séance à 18 h 9)