



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 9 mars 2016 — Vol. 44 N° 53

Consultations particulières sur le document d'information
sur le transport rémunéré de personnes par automobile (4)

**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 mercredi 9 mars 2016 — Vol. 44 N° 53

Table des matières

Auditions (suite)	1
Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ)	1
Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal (RPTM)	9
Fédération québécoise des municipalités (FQM)	17
Transport social Netlift INC. (Netlift)	25
Paxi Technologies inc.	35
Aéroport international Jean-Lesage de Québec	43

Intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Jacques Daoust
M. Serge Simard
Mme Martine Ouellet
M. Claude Surprenant
M. Ghislain Bolduc
M. Jean Boucher
M. Guy Bourgeois
M. Mathieu Lemay

- * Mme Françoise Bertrand, FCCQ
- * M. Paul Daniel Muller, idem
- * M. Stéphane Forget, idem
- * M. Edgar El Kalaani, RPTM
- * M. Kamal Sabbah, idem
- * M. Eric Dugal, idem
- * M. Richard Lehoux, FQM
- * M. Sylvain Lepage, idem
- * M. Marc-Antoine Ducas, Netlift
- * M. Nhan Dung Cuong, Paxi Technologies inc.
- * M. Mario Sabourin, idem
- * M. Pierre Lopez, idem
- * M. Bernard Thiboutot, Aéroport international Jean-Lesage de Québec
- * M. Richard Bureau, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 9 mars 2016 — Vol. 44 N° 53

Consultations particulières sur le document d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile (4)

(Onze heures vingt-quatre minutes)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! 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 poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le document d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président. Mme Vallières (Richmond) sera remplacée par M. Polo (Laval-des-Rapides).

Auditions (suite)

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, voici l'ordre du jour pour ce matin. Nous entendrons les groupes suivants : la Fédération des chambres de commerce du Québec et ensuite le Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal.

Alors, je souhaite la bienvenue aux représentants de la Fédération des chambres de commerce. Je vous demanderais, même si on vous connaît très bien, de vous présenter et de présenter les personnes qui vous accompagnent pour les fins de l'enregistrement. À vous la parole.

Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ)

Mme Bertrand (Françoise) : M. le Président, bonjour. M. le ministre, Mmes et MM. les députés, je suis Françoise Bertrand, présidente-directrice générale de la Fédération des chambres de commerce du Québec et je suis accompagnée ce matin par le vice-président Développement économique et affaires stratégiques à la fédération, M. Stéphane Forget, et notre consultant économiste — je l'appelle souvent un consultant en résidence parce qu'on travaille avec lui depuis de nombreuses années — Paul Daniel Muller. Alors, merci de nous recevoir.

Brièvement, je rappellerai que nous sommes une fédération de 143 chambres de commerce, de chambre provinciale, on représente déjà près de 1 200 entreprises de façon directe, mais, comme réseau, 60 000 entreprises. Je le mentionne de façon particulière ce matin parce que je tiens à m'excuser que nous avons fait parvenir très tardivement notre mémoire, et on ne peut pas prétendre représenter une diversité aussi grande et arriver facilement à un consensus. Ça a été ardu, je dois le dire, mais nous venons avec un point de vue fortement majoritaire ce matin, qui n'est pas unanime, mais nous avons fait les modifications pour s'assurer que ça représente vraiment l'opinion de la majorité de nos membres.

Alors, ceci étant dit, la fédération s'intéresse au sujet du transport rémunéré de personnes et au cas Uber en particulier, car le sujet touche à trois de nos préoccupations plus larges. D'abord, l'innovation, d'ailleurs le gouvernement aussi, puisque la ministre Anglade a un mandat très particulier en ce sens. Et nous sommes très reconnaissants de cette démarche parce qu'elle nous apparaît très importante dans la hausse de productivité qu'on doit connaître au Québec. Ensuite, l'optimisation réglementaire : Comment le gouvernement peut-il moderniser un cadre réglementaire qui a engendré des droits acquis pour certaines parties prenantes? Et le troisième point fort important aussi, la fiscalité : Comment le gouvernement peut-il adapter la fiscalité de manière à laisser se développer une économie nouvelle sans pour autant voir s'éroder les assiettes fiscales? Ce sont là, pour nous, trois questions complexes pour lesquelles il n'y a pas de réponse toute faite, mais nous croyons que le système actuel ne peut pas perdurer tel que nous le connaissons. Notre mémoire se fonde donc sur la prémisse que le maintien du statu quo n'est pas réaliste. Selon nous, le phénomène Uber s'inscrit dans un mouvement beaucoup plus large de développement de l'économie, et les catalyseurs de cette résurgence sont des applications et les sociétés qui les portent, comme Uber, Airbnb, et bien d'autres.

Le 28 janvier dernier, le monde apprenait que la société Facebook s'apprête elle aussi à entrer dans le marché du covoiturage. Bientôt, M. et Mme Tout-le-monde pourra, depuis son compte Facebook, offrir un lift à un inconnu. Avec les applications de paiement électronique, monsieur, madame pourra aussi se faire rémunérer pour ce service. Certains pensent que l'on peut aisément distinguer entre un service de transport de personnes rémunéré et le covoiturage, entre une course de taxi et un lift, selon si c'est le passager ou le conducteur qui choisit la destination. Nous pensons qu'il s'agit là d'une illusion. Entre ces deux polaires, il existe une multitude de combinaisons possibles. Il sera pratiquement impossible pour les autorités de départager le cas de covoiturage des cas de transport rémunéré.

L'industrie du taxi et ses régulateurs reprochent à la multinationale Uber de bousculer l'ordre établi et de faire fi des règles du jeu. Que vont-ils dire au fait quand ils feront face aux joueurs dont la plateforme a déjà été adoptée, uniquement au Québec, non pas par des milliers d'utilisateurs comme Uber mais par des millions comme Facebook?

Pour être viable, un cadre réglementaire doit être applicable sans nécessiter un appareil de contrôle trop coûteux et sans transformer une fraction importante de la population en contrevenants. De toute évidence, pour nous, il vaut mieux se mettre à imaginer un nouveau modèle économique et un nouveau cadre réglementaire pour le taxi du XXI^e siècle. C'est

dans cet esprit que nous appuyons la déclaration du président du Bureau de la concurrence, qui incite les différents paliers de gouvernement à imaginer ce nouveau cadre réglementaire, et c'est à ça que nous nous sommes employés.

Pour nous, il faut, au-delà des propriétaires actuels, regarder absolument d'autres intervenants dans cette problématique. D'abord, les clients, à la fois ceux-ci du taxi traditionnel et ceux d'Uber, les clients désirent à la fois du choix, de la qualité, de la sécurité, et bien sûr payer le moins possible. Des milliers de clients ont déjà sauté la clôture et adopté Uber, surtout lorsqu'ils sont plus jeunes, notamment ils ont déjà voté avec leur pouvoir d'achat.

• (11 h 30) •

La deuxième partie prenante, ce sont les 10 000 chauffeurs de taxi traditionnel qui louent aux propriétaires du permis le droit d'accéder au marché et de gagner leur vie. Le système actuel leur fait une vie difficile. Un nouveau cadre réglementaire pourrait peut-être améliorer leur sort.

Trois, les chauffeurs Uber. Comme société, il me semble que nous devrions plutôt saluer ce qu'on pourrait appeler des microentrepreneurs, qui essaient de rentabiliser leurs temps libres et leurs voitures sous-utilisées. Le droit au travail, c'est d'abord le droit de pouvoir accéder à de nouvelles formes de participer à l'économie.

Avant d'accroître les efforts pour préserver le cadre réglementaire actuel, fondé sur le contingentement de l'offre, demandons-nous si celui-ci est parfaitement valable. Nous pensons qu'il a failli sur deux plans majeurs, soit l'incitation à innover et la capacité de fournir un revenu parfaitement décent aux milliers de chauffeurs locataires. Les chauffeurs propriétaires doivent travailler de longues heures pour payer leur droit d'entrée dans le marché.

Il est tout à fait normal, on le reconnaît, que les innovateurs bousculent les cadres réglementaires, de façon certainement qui choque. C'est un peu l'effet de la modernisation. Il appartient au législateur de reconnaître quand elles sont devenues désuètes ou inapplicables, car conçues dans des circonstances différentes. Il appartient aussi au législateur de moderniser les cadres réglementaires en focalisant sur les objectifs de base, comme la santé et la sécurité des consommateurs et le maintien d'une concurrence apte à stimuler l'innovation. Les réformes doivent donc tenir compte de l'évolution des moeurs, comme l'émergence d'une économie numérique, d'une économie nouvelle.

Plusieurs juridictions à travers le Canada, comme Edmonton, et ailleurs dans le monde, comme la Nouvelle-Zélande, sont en voie de moderniser leurs cadres réglementaires du taxi. Pour nous, il n'y a pas de solution unique. Chaque législateur cherche l'équilibre entre les objectifs concurrents.

Dans le futur, la réglementation devrait continuer de protéger les clients. Les chauffeurs agréés devront se conformer à des obligations minimales, véritablement en lien avec la santé et la sécurité du public. Ces obligations ne devraient pas être trop onéreuses pour les dissuader, par ailleurs, d'adhérer volontairement au statut de chauffeur agréé. Les sociétés et les personnes qui font métier du transport de personnes devront collecter la TPS et la TVQ et aussi payer l'impôt sur leurs revenus. Uber devrait être tenu d'informer les gouvernements des revenus gagnés par ses chauffeurs et aussi de déclarer au Québec les revenus qu'il y gagne.

Par contre, l'actuel système de permis de taxi ne pourra survivre, dans la mesure où il vise le contingentement de l'offre. M., Mme Tout-le-monde pourra le contourner de plus en plus facilement, peu importe si la technologie est portée par Uber, par Facebook ou par un nouveau joueur qu'on n'a pas encore imaginé. La seule voie réaliste pour nous consiste à adopter le cadre réglementaire à l'émergence de l'économie informelle.

Et je voudrais aller à notre mémoire, à la page 19, qui explique bien... 14, pardon... — oups! Où est-elle? Ici — pardon, à la page 12. En quoi Uber, pour nous, représente-t-il une innovation et en quoi les innovations qu'elle propose sont valables? Pour nous, la demande pour des services de transport de personnes fluctue selon l'heure du jour et selon les jours de la semaine. Il y a aussi des pointes à l'occasion des tempêtes et d'événements sportifs et culturels. Dans le modèle Uber, le prix de la course varie selon la demande : plus bas durant les heures creuses, plus haut pendant les pointes. En pointe, le prix plus élevé attire des chauffeurs additionnels sur la route. Dans les creux, le prix plus faible les incite à occuper leur temps de manière différente — boulot, études — qu'à attendre des clients. C'est cette adaptabilité de l'offre, facilitée par la technologie, qui est la véritable innovation dans le modèle Uber, selon nous. De toute évidence, l'innovation n'est pas de se soustraire des coûts de conformité, c'est d'avoir facilité aux offreurs, les chauffeurs, la transmission de l'information, notamment le signal de prix qui les incite à moduler leur offre à la hausse, à la baisse, selon les fluctuations de la demande. Bien sûr, cette adaptabilité de l'offre est incompatible avec le cadre réglementaire actuel, qui contingente l'offre et fixe le prix.

Afin de m'assurer que je parle des dernières choses, je veux dire, évidemment, que la FCCQ est parfaitement d'accord à chercher une manière où les détenteurs actuels des permis seront rétribués. Il n'est pas question de les priver d'investissements qui ont déjà été faits, il va sans dire, et on peut, évidemment, échanger sur cette question-là. Et, à la page 19, je pense que ça résume...

Le Président (M. Reid) : S'il vous plaît, en terminant. En terminant, s'il vous plaît, parce qu'on a dépassé le temps.

Mme Bertrand (Françoise) : Oui. Bien, la page 19, dans le cadre, résume parfaitement ce que nous recommandons, c'est-à-dire diminuer les obligations réglementaires de l'industrie traditionnelle en offrant un cadre nouveau aux chauffeurs qui n'en ont pas actuellement chez Uber, avec des exigences liées à la fiscalité, à la santé et sécurité, donc de créer ce qu'on appelle le «level playing field». Merci.

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

M. Daoust : Alors, bienvenue, Mme Bertrand, bienvenue, M. Forget, M. Muller. Il me fait plaisir de vous accueillir à la commission parlementaire. Ce n'est pas une commission parlementaire facile, parce que c'est un sujet

qui soulève beaucoup d'interrogations et de passions. Je salue d'entrée de jeu le fait que vous convenez avec nous que tant la TPS, TVQ que les impôts afférents aux revenus gagnés doivent être payés. Ça fait partie du contentieux actuel, vous le savez. Vous avez aussi soulevé les trois grands objectifs poursuivis par la commission : d'une part, la sécurité des passagers, en deuxième lieu, la qualité du service — et ils ne sont pas par ordre d'importance — et le fait qu'on doit traiter les gens de façon équitable. Une des choses qui s'est installée avec les années, et je l'ai dit à plusieurs reprises, c'est simplement que les permis de conduire qui ont été émis, je pense, gratuitement ou à peu près à l'origine, ont développé une valeur marchande sur un marché secondaire où il y a un contingentement, où il y a une gestion de l'offre. Bon. Et vous dites que vous convenez aussi que, les gens qui détiennent ces permis-là, bien, il faut faire une espèce de mouvement de transition.

Maintenant, une des places où j'aimerais vous entendre, c'est que, le chauffeur de taxi à plein temps, appelons-le comme ça si vous voulez, on peut lui reprocher des choses, mais, en bout de ligne, c'est un chauffeur professionnel, c'est ce qu'il fait pour gagner sa vie. Il fait un huit, 10, 12 heures par jour. Et puis moi, je vous l'ai déjà dit, quand j'ai fait une heure de trafic, là, je conduis moins de ce temps-là, mais, quand j'ai fait une heure de trafic, c'est assez. Je les trouve très courageux d'en prendre 10, 12. Alors, on a un chauffeur professionnel et on a un permis de conduire précis pour ces gens-là. Quand on s'installe du côté d'Uber, par exemple, bien là, on dit : Bien, ça ne prend pas le même permis de conduire. Je n'ai pas besoin d'avoir une qualification aussi importante. J'aimerais vous entendre sur est-ce que, dans votre esprit, il y a deux catégories d'intervenants ou il y a une catégorie d'intervenants. Commençons avec ça, si vous voulez.

Mme Bertrand (Françoise) : Alors, je vais laisser M. Muller répondre à cette question-là, mais vous allez voir que, pour nous, on aspire à rendre la réglementation importante mais légère pour que le chauffeur, quel qu'il soit, puisse se conformer et que le client choisisse : Est-ce que je prends un chauffeur réglementé ou je prends un chauffeur non réglementé avec les risques que j'accepte de courir? Mais, de façon plus précise, là, M. Muller peut peut-être l'expliquer.

M. Muller (Paul Daniel) : Oui. Oui. Dans l'idéal, on aurait le «level playing field» avec une seule catégorie. C'est ce que nous dit la théorie, et le Bureau de la concurrence. Et on voudrait tous ça. Notre analyse, là, c'est que ce ne sera plus possible. On pense pouvoir distinguer de manière opérationnelle entre le covoiturage et le service de transport adapté. Vous évoquez peut-être des pénalités aux contrevenants. On a déchanté de cette idée-là quand on a appris, Mme Bertrand l'a mentionné tout à l'heure, que Facebook s'en vient dans le marché du covoiturage. Donc, un énorme joueur — Uber est une pinotte à côté de Facebook, là — donc, qui vont permettre à tous leurs abonnés ou leurs... hein, au Québec, de facilement organiser depuis leurs comptes un covoiturage. Maintenant, ce covoiturage pourrait être rémunéré par une application à l'intérieur de Facebook ou par une application tierce. Les conducteurs pourraient facilement faire un détour pour reconduire leurs passagers à la destination du passager et ensuite aller à leur propre destination. Puis là on a dans le mémoire juste un exemple, là, d'une espèce de situation hybride, là, entre le covoiturage et le transport rémunéré, on peut imaginer des dizaines d'exemples. Donc, selon nous, ça va être très difficile de séparer ces deux mondes-là. Et c'est ce qu'on appelle l'économie informelle, donc à cheval entre la sphère commerciale et la sphère non marchande.

Dans ce contexte-là, très difficile d'avoir un «level playing field», parce que tu vas toujours avoir du monde qui vont être en marge de la réglementation. Le mieux qu'on peut faire, c'est de concevoir un cadre réglementaire qui va inciter les gens, les chauffeurs qui sont... qui en font assez souvent, là, qui s'en vont vers le statut à temps plein, d'adhérer volontairement à la réglementation. Vous, vous pensez que la manière coercitive est possible, nous en doutons. Alors, c'est ça, la prémisse de notre proposition. Et, si nous avons raison, bien là, il faut avoir un cadre réglementaire qui attire les... qui ne soit pas trop onéreux, bien sûr les règlements, ça n'attire jamais, mais qui ne soit pas trop onéreux pour que les gens y participent.

Alors, pour répondre finalement directement à votre question, il y aurait... — tout ça pour y répondre! — il y aurait, tu sais, un seul statut pour tous ceux qui adhèrent à l'industrie, mais, en marge de l'industrie, on va reconnaître qu'il va en avoir d'autres qui n'adhéreront pas à ces obligations réglementaires là. Je m'excuse pour la longueur.

• (11 h 40) •

M. Daoust : Je peux continuer, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Oui, oui.

M. Daoust : Merci. Alors, écoutez, vous parlez beaucoup de covoiturage, puis, le covoiturage, quand ça devient ta principale occupation, moi, j'appelle ça du taxi. Alors, le covoiturage, vous savez, j'ai de mes collègues, moi, qui partent de Montréal puis qui sont à deux dans une automobile, puis ils disent : On va partager le coût de l'essence, puis ils viennent ici, à Québec, pour trois jours, quatre jours, puis ils retournent, covoiturage, puis ça, je crois à ça. Puis, quand j'étais étudiant... je l'ai déjà dit ici, j'ai été étudiant, j'ai covoituré avec le voisin, puis je payais une partie de l'essence, puis il m'amenait à l'université. Mais on parle de d'autres choses, là, on parle des gens qui ont un centre d'appels, on a une auto qui est proche, je te ramasse, je vais te mener où tu veux que j'aille te mener, je vais te mener à l'aéroport si c'est ça que tu as besoin, et puis je vais tourner autour de l'aéroport pour avoir un voyage pour revenir. Ce n'est plus du covoiturage, ça, c'est du taxi.

Alors, c'est pour ça que, la notion, je vous dirais, d'un métier moindre, j'ai un peu de difficultés avec ça, tout comme... puis là je vais faire une mauvaise comparaison, c'est un peu comme si on disait à un électricien, là : Il y en a qui ont une grosse licence, ils peuvent faire du 550, du 220 puis du 110, puis j'en ai d'autres qui font juste du 110. Je pense que tu es de ce métier-là ou tu n'es pas de ce métier-là. Tu es un professionnel du métier ou tu ne l'es pas. Et la notion de covoiturage, il ne faut pas trop la galvauder.

Alors, je comprends le covoiturage occasionnel, mais le covoiturage pour arrondir tes fins de mois de façon régulière, c'est du taxi.

M. Muller (Paul Daniel) : Excellent, l'affaire de l'électricien. On sait très bien que, dans plein de métiers de la construction, tu sais, il y en a, du travail par des gens qui ne sont pas CCQ, là, tu sais, qui ne se conforment pas à la réglementation, qui ne chargent pas le taux. Ça existe. Vous avez beau avoir un organisme réglementaire qui essaie d'assurer la conformité, on sait bien qu'il y a une partie de la rénovation résidentielle qui est à l'extérieur de ce cadre-là.

Alors, dans le cas du taxi, là, on peut imaginer toutes sortes de situations. Vous avez exprimé un cas polaire, d'après moi, là, tu sais, mais il y a plein de cas intermédiaires. Comment vous allez faire pour contrôler ça?

Mme Bertrand (Françoise) : Excuse-moi, Paul. M. le ministre, je pense que c'est bon de revenir à notre page 19, parce que, l'idée, il y aura toujours de la délinquance, il y en a malheureusement, pas moi, là, mais il y en a. Alors, à la...

Une voix : ...

Mme Bertrand (Françoise) : C'est 18? Ah! moi, c'est 19, ma page. Alors, la 18, ça dit bien comment on entrevoit le nouveau «playing field», enfin ce qu'on propose. On n'est pas le législateur, c'est vous, M. le ministre. On dit : Dans les chauffeurs traditionnels, ils n'auraient plus l'obligation d'acheter l'accès au marché par le truchement d'un permis de taxi, étant entendu qu'il faut trouver une solution à ceux qui l'ont déjà acquis. On dit : Il n'y aurait plus d'obligation d'avoir subi une formation pour accéder au marché puis il n'y aurait plus d'obligation d'avoir une voiture de moins de 10 ans, parce qu'on peut avoir évidemment une voiture qui est plus vieille avec moins de kilométrage.

Par ailleurs, les nouveaux et tous, il faut que ce soit soumis à un examen de santé. Ils doivent se soumettre à une vérification des antécédents judiciaires, être couverts par une assurance responsabilité civile et soumettre son véhicule à un examen mécanique deux fois par année, sans compte, évidemment, toute la question du carré en bas, qui est de dire : Évidemment, il faut vérifier la véracité des déclarations des chauffeurs, il faut informer tous les clients du statut du chauffeur, informer tous les clients de l'appréciation qualité du chauffeur par les clients — les pages comme TripAdvisor, évidemment — percevoir les taxes de vente au nom des chauffeurs, les remettre aux agences de revenus, informer les agences de revenus de... perçus par tous les chauffeurs, et déclarer ses revenus de société perçus au Québec. Donc, ce que nous faisons dans notre proposition, c'est de créer des exigences à ceux qui n'en ont aucune et alléger celles qui existent déjà.

M. Daoust : Je vais vous poser une dernière question, parce que je veux quand même laisser du temps à mes collègues aussi. Quand on parle des permis existants, on ne peut pas éliminer les permis existants autrement, dans mon esprit, qu'en compensant les détenteurs de permis existants. Ces gens-là les ont payés, ont travaillé pour... Alors, une façon de... parce que c'est une... Dans votre scénario, il y a une espèce d'intérim qui s'installe avec une déréglementation, mais, le fait que l'industrie est réglementée, comment on gère cette situation-là des permis existants, là? On en a pour n'importe où entre 1,3, 1,7 milliard de dollars.

Mme Bertrand (Françoise) : Écoutez, n'importe comment, sauf nous taxer personnellement dans l'impôt aux particuliers. Mais on propose une taxe particulière. Et je pense qu'on conçoit que c'est extrêmement important de trouver cette solution, absolument.

M. Muller (Paul Daniel) : Je vais vous... C'est un des sujets sur lequel la fédération n'a pas pris position formellement.

Je vais juste vous soumettre des éléments de réflexion. Les chiffres qui circulent, 1 milliard, 1,4, 1,7, là, ça, c'est, donc, la valeur au marché de l'ensemble des permis avant l'arrivée d'Uber, telle que définie par la coalition derrière nous, O.K.?

Mme Bertrand (Françoise) : Qui est dans notre bout.

M. Muller (Paul Daniel) : Là, il faut se rappeler c'est quoi, le concept d'un permis. C'est un droit d'accès à un marché. Un propriétaire... Quelqu'un achète un permis puis, en échange, il a un droit d'accès au marché. Et la valeur du permis, c'est quoi? C'est la valeur actuelle d'une rente de durée indéterminée. Et cette rente-là équivaut conceptuellement à la différence entre le revenu dans le marché réglementé, qui est supposé être supérieur, et le revenu dans un marché déréglementé : en gros, le revenu d'option. Donc, on a une rente actualisée, puis ça donne la valeur au marché du permis. Ça, c'est le cadre conceptuel.

Maintenant, la valeur... Donc, ce qu'il faut bien se rappeler, c'est qu'en achetant une rente puis en achetant un permis on bénéficie de la rente pour toutes les années où on a utilisé ce droit d'accès. Donc, plus les gens ont détenu le permis longtemps, plus ils ont déjà reçu la contrepartie de ce coût d'accès. Il y a déjà eu une contrepartie. Ceux qui sont les plus mal pris dans la situation actuelle, c'est ceux qui viennent d'acheter le permis au prix de, mettons, 200 000 \$, puis eux, ils n'ont pas encore reçu la contrepartie, d'accord?

Donc, quand on parle de première idée à réfléchir, c'est : quand on parle de rachat, ou de compensation, ou d'indemnisation, je pense qu'il y a une modulation à faire en fonction de la durée de détention sur la base que la contrepartie a déjà été obtenue. Ça, c'est une première idée pour dégonfler le chiffre du un virgule quelque chose milliard.

M. Daoust : ...je comprends, monsieur. Je veux juste être bien sûr... puis c'est un commentaire que je vais faire, je ne pose pas une question. En fait, votre approche... Et la mienne est très, très, très différente sur la valeur du permis, parce

que ce n'est pas une question d'amortissement sur une période d'utilisation, c'est un droit de travail. Ce que vous achetez, c'est un permis de travail. À preuve, c'est que celui qui l'achète aujourd'hui, il s'achète un droit de travail et, pour lui ou pour elle, c'est une épargne, aussi.

Alors, ce n'est pas une notion de dire : C'est comme une rente viagère que tu amortis, et, si ça fait longtemps que tu l'as, donc ça vaut moins cher. Au contraire, ce que tu te dis, c'est que tu as accès au marché grâce à ce permis-là. Que ça soit pour un an ou que ça soit pour 20 ans, ce n'est pas pertinent, tu achètes l'accès au marché, c'est ça que tu fais. Alors, ce n'est pas un amortissement sur une rente viagère. J'ai fait assez de fonds de pension dans ma vie pour être capable de... la différence entre les deux. C'est un accès. Ce que vous vous achetez, c'est un emploi. Et vous vous placez à deux ou à trois pour dire : On va utiliser une automobile puis on aura trois chauffeurs sur ce permis-là, parce que ça nous confère un emploi.

C'est un commentaire, ce n'était même pas une question. Je vais laisser une chance à mes collègues.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous voulez commenter avant que nous passions à un autre député?

Une voix : Ça va, ça va. Merci.

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

• (11 h 50) •

M. Simard : Merci, M. le Président. D'abord, je suis un peu surpris d'entendre ce que j'ai entendu, là. Parce qu'en réalité vous êtes les défenseurs, nécessairement, oui, de la technologie, oui, de l'innovation, parce que vous représentez des entrepreneurs. Et puis c'est très clair que l'industrie du taxi, c'est une entreprise, c'est une industrie. Donc, ce qu'on assiste, au moment où on se parle... Puis j'aime l'appellation de taxi amateur, O.K.? On a une industrie de taxis amateurs qui vient de se lever en raison d'une technologie, des gens qui, momentanément, ont besoin de sous, bien, ils disent : Tiens, je vais m'inscrire là-dessus, puis je vais aller chercher n'importe qui n'importe où, puis la vie est belle, puis après ça je vais ramasser du cash au bout, puis c'est comme ça. Et on a une industrie qui, momentanément, est prête à se moderniser, est ici... Ils nous présentent des mémoires, etc. Le bien-fondé de leur intervention, je pense, est très bien exprimé. Et aujourd'hui on doit s'assujettir à une technologie avec une application qui vient d'ailleurs, qui ne paie pas ses impôts, qui n'a aucun intérêt à les payer, ils nous l'ont dit, ce n'est pas...

Une voix : ...

M. Simard : Pardon?

Le Président (M. Reid) : Il reste une minute en tout, si vous voulez une réponse, M. le député de Dubuc.

M. Simard : Oui, j'aimerais vous entendre là-dessus. Parce qu'en réalité vous me parlez de Facebook, Facebook avec toutes ses... puis bien d'autres, là, Google, etc., ont des griefs ou encore des contentieux énormes en Californie parce qu'ils ne veulent pas payer leurs affaires. Ces gens-là qui ne paient rien veulent utiliser nos routes, veulent utiliser toutes sortes d'infrastructures que tout le monde paie, puis là la vie est belle. J'aimerais vous entendre là-dessus, ce n'est pas normal qu'on accepte ça. J'aimerais vous entendre là-dessus.

M. Forget (Stéphane) : Bien, on est tout à fait d'accord avec vous. D'ailleurs, c'est un des propos principaux du mémoire de dire que, dans la nouvelle façon de faire avec une réglementation différente, un des critères importants, c'est que les gens qui utilisent ces technologies-là autant que ceux qui les créent doivent payer leurs taxes et leurs impôts ici, au Québec. C'est un des éléments principaux du mémoire, donc on vous rejoint à cet égard-là.

Deuxième élément...

Le Président (M. Reid) : Rapidement, parce que le temps est écoulé.

M. Forget (Stéphane) : Oui, rapidement. Le constat auquel on arrive, c'est qu'on est face à une situation qui est incontournable et à laquelle il faut trouver une solution. Et la solution n'est certainement pas de tenter de les amener vers le modèle qu'on connaît aujourd'hui, mais plutôt de penser un modèle différent, parce qu'aujourd'hui ce n'est peut-être que le début de quelque chose plus grand plus tard. C'est essentiellement le message qu'on veut passer.

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

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Bien, bienvenue, la Fédération des chambres de commerce, en commission parlementaire. Mme Bertrand, M. Muller, M. Forget, bienvenue.

Peut-être juste, dans un premier temps, avant de rentrer dans le détail... Parce que j'ai eu l'occasion de discuter avec des gens de chambres de commerce, je vous dirais, particulièrement du côté du Saguenay—Lac-Saint-Jean, et je me demandais : Est-ce que le mémoire, ce mémoire-là, a été approuvé par l'ensemble de vos membres, là, chambres de commerce des régions?

Mme Bertrand (Françoise) : Non. Et j'ai parlé justement à la directrice générale du Saguenay, je devais rencontrer une de ses membres qui ne pouvait pas venir, mais l'essentiel a été partagé à l'entour d'une lettre ouverte

qu'on a déjà fait connaître. Et, entre les conseils d'administration, ce que nous faisons, nous travaillons avec le bureau de direction, qui émane, dans nos règles de gouvernance, là, comme le guide pendant les périodes entre les deux conseils.

Donc, pour référer à la chambre du Saguenay, je sais qu'ils ont des membres qui ne sont pas d'accord avec la position. C'est pour ça, j'ai pris soin, en rentrant, de bien dire que c'est un point de vue de... majorité de nos membres mais qui n'est pas unanime, loin de là, contrairement à la position qu'on a prise sur Bombardier et sur... Très différent.

Mme Ouellet : Et est-ce que vous avez beaucoup d'entreprises de taxi qui sont membres?

Mme Bertrand (Françoise) : Écoutez, nous personnellement, en termes de la chambre provinciale, franchement, je n'ai pas le décompte, mais je ne crois pas. Mais il y en a dans les chambres de commerce, il va sans dire.

Mme Ouellet : Parce que vous comprenez que ce sont aussi des acteurs, les entreprises de taxi...

Mme Bertrand (Françoise) : Évidemment, tout à fait.

Mme Ouellet : ...des acteurs économiques importants, donc je voulais juste m'assurer, là...

Mme Bertrand (Françoise) : Tout à fait. Non, non, tout à fait.

Mme Ouellet : Parfait.

Mme Bertrand (Françoise) : Mais, pour nous, lorsque les membres sont membres des chambres de commerce, c'est un membre du grand réseau. Donc, il y a de l'importance, il va sans dire.

Mme Ouellet : Ça va. Puis est-ce qu'Uber est membre de la Fédération des chambres de commerce?

Mme Bertrand (Françoise) : Bien sûr, bien sûr.

Mme Ouellet : Directement ou d'une des chambres de commerce?

Mme Bertrand (Françoise) : Avec la fédération et de chambres locales aussi.

Mme Ouellet : O.K., ça fait qu'il est membre aussi directement de la Fédération des chambres de commerce?

Mme Bertrand (Françoise) : Oui. Comme près de 1 200 entreprises, oui.

Mme Ouellet : C'est ça, mais... Parce qu'Uber étant une multinationale étrangère et les entreprises de taxi étant des entreprises québécoises...

Mme Bertrand (Françoise) : Oui, mais, pour nous, on défend ici... Et je pense que c'est important de rappeler les trois principes qu'on défend. On ne défend pas Uber ici, on défend l'innovation, on défend l'importance de l'allègement de la réglementation et on défend la libre concurrence, au fond.

Mme Ouellet : Parfait. Peut-être, juste en commençant, une petite correction, en fait, je crois, à votre page 19, sur la question de la taxe de vente. Je ne sais pas, mais peut-être que les gens du ministère pourront nous préciser, mais, des informations que j'avais eues concernant le 30 000 \$ pour le chiffre d'affaires, du côté des chauffeurs de taxi, le prix des taxes est directement inclus dans la course de taxi. Donc, à ce moment-là, la taxe est chargée pour toutes les courses, peu importe le chiffre d'affaires des chauffeurs. Donc, je pense qu'il faudrait un petit peu ajuster votre paragraphe, parce que vous dites que ça s'applique tant aux chauffeurs d'Uber qu'aux chauffeurs réglementés, ce qui n'est pas le cas parce que tous les chauffeurs chargent la TPS et la TVQ, peu importe leur chiffre d'affaires, à ma connaissance, vous pourrez le vérifier, mais à ma connaissance.

M. Daoust : Si vous me permettez, madame...

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous avez un consentement?

M. Daoust : Madame...

Le Président (M. Reid) : Pardon. M. le ministre, un instant. Est-ce qu'il y a consentement?

Mme Ouellet : Oui, je suis d'accord, mais c'est parce que j'ai un temps tellement limité que...

M. Daoust : Vous avez tout à fait raison.

Mme Ouellet : Parfait. Merci.

Le Président (M. Reid) : Bon. Allez-y, madame.

Mme Ouellet : Donc, je voudrais revenir sur vos deux catégories. Je suis aussi assez surprise de vos deux catégories que vous créez, et d'ailleurs, dans vos recommandations, en passant, qui vont pas mal à l'encontre de plusieurs recommandations que vous avez eues dans bien des mémoires... D'enlever l'obligation d'avoir une formation et d'enlever l'obligation d'avoir une voiture de moins de 10 ans, ça va vraiment à l'encontre de plusieurs recommandations que nous avons reçues. Même la ville de Montréal veut renforcer la formation pour que les chauffeurs de taxi soient des ambassadeurs de Montréal, et la même chose pour Québec. Donc, je suis assez surprise de ce volet-là.

Et, dans votre idée de faire deux chauffeurs de taxi... deux catégories de chauffeurs de taxi, M. le ministre prenait l'exemple d'un électricien, mais moi, je vous prendrais l'exemple d'un avocat. Dans les firmes d'avocats, si vous prenez l'exemple d'un avocat, vous dites : O.K. Bien, maintenant, on pourrait créer une nouvelle sorte d'avocat amateur qui n'aurait pas de besoin de faire son droit, qui n'a pas de besoin de passer son Barreau, qui n'a pas de besoin de s'inscrire au Barreau. Et, bon, là, au moins, vous dites qu'il faut payer TPS, TVQ, impôt. Parce que c'est certain que, dans le cas d'Uber, qui ne paie pas de TPS, pas de TVQ, pas d'impôt, vous comprenez qu'à ce moment-là, lorsque... Et ce sera offert via une plateforme électronique pour dire que, finalement, on est dans la modernité et dans l'innovation, au lieu d'offrir le service conventionnel. Vous comprenez qu'à ce moment-là il y a une grosse différence de coût, parce que la grosse innovation d'Uber, c'est de ne pas payer tous les frais, donc ça lui permet d'avoir des frais beaucoup moins importants. Donc, je suis un petit peu surprise de...

Mme Bertrand (Françoise) : Permettez-moi de vous corriger, Mme la députée, si vous voulez. On ne crée pas deux catégories. Ça, là, c'est la même catégorie. Ce qu'on fait, c'est qu'on propose un cadre réglementaire qui diminue les obligations aux chauffeurs existants et qui hausse les obligations aux chauffeurs Uber, c'est ce que nous proposons, pour créer le «level playing field». La formation, elle continuera à exister, elle n'est pas obligatoire, mais le chauffeur, qu'il soit Uber ou traditionnel, qui prend de la formation et qui est le meilleur va avoir une meilleure cote. Et, quand je vais m'inscrire pour avoir un chauffeur, je vais avoir le choix avec différents chauffeurs, je vais choisir celui qui me convient mieux comme client.

Alors, on ne crée pas deux catégories. La seule différence, c'est que nous, on a l'impression, peut-être à tort... On n'a pas de démonstration, on dit : Vient un autre véhicule qui est Facebook, puis demain ça pourrait être une autre chose. Il y aura toujours des gens qui, probablement, essaieront de s'inscrire de façon plus délinquante. Ceux-là, bien, tant pis pour le client s'il décide de les prendre. Mais nous créons une seule catégorie, et toutes ces obligations-là sont pour tout le monde.

M. Muller (Paul Daniel) : C'est ça. Puis la deuxième catégorie à laquelle vous référez, ce n'est pas une catégorie réglementaire, c'est la reconnaissance d'une réalité qu'en marge des chauffeurs agréés il va toujours y en avoir qui sont dans la zone grise entre le covoiturage et le métier de chauffeur. C'est qu'on reconnaît...

Mme Bertrand (Françoise) : L'électricien au noir.

M. Muller (Paul Daniel) : L'électricien au noir, pour reprendre l'analogie du ministre. Donc, vous pensez que c'est impossible?

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

• (12 heures) •

Mme Ouellet : Donc, en tout cas, c'est comme une deuxième catégorie, c'est comme si vous acceptiez de légaliser du travail au noir. Et, on le sait, ce n'est pas pour rien qu'on a de la police sur les autoroutes, parce que, si tout le monde respectait les limites de vitesse, on n'aurait pas besoin de police sur les autoroutes. Et on fait des lois parce qu'effectivement il y a des gens qui, à un moment donné, ne respectent pas les grands principes. Donc, ça, on le sait, dans la société, que, quand on fait des lois, ce n'est pas suffisant, ça nous prend des inspecteurs. Puis même les inspecteurs, ce n'est pas suffisant, ça prend des amendes pour obliger les gens à respecter les lois.

Et là, votre notion de covoiturage, moi, je pense que, l'exemple que vous donnez, vraiment vous allez le chercher loin. Parce qu'en fait c'est assez facile à déterminer puis à trancher si c'est du covoiturage, si c'est du service de taxi, c'est l'offre qui est faite à travers la plateforme électronique, donc est-ce que les gens annoncent : Je m'en vais à telle destination, qui veut venir avec moi? — et on le sait déjà, c'est encadré avec Allo-Stop, les gens peuvent se faire payer le coût du voyage, mais il n'y a pas vraiment de profits importants qui sont permis — ou : Où est-ce que vous voulez que je vous amène? Donc, tout de suite dans l'offre de service, c'est déterminé, c'est une offre de service de covoiturage ou une offre de service de taxi. Donc, je pense que ce volet-là est assez bien déterminé.

Et d'ailleurs vous savez qu'Uber, parce que vous l'avez mentionné, puis c'est un peu à cause d'eux que nous sommes en commission parlementaire, a été condamné à Paris pour publicité trompeuse pour l'utilisation du mot «covoiturage urbain», ils ont été condamnés, là, en deuxième instance.

Et, sur l'innovation, j'en suis tout à fait. Et d'ailleurs, comme Fédération des chambres de commerce du Québec, vous savez qu'il y a des innovations qui ont été faites au Québec par des entreprises québécoises. Avant même Uber, il y a Taxis Coop qui a développé l'application mobile qui est utilisée par l'ensemble des entreprises de taxi de la région de Québec. Ils se sont partagé l'application mobile, c'est possible de le faire. C'est développé par une PME de Québec avec des programmeurs de Québec ici, à Québec. Moi, je suis assez fière de ça. Et on a d'autres exemples : par exemple, comme

Taxelco qui a développé aussi d'autres applications, tout en respectant les lois au Québec. Donc, ça, je suis d'affaire avec l'innovation puis je pense qu'effectivement il y a une évolution qui est en train de se faire, qui a, je suis d'accord avec vous, un peu trop tardé, on s'entend là-dessus, mais qui est en train de se faire du côté du taxi.

Je voulais juste vérifier avec vous, parce qu'il y a encore une autre place...

Le Président (M. Reid) : ...15 secondes.

Mme Ouellet : ... — 15 secondes — dans votre mémoire, où vous avez deux catégories. Pour les titulaires de permis, vous dites, l'avant-dernier paragraphe : «Pour faciliter la transition vers un nouveau cadre réglementaire, il [faudrait] bien sûr indemniser les perdants qui sont les propriétaires de permis, surtout ceux qui l'ont acquis récemment.» Pourquoi plus ceux qui l'ont acquis récemment que ceux qui le détiennent depuis longtemps? Là, je ne comprends pas qu'il y ait deux catégories.

Le Président (M. Reid) : Malheureusement, le temps qui était imparti à l'opposition officielle...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Je crois que vous aurez d'autres occasions, peut-être. Alors, nous passons maintenant au deuxième groupe d'opposition, M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, membres, représentants, donc, de la Fédération des chambres de commerce du Québec, bienvenue.

Alors, j'ai bien aimé, à la page 5, lorsque vous dites, là, comme prémisse, que «pour être viable, un cadre réglementaire doit être applicable sans nécessiter un appareil de contrôle trop coûteux et sans transformer une fraction importante de la population en contrevenants». Alors, on est conscients que, de plus en plus, c'est la problématique à laquelle on est confrontés. Il y a de plus en plus de citoyens qui deviennent des contrevenants, et donc on a des mesures qui sont sévères envers eux, puis peut-être que c'est justifié, mais quand même, là. Donc, il y a une demande de la population envers le changement, puis il faut s'assurer de ce qu'on va faire. Le résultat de la commission qu'on tient présentement va permettre, là, à ce que le système fonctionne adéquatement puis qu'il n'y ait pas trop de lourdeur.

Alors, je vous amène maintenant, excusez-moi, à la page 14, bon, vous dites que vous proposez de faire évoluer le cadre réglementaire du transport, donc, selon les axes suivants : «Reconnaître aux consommateurs l'intelligence et le droit de choisir, en toute connaissance de cause, entre un service de transport de personnes rémunéré et réglementé et un service rémunéré mais non réglementé.» Alors, le côté non réglementé, là...

Mme Bertrand (Françoise) : C'est le délinquant, monsieur. C'est le délinquant.

M. Muller (Paul Daniel) : Oui. C'est la zone grise. C'est ça. On reconnaît que ça va exister.

Mme Bertrand (Françoise) : Pas Uber. Pas Uber, parce qu'Uber on propose de... Je le répète, notre approche, elle est là suivante, elle est : déréglementons l'industrie actuelle, donc allégeons sa réglementation, et haussons la réglementation qui n'existe pas pour le chauffeur Uber.

Par ailleurs, on dit, en commission parlementaire et dans notre mémoire : Nous ne sommes pas à ignorer qu'il y aura toujours des jeunes pousses qui tenteront de se trouver un chemin qui, eux, seront délinquants puis qui feront une offre. Et, si le consommateur choisit d'aller avec celui-là, bien, il faut qu'il reconnaisse qu'il prend tous les risques : il n'y aura absolument aucune garantie de la solidité de sa voiture, de tout ce qu'on donne ici, à la page 18, là, sur les obligations.

M. Surprenant : Écoutez, ça m'embête un peu, là, votre position, là, de permettre à des gens d'utiliser des services que l'on accepte en tant que législateurs et puis qu'on ne sécurise pas les gens au niveau de l'usage des services qu'on leur permet d'utiliser, finalement. Alors, vous parlez donc des voitures, ma collègue en a fait état tantôt, des voitures de plus de 10 ans, alors qu'à l'inverse on veut aller de... des voitures de moins en moins vieilles pour assurer une sécurité au niveau de la clientèle. Et je pense qu'il y a un risque accru, de la façon que vous voulez l'aborder, que les gens assument eux-mêmes entièrement le risque. Puis ce n'est pas quelque chose, à mon avis, sur lequel on doit tendre. Si on donne notre consentement à des modifications, on doit s'assurer que le citoyen, l'utilisateur va être sécurisé lorsqu'il va faire l'usage des services, là, que l'on accepte qui soient mis en oeuvre ici. Alors donc, je ne suis vraiment pas en faveur, là, d'une complète déréglementation, c'est important que, les véhicules, donc, il y ait un contrôle là-dessus, et puis de bien d'autres choses aussi.

Un autre point, au niveau de la modulation des tarifs, vous en avez peu parlé, certains suggèrent que ça pourrait être 200 % plus ou 50 % moindre que la grille actuelle. Quelle est votre position au niveau d'une modulation des tarifs?

Mme Bertrand (Françoise) : Bien, pour notre part, c'est un ajustement de l'offre et de la demande. Lorsque c'est, par exemple, un soir très achalandé, bien, évidemment on va se battre un peu à l'entrée pour pouvoir trouver sa place. Ça peut être moins important parce qu'il y a de la concurrence, je peux aller à gauche, je peux aller à droite. Quand c'est

la nuit, il y a moins de chauffeurs, ou je vais dans des plus grandes distances qu'ils ne sont pas prêts à venir avec moi, bien, à ce moment-là, il y a possibilité de faire jouer. C'est l'offre et la demande, et la plateforme technologique numérique permet cet ajustement de régulation. Sans compter qu'il peut y avoir aussi, à travers les taxes de vente, avec lesquelles on est parfaitement d'accord, il faut ajouter une taxe qui servira à combler le rachat des permis déjà existants.

M. Surprenant : Disons que vous ne verriez pas, là, la pertinence... Si jamais on allait dans le sens, là, d'une modulation, vous voudriez qu'elle soit arbitraire et qu'elle ne soit pas, excusez-moi l'expression, mais «capée», là, limitée, là, en fait, là?

Mme Bertrand (Françoise) : Bien, «price cap», je connais bien. Moi, j'ai présidé le CRTC il y a plusieurs années, j'étais là quand on a fait l'ouverture à la concurrence en télécommunications. On avait créé un plafonnement des prix pour permettre à tous de pouvoir participer. Mais en même temps on a à considérer un prix plancher aussi, parce que ceux qui existent déjà vont pouvoir... comme on a, par exemple, du côté du marché de la bière. Ça, c'est sûr qu'on aura à choisir comment on balise cette offre-là. Mais c'est la modulation en période de pointe versus une période pas occupée.

M. Surprenant : Monsieur.

M. Muller (Paul Daniel) : Un peu plus sur l'histoire du «pricing», du «surge pricing», là. La beauté de cette affaire-là, c'est que, si le prix au kilomètre augmente pendant un soir de tempête ou le soir du grand prix de Montréal, là, ça va en inciter, des chauffeurs occasionnels, à venir sur la route augmenter l'offre, puis c'est exactement ce qu'on veut.

Mme Bertrand (Françoise) : Diminuer l'attente.

M. Muller (Paul Daniel) : Et là ça ne marche pas parce qu'il y a encore l'ambiance d'illégalité autour de ça. Mais mettons-nous dans un contexte où c'est légal puis acceptable, bien, le système va fonctionner, puis le prix va moins «spiker», parce que l'offre va être au rendez-vous.

M. Surprenant : Et qu'est-ce que vous faites alors de la personne qui n'a pas la capacité de payer des prix élevés et qui a un besoin urgent d'utiliser... puis d'utiliser le taxi ne serait-ce que pour aller à l'hôpital ou quoi que ce soit d'autre? Qu'est-ce que vous faites de ces gens-là?

M. Muller (Paul Daniel) : Bien, la première chose, c'est qu'encore là le prix devrait faire moins un «spike», là, qu'il ne le fait actuellement si l'offre augmente. Puis, comme dans l'ensemble des marchés, normalement l'offre réagit au prix, alors cette situation-là ne devrait pas se produire.

Le Président (M. Reid) : Le temps passe très vite, alors il me reste à vous remercier pour votre contribution aux travaux de la commission.

La commission suspend ses travaux quelques instants, le temps de permettre à nos nouveaux invités de prendre place.

(Suspension de la séance à 12 h 9)

(Reprise à 12 h 13)

Le Président (M. Reid) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons nos travaux. Alors, bienvenue à nos prochains invités, le Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal. Alors, vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Je vous demanderais de vous nommer pour les fins de l'enregistrement et de nommer les personnes qui vous accompagnent. À vous la parole.

Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal (RPTM)

M. El Kalaani (Edgar) : M. le Président, M. le ministre, Mmes, MM. les députés, permettez-moi d'abord de vous présenter les personnes qui m'accompagnent : Me Eric Dugal, l'avocat du Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal — je vais référer sous le vocable RPTM — Max-Louis Rosalbert, le président RPTM, et M. Kamal Sabbah, vice-président RPTM. Quant à moi, je suis Edgar El Kalaani, secrétaire-trésorier du RPTM.

J'aimerais vous présenter brièvement qui est le RPTM et pourquoi il a été formé. Notre regroupement est né de l'absence de représentation spécifique des intérêts des propriétaires de permis de taxi. Nous sommes ici afin de clamer haut et fort que les propriétaires, pour la plupart des artisans, sont le coeur de l'industrie. Depuis 2009, le RPTM a participé à plusieurs consultations et tables de concertation et effectué des représentations auprès des autorités québécoises et municipales afin de faire entendre la voix des propriétaires de permis de taxi.

Les propriétaires de permis de taxi sont à la croisée des chemins et ils sentent la pression qui s'exerce sur eux afin que le système de gestion de l'offre soit modifié. Or, selon nous, avant de se lancer dans une modification d'une telle profondeur et qui comporte un nombre important de conséquences, nous sommes d'avis que le sujet mérite une réflexion

approfondie et que l'adoption d'un projet de loi à court terme n'atteindra pas les objectifs poursuivis par l'industrie et par les propriétaires.

Il faut se rappeler qu'une réforme d'une importante envergure a été adoptée dans l'industrie du taxi en 2002. Elle fut le fruit de consultations générales et particulières qui avaient débuté avec la publication d'un livre vert quatre ans auparavant. Nous reconnaissons toutefois l'urgence d'agir sur certains aspects, et plus particulièrement sur la menace de banqueroute que font peser des opérateurs étrangers sur les propriétaires de permis de taxi. Par contre, nous préconisons la prudence et la réflexion sur toute proposition qui toucherait la valeur de nos permis. Nous avons entendu plusieurs remarques de groupes qui nous ont précédés et nous désirons nous attarder plus particulièrement à l'éléphant dans la pièce que constitue la valeur des permis de taxi de propriétaires.

Évidemment, lorsque nous avons accédé à cette industrie, nous avons déboursé, hypothéqué et planifié notre futur en fonction de cette valeur de permis. Cet actif intangible était suffisamment stable pour que les prêteurs hypothécaires sérieux tels que les caisses et FinTaxi se sentent sécurisés pour pouvoir effectuer des prêts hypothécaires en prenant en garantie ces permis. Du jour au lendemain, on ne peut pas bouleverser le système de gestion de l'offre et on ne peut pas toucher à la valeur des permis. Tel que mentionné dans notre mémoire, il en résulterait un marasme financier important pour les propriétaires artisans. Ceci est susceptible également d'affaiblir les sûretés des prêteurs hypothécaires.

Vous savez, les gens reprochent à l'industrie du taxi de vouloir protéger à tout prix la valeur de leurs permis. Or, dans tout système de gestion de l'offre où les exploitants ont été amenés à investir dans un cadre particulier, il est évident qu'à chaque fois qu'une ouverture de marché se fait des compensations sont exigées. Nous n'avons pas à aller dans un passé bien lointain, car, lorsque le Canada négociait le Partenariat transpacifique et l'ouverture très parcellaire du marché agricole et des produits étrangers, immédiatement des compensations importantes ont été évoquées pour compenser la perte de revenus et les pertes de valeur de quotas des producteurs agricoles. Pourquoi en serait-il différent pour nous?

On entend dire qu'on oublie le consommateur dans ce débat. Or, le consommateur est aussi un citoyen qui paie ses taxes et reçoit des services du gouvernement. Est-ce que le fait de payer moins cher pour un transporteur illégal de personnes tout en détruisant une industrie et en entraînant des coûts sociaux importants serait vraiment dans l'intérêt du consommateur et du citoyen?

Nous peinons à trouver une solution efficace qui ne passe pas par un rachat complet des permis de taxi.

Les promoteurs d'une application nous peignent comme dépassés et rétrogrades. Or, notre industrie a déjà des applications semblables à celle d'Uber. Cependant, il faut leur concéder qu'ils ont définitivement une force de marketing plus grande que la nôtre, de sorte que leur application est plus connue que les nôtres. Quant à UberX, ce service est vraiment révolutionnaire : elle exploite un modèle d'affaires au mépris des lois, elle utilise des gens pour faire du taxi amateur et des salaires de pitance, elle met en danger le gagne-pain des chauffeurs professionnels et des actifs d'artisans investisseurs, elle hausse les prix de façon dramatique lors de certains événements et certains jours. Toute une révolution, mais à qui profite-t-elle? Assurément pas à la société québécoise.

Par conséquent, nous sommes contre une déréglementation et une modification du système de gestion de l'offre qui n'apporterait que des inconvénients à la population et qui fera souffrir nos membres davantage. Nous avons énuméré en détail dans notre mémoire les effets d'une déréglementation de l'industrie du taxi tels que vécus dans d'autres juridictions. Pour la population, cela se traduit, entre autres, par une baisse de la qualité de services, la sollicitation agressive de passagers, l'absence de prise en charge de personnes plus vulnérables, une baisse générale de la qualité de services, car les chauffeurs font moins de revenus et sont moins enclins à entretenir correctement leurs véhicules. Pour l'environnement, cela signifie une hausse des gaz à effet de serre en augmentant le nombre de véhicules disponibles qui tournent souvent à vide.

• (12 h 20) •

Toutefois, nous sommes d'accord avec une déréglementation partielle qui amènera des bénéfices pour tous. À ce chapitre, nous sommes en faveur d'une tarification modulée et non pas dynamique, on entend par «modulée» que les tarifs différents s'appliqueraient pour des quarts de nuit et pour les jours fériés, ces tarifs seraient toutefois fixés à l'avance, ne seraient pas tributaires d'une fluctuation à tout moment de l'offre et de la demande; en faveur d'un assouplissement, on évoque la possibilité de partager une course taxi, c'est-à-dire de permettre aux passagers qui veulent partager un taxi de ne pas avoir l'exclusivité de la course, les applications des intermédiaires de services permettent celle-ci; en faveur d'un encadrement du réel covoiturage, qui favorisera la promotion de ce type de déplacement collectif, on en parle d'ailleurs du covoiturage urbain, dont seuls les coûts d'utilisation du véhicule seront partagés. La mise en contact des covoitureurs se ferait par le biais d'une application déjà développée par une ou plusieurs compagnies de taxi. Le calcul du partage des frais se ferait également par le biais de l'application. Ces covoitureurs sont présentement des gens qui s'ignorent mais qui sont côte à côte sur un pont, seuls dans leurs propres véhicules.

Nous sommes pour l'ajout d'une aide à l'électrification de la flotte en investissant dans un réseau de bornes de recharge qui jouxteraient les postes d'attente de taxi et pour l'octroi de subventions spéciales concernant l'acquisition des véhicules entièrement électriques. Le Québec est l'un des leaders mondiaux de l'énergie électrique propre et renouvelable. Qu'attendons-nous pour passer collectivement à l'action et électrifier toute forme de transport collectif et, au passage, d'électrifier une industrie qui transporte touristes et gens d'affaires étrangers? Quelle belle vitrine cela ferait pour le Québec!

Nous sommes en faveur de modifier la loi afin de permettre la location complète d'un permis de taxi, qui ferait en sorte que le propriétaire transférerait toutes les obligations relatives à l'exploitation à un chauffeur qui, en contrepartie d'un loyer moindre, assurerait le véhicule, l'entreprendrait et paierait toutes les dépenses afférentes à celle-ci. Ceci aurait pour avantage de responsabiliser le chauffeur, qui aurait tout intérêt à conduire un taxi impeccable, puisqu'il subirait directement les contrecoups financiers.

Finalement, nous sommes en faveur de la création d'un regroupement professionnel qui réunirait les propriétaires de permis de taxi à travers le Québec et dont l'existence et la légitimité seront reconnues par le gouvernement. Le cafouillage de la réforme en 2002 ayant établi une structure mort-née doit être réparé. 14 ans plus tard, il est temps que les propriétaires aient une structure de représentation unique à travers le Québec et qu'elle soit dotée de moyens permettant de s'acquitter de sa tâche de représentation.

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

M. El Kalaani (Edgar) : En conclusion, M. le Président, M. le ministre, MM. les membres de la commission, les propriétaires de taxi sont ouverts aux changements pourvu que ceux-ci soient raisonnés et à l'avantage de tous, propriétaires de permis comme consommateurs. Je vous remercie pour votre attention pendant cet exposé, et nous sommes tous disponibles pour répondre à vos questions.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Vous avez parfaitement respecté les temps qui vous étaient alloués. M. le ministre, à vous la parole.

M. Daoust : Oui, merci, M. le Président. D'abord, M. le président Rosalbert, bonjour. M. Kalaani, M. Sabbah et M. Dugal, bienvenue à cette commission sur l'industrie du transport de personnes.

En fait, j'avais hâte de vous rencontrer pour comprendre un peu mieux comment fonctionne de façon traditionnelle... Vous êtes propriétaire d'un permis de taxi — vous dites bien «permis de taxi» — vous avez une automobile et vous ne faites... elle n'est pas utilisée que 40 heures par semaine, vous avez des gens à qui vous louez. Ça fonctionne comment, ça?

M. El Kalaani (Edgar) : L'industrie du taxi commence par un chauffeur de taxi qui a pris un cours et qui a pris son permis. Ce chauffeur de taxi, il loue un taxi pour essayer, pour voir comment ça fonctionne et s'il est à l'aise. S'il est un professionnel et il veut continuer dans cette industrie, il n'a pas d'autre choix que d'acheter un permis. Au lieu de le louer, il va l'acheter puis il va le payer à la banque, l'hypothéquer. Donc, au fur et à mesure, ce chauffeur, il devient un professionnel et il devient un entrepreneur.

Donc, depuis 2014, on a eu la grosse compétition féroce d'un transporteur illégal, et, à ce moment-là, même depuis 2010, on était dans plusieurs tables de concertation, et on a essayé d'expliquer au gouvernement, à la ville que nos coûts d'opération augmentent. Et, lorsqu'un chauffeur de taxi n'est plus capable à payer ses coûts et faire de l'argent dans 14 heures, dans 15 heures par jour, il est obligé à mettre un chauffeur pendant la nuit pour essayer de diviser le coût de sa business. Donc, c'est là où est-ce qu'on est rendu à Montréal. On est rendu avec beaucoup de taxis qui fonctionnent pendant 24 heures et déjà on était en train de dire qu'il y en a plein, de taxis, à Montréal après le plan de rachat de l'année 2000. Donc, il y en a plein, donc, on est rendu maintenant à des gens qui veulent mettre plus de voitures sur la route pour offrir un service qui est identique comme le taxi.

M. Daoust : Quand vous avez quelqu'un comme ça à qui vous louez un permis, vous le louez à la semaine, vous louez un certain nombre d'heures. Ça vaut à peu près combien, ça, quand vous faites une location, imaginons, sur une base hebdomadaire?

M. El Kalaani (Edgar) : Alors, la moyenne, la moyenne de location d'un permis par un chiffre de travail, ça veut dire soit le jour soit la nuit, la moyenne, c'est à peu près 300 \$ taxes incluses.

M. Daoust : Et, à ce moment-là, vous, comme propriétaire du véhicule, c'est vous qui en assumez l'assurance.

M. El Kalaani (Edgar) : Toutes les responsabilités.

M. Daoust : O.K. Alors, vous louez. Lui, il paie son essence, je présume, quelque chose comme ça.

M. El Kalaani (Edgar) : Lui, il paie juste son essence, et, s'il y a un accident, je vous donne un exemple, s'il y a un accident, c'est moi qui vais assumer les réparations, c'est moi qui vais assumer les pertes pendant que la voiture, elle est au garage. Je n'ai pas de travail, ni moi ni lui, là. Donc, c'est là où est-ce qu'on est rendu.

M. Daoust : Maintenant, l'autre point que j'avais, c'est au niveau de la fiscalité de ces gens-là, parce que, dans le prix d'une course de taxi, la TPS-TVQ est incluse, puis la notion du 30 000 \$ de l'entrepreneur, le travailleur autonome, ça ne s'applique pas. Alors, cette personne-là, c'est elle qui doit faire la remise TPS-TVQ ou c'est vous qui en avez la responsabilité?

M. El Kalaani (Edgar) : Nous, le Regroupement des propriétaires de taxi, depuis 2001 on a fait un contrat qui explique exactement la relation entre le chauffeur et le propriétaire. C'est une relation de location de voiture. Donc, le chauffeur, il devient son propre entrepreneur. Et d'ailleurs on était sur la table de Revenu Québec lors des décisions, lorsqu'ils ont décidé que tout chauffeur de taxi doit avoir un numéro de TPS-TVQ. Donc, pour nous, dans notre contrat, le chauffeur qui va signer ce contrat et va louer une voiture, il doit avoir son numéro de TPS-TVQ, et c'est à lui de déclarer tous ses revenus et ses dépenses.

M. Daoust : O.K. Le dernier point, parce que je veux laisser la chance à mes collègues aussi de poser des questions, vous êtes dans A-12, A-11, A-5, ma compréhension. Un des grands commentaires qu'on a entendus ici, c'est que vous faites un voyage de A-5 à A-8, imaginons, là, puis peut-être que je suis complètement dans l'erreur, là, mais... Alors, vous faites un voyage avec un passager mais pour transporter de l'air pour revenir, vous n'avez pas de passager. Votre vision de ça, vous, est-ce qu'on devrait décloisonner ça? Est-ce qu'on devrait vous permettre de ramener quelqu'un? Dans la région de Québec, avec l'application puis le regroupement de coopératives, ici, ils le font. Votre vision de ça, c'est quoi?

M. El Kalaani (Edgar) : Chapeau bas à nos confrères de Québec, parce qu'ils ont fait le travail qu'il fallait faire. Mais malheureusement, à Montréal, on a 16 compagnies de taxi. Les coopératives, dans Montréal, elles sont trois, et leur pouvoir est dilué entre ces compagnies-là. Et, ce qui arrive, chaque compagnie présentement, elle a sa propre application, mais malheureusement il n'y a pas une collaboration entre les agglomérations. C'est ça qu'il nous manque à Montréal. Pourtant, la technologie, elle est là. Il y a plein de compagnies qui ont cette technologie et il y a plein de compagnies qui ont l'application qui peut s'entraider... qui peut aider ces compagnies-là, ou ces agglomérations, à s'entraider lors des événements ou des besoins, mais malheureusement il n'y a pas un consensus.

M. Daoust : O.K. Je vais laisser à mes collègues...

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Il me fait plaisir de vous rencontrer ici aujourd'hui. Vous nous proposez des solutions, à la page 18, où que vous nous parlez d'un nouveau modèle que, finalement, on parle de covoiturage. Donc, vous créez une structure intermédiaire de taxi, je ne sais pas trop comment expliquer ça, là, mais pourriez-vous nous expliquer comment vous voulez ou vous proposez de régler le covoiturage par le biais de personnes physiques, là?

M. El Kalaani (Edgar) : Le covoiturage, il est existant dans la loi présentement. Donc, le covoiturage, c'est : une personne qui s'en va à une place, il va dire à son voisin : Si tu t'en vas à la même place, tu peux venir avec moi, on va partager le coût de l'essence. Ça, c'est un covoiturage réglementaire, qui est dans la loi présentement.

Par contre, ce que nous, on propose, c'est le taxi partage. Présentement, par la loi, un client, lorsqu'il appelle un taxi, le taxi est juste dédié à servir ce client-là. Ce qu'on vous demande, c'est d'assouplir cette loi pour autoriser un taxi, un taxieur de faire le taxi partage. Ça va diminuer le coût au client et ça va aider les clients, pousser les clients à utiliser le transport, qui devient comme un transport en commun.

• (12 h 30) •

M. Bolduc : Donc, ce que vous nous dites, c'est que le chauffeur de taxi, si l'utilisateur ou votre client actuel le permet, il pourrait prendre d'autres clients sur le parcours et de faire un partage des coûts. Donc, c'est le modèle, c'est ce que... C'est plus de la modernisation, en fait, que vous appelez dans ce cas-ci, qu'un changement fondamental du principe.

Vous nous parlez aussi beaucoup de modulation ou de dynamique dans les prix par rapport aux soirs, fins de semaine, etc. Est-ce que vous avez en tête, par exemple, ce qui pourrait arriver durant les journées de congé, Noël, jour de l'An, Pâques?

M. El Kalaani (Edgar) : On demandera une tarification dynamique. Ce qu'on demande : une tarification fixe, mais elle est fixée suivant les heures ou les journées fériées. On se comprend qu'un employé qui travaille le jour, il ne reçoit pas un salaire comme un employé qui travaille la nuit. La même chose celui qui travaille la fin de semaine. Mais, au moins, le client, il va savoir à l'avance c'est quoi, le coût de son voyage.

M. Bolduc : Merci. Vous nous parlez, encore là à la page 18, qu'une table de frais d'utilisation soit précisée par type de véhicule lors du covoiturage. Ça n'existe pas dans la loi actuellement, j'imagine. Puis ici on parle alors de 0,60 \$ du kilomètre et d'une sous-compacte de 0,40 \$ le kilomètre.

M. El Kalaani (Edgar) : Ça, c'est un exemple qu'on a donné pour renforcer le règlement ou la loi sur le covoiturage. Parce qu'il y a une partie grise là-dedans, et on l'a constaté depuis quelques mois, c'est que la loi n'explique pas exactement c'est quoi, les frais qui doivent être appliqués dans le covoiturage. Nous, ce qu'on propose, c'est d'éclaircir cette loi en ajustant les frais suivant le type de véhicule. Et présentement il y a des applications qui le font déjà.

M. Bolduc : O.K. Merci.

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

M. Daoust : Je vais juste... c'est parce qu'il y a des mots que vous avez dits, puis finalement ils ont connecté. Quand vous me dites que vous louez à environ 300 \$ pour un chiffre, un chiffre, c'est huit heures?

M. El Kalaani (Edgar) : 12 heures.

M. Daoust : C'est 12 heures. Ah! ce qui veut dire... Puis, c'est cinq jours, c'est sept jours...

M. El Kalaani (Edgar) : Bien, ça dépend de la disponibilité du chauffeur, ça dépend de la disponibilité de la voiture.

M. Daoust : Oui. Ce que j'essaie d'établir simplement, monsieur, c'est ce coût d'opération là que vous avez, qui est, entre guillemets, un frais fixe. Imaginons, là, que vous avez une automobile, vous, vous détenez un permis et puis vous avez deux ou trois personnes... Bien, on a 22 500 chauffeurs puis on a 8 500 permis, alors il y a plus de chauffeurs que de permis, donc ça veut dire que le droit de pratique, il peut facilement être de 600 \$, 700 \$ par semaine, le frais d'utilisation? Imaginons que vous, vous ne faites que louer votre permis.

M. El Kalaani (Edgar) : M. le ministre. Je pense que vous aimez les chiffres.

M. Daoust : Beaucoup.

M. El Kalaani (Edgar) : Je vais vous en donner. Dernièrement, on a fait une statistique très rapide. Sur 21 voitures qui fonctionnent 24 heures par jour, on a pris sept vans, sept berlines et sept voitures hybrides. On a constaté que — une moyenne — le coût de fonctionnement par voiture, par semaine, c'est 555,27 \$. Donc, lorsque moi, je suis obligé à payer ce montant-là, je n'y arrive pas avec la compétition illégale, je n'y arrive pas avec la manière que l'industrie fonctionne, je suis obligé à mettre un chauffeur pendant la nuit. Donc, mon coût, il est beaucoup plus cher que qu'est-ce qu'il me paie. Et n'oubliez pas que, lorsque la voiture fonctionne 24 heures par jour, donc l'assurance augmente et les réparations augmentent. Et l'amortissement augmente!

M. Daoust : Écoutez, M. Kalaani, c'est probablement que je me suis mal exprimé. Je recommence. Imaginons que tous les quatre, vous louez un permis, juste le coût de location... parce qu'imaginons que vous partageriez deux chiffres ou trois chiffres, ça veut dire que, si c'est 300 \$ pour un chiffre, c'est facilement 600 \$ pour deux chiffres, hein?

M. El Kalaani (Edgar) : Pas de taxes incluses, oui.

M. Daoust : Bien, c'est ça. Puis ça peut même être un peu plus que ça, selon la définition d'un chiffre. Vous me parlez de 12 heures, mais on ne parle pas nécessairement de sept jours. Ça fait que ça veut dire qu'avant de commencer un chauffeur de taxi qui n'est pas propriétaire d'une automobile, il va avoir un coût hebdomadaire, avant de commencer sa semaine, de 700 \$, s'il voulait faire les deux chiffres ou les trois chiffres. C'est quelque chose comme ça, là, à part de son...

M. El Kalaani (Edgar) : Pas juste le chauffeur de taxi, M. le ministre. Même le propriétaire de taxi, en commençant son chiffre, il a 555 \$ à payer par semaine, même le propriétaire, en oubliant la valeur du permis, là. On ne parle pas de la valeur du permis, là.

M. Daoust : ...c'était la valeur du permis, parce que c'est votre droit de pratique. Puis c'est ce qu'on questionne...

M. El Kalaani (Edgar) : Non, ce n'est pas la valeur du permis en tant que tel, c'est le coût de fonctionnement de la voiture.

M. Daoust : Non, je faisais une nuance, M. El Kalaani. Ce que je disais simplement... Je comprends le coût de fonctionnement. Vous avez de l'assurance, vous avez de l'essence, vous avez l'entretien, vous avez l'usure du véhicule. Je comprends ça. Mais je disais, en parallèle de ça : Le fait d'avoir le droit d'opérer un taxi, puis on dit qu'Uber ne le paie pas, mais le fait d'avoir à utiliser ça, pour une automobile, pour un véhicule donné, ça peut être 600 \$, 700 \$ facilement par semaine. Si vous êtes sur deux chiffres à 300 \$, en partant c'est 600 \$. C'est l'équivalent de ça. C'est ça que ça coûte à quelqu'un, d'opérer un taxi. Je n'essaie pas de vous piéger, là, j'essaie juste de voir ce que ça vous coûte.

M. El Kalaani (Edgar) : J'aimerais mieux effacer l'histoire. Supposons que le permis de taxi, il est gratuit. Un chauffeur de taxi va louer un permis ou va prendre un permis de la ville gratuitement, puis il va mettre une voiture, puis il va travailler sur cette voiture, O.K.? Le coût de ce chauffeur-là, c'est 550 \$ par semaine avant de commencer de travailler.

M. Daoust : Parfait. Parfait. Ça répond à ma question. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député de Mégantic, vous voulez continuer?

M. Bolduc : Merci. Vous nous avez parlé aussi, dans votre document, de développer ou d'encourager le développement de l'électrification de la flotte. Est-ce que vous parlez spécifiquement pour les chauffeurs de taxi? Parce que, je ne le sais pas, il doit y avoir certainement certains véhicules électriques dans vos flottes. Puis est-ce qu'on a les bornes suffisantes en quantité, par exemple, dans la région métropolitaine ou peut-être même à Québec, là, pour maintenant dire que les taxis pourraient opérer de façon fiable et sécuritaire avec des voitures pleinement électriques?

M. El Kalaani (Edgar) : Je vais transférer cette question à mon vice-président. Il va vous répondre sur ça.

M. Sabbah (Kamal) : Pour l'électrification, c'est sûr que l'infrastructure aujourd'hui n'est pas existante pour, le propriétaire, qu'il s'investisse dans une voiture électrique. Donc, ça prend un peu de l'aide du gouvernement pour installer des bornes électriques, pour que le propriétaire, lui, il assume le prix de cette voiture électrique, qui coûte trop cher. Donc, ça prend un peu de l'aide, mais on est ouverts à ce scénario-là. Puis, si on parle de Téo, bien, Téo, il a déjà commencé ça. Puis nous, comme propriétaires, on est ouverts à cette idée d'électrification et on voit ça comme le futur qui s'en vient.

M. Bolduc : ...

Le Président (M. Reid) : Oui, allez-y. Il reste quelques secondes.

M. Bolduc : Oh!

Le Président (M. Reid) : 40 secondes.

M. Bolduc : 41 secondes?

Le Président (M. Reid) : C'est plus un commentaire que...

M. Bolduc : O.K. Merci. Écoutez, maintenant, vous ne nous avez pas parlé de toutes les parties complémentaires des taxis ou... par exemple, pour les gens qui ont des restrictions physiques, pour assister dans le transport, par exemple, public, comme certains circuits d'autobus la nuit qui pourraient être substitués par des taxis, puis tout ça. Est-ce qu'on pourrait connaître votre position, rapidement, sur ce type de service là?

M. El Kalaani (Edgar) : Depuis des années, le regroupement essaie, à Montréal, de discuter avec la ville à propos de la STM. Pendant des années, il y en a eu, des études qui prouvaient qu'un autobus... il y a des voies d'autobus qui pourraient être déficitaires par rapport à la STM. Nous, on a proposé de mettre des taxis à la place. Et, avec le temps, apparemment qu'on a pu convaincre, puis, il y en a, des parties de l'île où est-ce que, les autobus, soit qu'ils ne passent pas dans les petites rues, soit qu'ils sont déficitaires, ils les ont remplacés par des taxis. Et ça fonctionne bien.

Le Président (M. Reid) : Merci. C'est tout le temps que nous avons du côté du gouvernement. Maintenant, nous passons à l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

• (12 h 40) •

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, bienvenue, M. Kalaani, bienvenue, M. Rosalbert, M. Sabbah et M. Dugal. Dans un premier temps, je voulais vous féliciter : Très clair, votre mémoire, avec chacune des sections. Et, à la fin, vous avez regroupé l'ensemble de vos recommandations, qui touchent vraiment plusieurs volets, huit recommandations. Avec le court temps que j'ai, je vais aller principalement sur deux sujets.

Donc, le premier sujet, c'est concernant... à votre page 8, lorsque vous parlez, dans le fond, sur la question de la gestion de l'offre, vous parlez de la réglementation totale et ses conséquences, mais, dans le fond, c'est d'enlever la gestion de l'offre... l'impact d'enlever la gestion de l'offre. Et vous mentionnez qu'il y a des expériences qui furent tentées à Dallas, San José, Indianapolis, San Diego, Seattle, et avec des constatations qui vont un peu à l'encontre de ce qu'on entend des prodéréglementation, donc : hausse des tarifs, baisse du revenu des chauffeurs en raison de l'augmentation, baisse de qualité de service, querelles avec les chauffeurs pour quérir un passager — puis on sait très bien, comme passager, on n'aime pas ça — sollicitation agressive des passagers — ça non plus, comme passager, on n'aime pas ça — augmentation du nombre de refus de courses de petite valeur — ça aussi, si on a besoin de faire une petite course, on ne peut pas le faire à pied — augmentation de véhicules qui affichent un état d'entretien déficient — donc pas agréable, mais, en plus, dangereux — et absence de prise en charge de personnes vulnérables ou à mobilité réduite. Donc, finalement, beaucoup d'impacts sur les clients des taxis. Ça fait que j'aimerais vous entendre un petit peu sur ce volet-là, parce que, dans le fond, vous plaidez pour un maintien de la gestion de l'offre du côté des taxis.

M. El Kalaani (Edgar) : J'aimerais demander une question. Si on ouvre le marché, il n'y a pas d'obligation, il n'y a pas de permis, le marché est ouvert. À 4 heures, le matin, mon fils est malade, je veux prendre un taxi pour aller à l'hôpital, je veux prendre un service, je veux quelqu'un qui m'amène à l'hôpital. Combien je vais être chargé? Quel genre de voiture que je vais recevoir? Est-ce que je vais avoir le service — c'est ça, ma question — dans une déréglementation? Et je pense que M. Kamal, il est capable à continuer l'autre partie.

M. Sabbah (Kamal) : Je pense que, pour vous répondre à votre question, il faut être fier de qu'est-ce qu'on a... de qu'est-ce qu'on est rendu dans la réglementation jusqu'à maintenant. Il ne faut pas commencer à se poser des questions sur qu'est-ce qu'on a fait depuis des années pour arriver à la réglementation qu'on a, c'était là pour une raison. Et c'en est une, une expérience d'un client qui a besoin d'un taxi puis qui n'en trouve pas ou qui en trouve à un prix qui est très élevé. Donc, pour répondre à votre question, c'est simple, la gestion de l'offre assure que le client est bien servi, assure une certaine attente du client, et en même temps, pour les propriétaires, ça leur assure la continuité de qu'est-ce qu'ils ont commencé depuis des années.

Mme Ouellet : Et toutefois, même si vous êtes d'accord avec la gestion de l'offre, sur la question des tarifs et la façon dont les tarifs sont fixés actuellement par la Commission des transports du Québec, vous dites : On est contre

l'établissement d'une tarification qu'on appelle tarification dynamique... Mais enfin, en fait, c'est un algorithme un peu secret, là, qui détermine, on ne sait pas trop comment, des tarifs, là, dans le cas d'Uber. Mais toutefois vous êtes ouverts à des changements du côté des tarifs, et ça, on a entendu ça aussi dans d'autres mémoires en commission parlementaire, pour des tarifs fixes mais différents en fonction des quarts de nuit, des fins de semaine, jours fériés — là, on vient rattraper notre jour de l'An, là, dont on a parlé précédemment — la prise en charge des bagages et des tarifs ajustés pour les véhicules de plus grande taille, tels SUV ou minivans.

M. El Kalaani (Edgar) : Aujourd'hui, un client qui sort d'un bar le soir puis il est un peu amoché, sur l'application, il va donner son consentement, mais est-ce que son consentement est acceptable? Il va avoir un taxi à un prix qui est très élevé, il va être surpris à la fin de la course. Mon fils, il s'en va dans une soirée avec ses enfants. Il a un budget de 20 \$, il sait que le taxi coûte 20 \$ lorsqu'on retourne à la maison, là. À 3 heures, le matin, il commande un taxi, mais ça coûte 25 \$ ou 30 \$, il fait quoi? C'est là, l'importance de garder une tarification qui est fixe. Elle est fixée par la CTQ, mais c'est sûr qu'on peut avoir une tarification pour la nuit, une tarification le jour, tarification la fin de semaine. Au moins, le client, il sait à l'avance combien ça coûte, le taxi.

Mme Ouellet : Il reste un petit peu de temps?

Le Président (M. Reid) : Oui, encore 4 min 30 s.

Mme Ouellet : Ah! c'est bon. Et vous proposez aussi, donc... Bien, pour la tarification, vous suggérez que ça soit encore la Commission des transports du Québec qui fixe la tarification mais qu'il pourrait y avoir des tarifs différents en fonction des moments de la journée ou de la semaine. Vous proposez aussi d'avoir une ouverture, qui n'est pas actuellement possible, pour le partage d'une course de taxi.

M. El Kalaani (Edgar) : Présentement, avec la technologie, on est capable à aider le client, à communiquer les clients sur une même route. Donc, on peut sauver au client le coût d'un voyage dans la réalité, et pourquoi ne pas le faire? Tant qu'il y a un covoiturage qui est encadré et qui est normal, donc, pourquoi on n'élimine pas encore plus de voitures sur la route puis on aide ces clients-là qui ne sont pas capables à payer tout le voyage, peut-être la moitié d'un voyage? Pourquoi on n'est pas capable d'embarquer un autre client? Et ils vont diviser le coût du voyage, et, comme ça, on sauve notre infrastructure et on sauve des voitures sur la route.

Mme Ouellet : Parfait. Puis finalement j'aimerais ça vous entendre sur votre dernière recommandation, la huitième, qui est la création d'un regroupement professionnel qui réunirait les propriétaires de permis de taxi à travers le Québec et dont l'existence et la légitimité seraient reconnues par le gouvernement.

M. El Kalaani (Edgar) : Malheureusement, depuis les années 2000, les propriétaires de taxi ont été éliminés sur toutes les tables en fermant les ligues, et, depuis ce temps-là, on voit deux exemples. Présentement, je vous donne deux exemples, vous allez bien comprendre l'idée. Depuis ce temps-là, c'est les compagnies de taxi qui gèrent l'industrie du taxi. Aujourd'hui, on a Québec, qui sont des coopératives, qui sont des propriétaires qui gèrent très bien leurs affaires, et regardez où est-ce qu'ils sont rendus avec une application, et ils s'entraident entre eux autres dans les agglomérations pour servir le client. À Montréal, on a toujours le problème des compagnies qui ne veulent pas s'entraider, qui ne veulent pas se regrouper, et les propriétaires, nous autres, on est en train de payer pour ça. Je dis : Ça fait 14 ans qu'on est là, on n'a pas aucun organisme qui nous représente, pourtant on est le coeur de l'industrie. Et il n'y a aucun sou qui est payé dans cette industrie que le propriétaire ne le paie pas.

Le Président (M. Reid) : Encore deux minutes.

Mme Ouellet : Deux minutes? Et je vais donc en profiter pour parler un petit peu d'électrification de la flotte, parce que je pense qu'au Québec on a tout avantage, avec notre électricité verte, à pouvoir faire de l'électrification et que les technologies se développent de plus en plus, l'autonomie des batteries s'améliore d'année en année. Et, dans le fond, ce que vous demandez, c'est que la question de l'électrification... c'est que ça soit accessible à tous les propriétaires de taxi et non pas juste pour un projet pilote. Est-ce que c'est ce que je comprends?

M. El Kalaani (Edgar) : Oui, exactement, parce que les propriétaires de taxi sont des petits entrepreneurs, et c'est sûr et certain qu'un petit entrepreneur n'est pas capable d'acheter une borne électrique à 25 000 \$ puis la placer sur un poste de taxi ni la compagnie de taxi n'est prête à faire ça. Ce qu'on demande, c'est que... Le gouvernement, il a un budget d'électrification, et même on l'a demandé au gouvernement fédéral, donc on aimerait une collaboration entre les deux gouvernements et qu'on se lance dans l'électrification. Et l'électrification de la flotte ou du transport commence par l'électrification du transport par taxi. On est 8 000 taxis à Québec. La minute qu'on commence à électrifier le transport, les taxis usagés, ils vont être vendus à d'autres personnes, et c'est là où est-ce qu'on va commencer à encourager le monde à acheter des voitures électriques. Mais ça prend l'infrastructure, et présentement, malheureusement, il y en a deux sortes, de véhicules, qui peuvent être fonctionnels à Québec dans l'industrie du taxi, il y a soit la Tesla, qui est trop chère, soit la voiture Volt, qui est un peu petite, et, dans la réglementation à Montréal, elle n'est pas acceptable dans l'industrie du taxi. Donc, ça prend un ajustement. La Tesla, ça prend une subvention absoluement pour aider le chauffeur, parce qu'il n'est pas capable à payer 12 000 \$ par année comme juste amortissement.

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

• (12 h 50) •

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, bonjour, messieurs. Merci de votre présence.

Le ministre vous a posé une question tantôt au niveau, là, des agglomérations. À Québec, il y a la coop, entre autres, qui a établi une belle collaboration pour ne pas que les voitures transportent de l'air, et je le cite. Alors, puisqu'on parle d'air, bien, effectivement je vais parler de GES. L'objectif de tout ça, en fait, on est dans... Depuis quelques années, surtout depuis les 12 derniers mois, on travaille très fort dans tout ce que l'on fait pour avoir une conscience au niveau des gaz à effet de serre. Alors donc, il y a une solution qui semble bien fonctionner ici. Dans votre cas, à Montréal, vous avez répondu que, bien, il y a un manque de collaboration. Mais j'aimerais que vous en parliez un petit peu plus. Puis, qu'est-ce qu'il y a à faire pour que ça fonctionne aussi à Montréal? C'est important, les gaz à effet de serre. Et puis, si on veut changer les façons de faire ici, à la base, bien, c'est ça, c'est de réduire le nombre de voitures qui sont sur les routes puis de favoriser le transport collectif, et puis voilà. Donc, il faut collaborer.

M. El Kalaani (Edgar) : Je vais laisser la réponse pour cette question à Me Eric Dugal.

M. Dugal (Eric) : En fait, ce qui se passe, à Montréal c'est difficile de défaire des barrières interagglomérations en raison de la taille du territoire. C'est que vous avez le centre de Montréal, qui est le A-11, où vous avez la plus grande activité économique, où vous avez le plus de demandes de courses de taxi, et vous avez les deux extrémités, est et ouest, de l'île, où ça va être un taxi différent qui va se faire à ce niveau-là. La problématique, c'est que, si vous abolissez les barrières interagglomérations, vous risquez de manquer de services probablement dans les parties plus reculées de l'île de Montréal. C'est la difficulté que moi, j'entrevois, outre le fait que les compagnies de service ne s'entendent pas nécessairement sur comment partager les différents territoires. Ces barrières interagglomérations là avaient été mises à l'époque pour une raison, c'était pour assurer que le service soit donné de façon uniforme sur la totalité de l'île de Montréal.

M. Surprenant : Je comprends ce que vous dites, mais, depuis ce temps-là, comme pour bien d'autres choses, la technologie a évolué. Il n'y aurait pas une application qui pourrait être créée et qui s'assure que toutes les régions soient bien desservies et qu'en même temps les voitures ne transportent pas de l'air, là?

M. Dugal (Eric) : Effectivement, si une application peut remplir ce rôle, c'est quelque chose qui pourrait être envisagé, mais évidemment ça ne pourra pas se faire sans l'implication de toutes les compagnies, et probablement par le biais d'une plateforme unique et non pas par plusieurs plateformes, soit une plateforme unique, soit une plateforme qui serait supérieure et qui encadrerait les plateformes de chacune des compagnies.

M. Surprenant : Un autre point, nous sommes, comme je vous l'ai mentionné, très en faveur de la réduction des gaz à effet de serre. Et puis, dans le cas de l'empire américain, comme vous l'écrivez dans votre mémoire, qui vient s'installer ici, il prétend qu'il génère de nouvelles demandes, donc des gens qui délaissent l'auto solo, qui vont prendre un transport rémunéré de passagers, et puis donc ça va contribuer à la réduction des gaz à effet de serre. Vous semblez contester cela. Alors, on n'a pas, ni de leur part ni de votre part, des chiffres qui peuvent nous donner un aperçu d'où est-ce qu'on s'en va. Alors, est-ce que vous pourriez peut-être donner des chiffres, à savoir, peut-être au niveau des revenus de 2015 par rapport à 2014, qu'est-ce qui s'est passé, qu'on puisse voir s'il y a une tendance, à quelque part?

M. El Kalaani (Edgar) : Je vais laisser la réponse à notre vice-président.

M. Sabbah (Kamal) : On n'a pas des chiffres exactement pour répondre à votre question, mais il y a sûrement un gâteau que cette compagnie-là... qui est venue gruger dans ce gâteau-là, et on le voit déjà dans le revenu des taxieurs. Donc, si vous voulez des chiffres, regardez combien on a perdu pour les transporteurs illégaux, et là vous allez comprendre tout simplement qu'ils n'ont pas créé de la nouvelle job, ils ont juste pris qu'est-ce qui était existant avant.

M. Surprenant : Je comprends ce que vous dites, là, mais j'aimerais ça avoir des données qui nous le démontrent clairement. Là, c'est votre parole, c'est la parole de l'autre, mais je n'ai pas de chiffre à regarder puis qui peut...

M. Sabbah (Kamal) : Bien, le problème, c'est que même M. le ministre, il avait demandé à M. Guillemette d'ouvrir ses livres, mais je ne pense pas qu'on va pouvoir le faire et je ne pense pas qu'Uber, il est prêt à ouvrir ses livres. Donc, votre question devrait être adressée à Uber pour qu'il ouvre ses livres. On va le savoir tout de suite, c'est quoi, les chiffres qu'on cherche.

M. Surprenant : Et, vos livres à vous, vous ne voulez pas les ouvrir?

M. Sabbah (Kamal) : On n'a pas de livre, on est des propriétaires.

M. Surprenant : Bien, vous pouvez vous rassembler puis nous donner une statistique.

M. El Kalaani (Edgar) : J'aimerais bien éclaircir l'histoire. C'est que les appels sont enregistrés dans les compagnies de taxi. Nous, les propriétaires, on sent souvent le manque de revenus avec nos revenus, avec l'argent

qui rentre dans nos poches. Lorsque je suis sur un poste d'attente pendant 3 h 30 min et je dois quitter vide, parce que j'ai mon enfant que je dois aller chercher de l'école, parce qu'il n'y a pas de client dans ces heures-là, mais, depuis deux ans, j'aurais pris deux clients dans ce temps-là, là je vois la différence. Mais est-ce que je peux vous amener des chiffres avec ça? Je ne peux pas vous les amener. Les chiffres doivent être amenés par des compagnies de taxi, qui nous disent qu'ils ont une grosse baisse d'appels, de nombre d'appels.

Maintenant, les autres chiffres que M. Uber présente, bien, regardez, l'«auditing» que Revenu Canada voulait faire, ça lui a coûté 11 jours à la cour. Ça fait qu' imaginez-vous qu'il va nous donner des informations?

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

Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 56)

(Reprise à 15 h 8)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! 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 transport de personnes par automobile.

Cet après-midi, nous entendrons les organismes suivants : La Fédération québécoise des municipalités, Netlift, Paxi et l'Aéroport Jean-Lesage.

Alors, je souhaite bienvenue aux représentants de la Fédération québécoise des municipalités, et vous connaissez la routine, là, vous avez 10 minutes, mais j'aimerais que vous vous présentiez et vous présentiez les personnes qui vous accompagnent pour les fins de l'enregistrement. À vous la parole.

Fédération québécoise des municipalités (FQM)

M. Lehoux (Richard) : Merci, M. le ministre, M. le Président, mesdames messieurs de la commission. Richard Lehoux, président de la Fédération québécoise des municipalités. Les gens qui m'accompagnent : M. Sylvain Lepage, directeur général de la fédération, et M. Patrick Émond, directeur des politiques.

Alors, je remercie d'entrée de jeu la commission d'avoir invité la Fédération québécoise des municipalités à partager le point de vue de ses membres sur le document d'information traitant du transport rémunéré des personnes par automobile. Comme vous le savez, la Fédération québécoise des municipalités représente les intérêts de quelque 1 000 municipalités locales et régionales dans toutes les régions du Québec. Notre mission est de soutenir les municipalités dans leurs champs de compétence actuels et futurs et de conjuguer les forces des territoires pour assurer le développement durable de toutes les régions du Québec.

• (15 h 10) •

En ouverture d'intervention, je tiens à souligner que les membres de la Fédération québécoise des municipalités, principalement de petite taille, en région, ne vivent pas directement les problèmes liés au déploiement d'un nouveau service rémunéré de transport de personnes par voiture, dans le cas présent l'application Uber. Toutefois, nous jugions nécessaire d'intervenir dans le cadre de cette consultation pour demander au gouvernement d'analyser cette problématique de transport de personnes aujourd'hui, vécue principalement dans les centres urbains, en tenant compte de la réalité régionale. En effet, cette question ne doit pas être traitée en silo. L'enjeu du transport de personnes est plus vaste, et les problèmes des grands centres d'aujourd'hui, que le gouvernement tente d'encadrer, représentent peut-être des solutions de demain pour les régions.

Rappelons d'abord quelques faits. La situation du transport collectif en région est très difficile. L'offre est mince, et les distances sont vastes. Les différentes offres de transport, soit collectif, municipal, intrarégional, interrégional, scolaire, adapté ou par taxi, se côtoient sur un même territoire, mais de manière peu ou pas ordonnée. Et je passe sous silence l'action autonome de plusieurs organismes gouvernementaux, comme la SAAQ et le ministère de l'Emploi et de la Solidarité, Sécurité sociale.

Sur l'enjeu qui nous concerne, comme je vous le mentionnais, il va sans dire que les services de transport de personnes comme Uber ne sont pas répandus à l'extérieur des grands centres. À vrai dire, le problème vécu en région est plutôt l'inverse. Dans certains cas, nous aurions bien aimé avoir ce type de service. Le déploiement de l'offre de taxi sur le territoire est souvent déficient, et, dans certains cas, nous aurions aimé pouvoir profiter d'une alternative comme le service Uber.

Toutefois, nos densités de population et nos vastes territoires ne sont pas favorables à l'implantation de ce type de service par une entreprise privée ou un travailleur autonome. De toute manière, pour qu'une application comme Uber soit déployée sur un territoire, il faudrait d'abord s'assurer que ledit territoire soit couvert adéquatement par un réseau cellulaire, ce qui n'est pas le cas dans plusieurs régions du Québec encore aujourd'hui. Je suis certain que plusieurs députés de cette commission peuvent nommer des villages et des communautés, dans leurs circonscriptions, qui ont des services cellulaires déficients ou littéralement inexistantes.

Jusqu'à présent, les membres de la commission ont pu entendre différents intervenants qui ont fait état des réalités régionales, dont les représentants de l'Association des transports collectifs et ruraux du Québec. Ceux-ci ont

souligné qu'en région c'est le transport bénévole ou encore le covoiturage rémunéré qui fait figure de substitut à l'absence d'un mode formel de transport comparable au taxi. Également, en région, c'est l'harmonisation des transports collectifs avec le transport scolaire qui est considérée comme illégale. Nous avons des autobus scolaires à moitié vides qui arpentent notre territoire mais qui ne peuvent pas être coordonnés avec les autres besoins en matière de transport.

La FQM partage également la position exposée par l'Alliance des regroupements des usagers de transport adapté du Québec. Ces derniers ont rappelé que plus de 70 % des déplacements des personnes admises au transport adapté sont réalisés par l'industrie du taxi. Alors, le taxi est donc une composante essentielle des déplacements pour cette clientèle. Il faut donc éviter d'affaiblir cette industrie déjà fragile en région. La FQM a d'ailleurs émis des commentaires en ce sens dans le cadre de l'étude de l'omnibus municipal, le projet de loi n° 83, qui modifie notamment le processus d'octroi de contrats en matière de transport adapté.

La demande pour le transport adapté est en forte croissance et est en lien direct avec le vieillissement de la population, qui touche particulièrement les petites communautés. Selon l'Institut de la statistique du Québec, la moyenne d'âge dans les municipalités de moins de 1 000 habitants est en constante augmentation. En 2015 plus précisément, 20,7 % des résidents des municipalités de moins de 1 000 habitants étaient âgés de 65 ans et plus, alors que cette proportion n'était que de 16,6 % dans les villes de 100 000 habitants et plus. Parallèlement, l'insuffisance du financement gouvernemental en transport adapté oblige certaines municipalités à effectuer des coupures dans les services offerts, ce qui pénalise les bénéficiaires, qui doivent se tourner vers l'offre privée, lorsque celle-ci est disponible.

Afin de pallier à ces problèmes, une des recommandations historiques de la FQM, formulée notamment lors de la rédaction de la Stratégie nationale de mobilité durable, est d'instaurer des guichets uniques d'offre de services en transport collectif à l'échelle de la MRC afin de maximiser et harmoniser l'utilisation des services disponibles. Si le service pouvait se déployer convenablement, ce guichet unique pourrait prendre la forme d'une application informatique comme Uber, mais coordonnée par la MRC.

Alors, en conclusion, la fédération plaide donc en faveur d'une approche qui favoriserait la mise en place d'une réelle mobilité durable des personnes et des marchandises sur l'ensemble du territoire québécois. Cette revendication est d'ailleurs une des pièces maîtresses de notre livre bleu *Pour une gouvernance de proximité*. Nous y demandons, premièrement, de lier l'aménagement du territoire et la planification des transports collectifs, de réduire le nombre d'acteurs impliqués dans l'offre de service de transport, de développer une vision d'ensemble de l'organisation des transports collectifs à l'échelle régionale et interrégionale, et finalement de favoriser une planification intégrée des transports collectifs à l'échelle de la MRC.

Les municipalités et les MRC souhaitent avoir les moyens adéquats afin de permettre aux élus de développer de manière efficiente leurs territoires dans une vision de développement durable. Pour ces raisons, nous croyons donc que le législateur ne devrait pas bannir l'utilisation d'outils informatiques, puisque ceux-ci seront nécessairement appelés à jouer un rôle dans le développement du transport en région.

Alors, merci de votre attention, et on est disponibles pour répondre à vos questions.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le président. Nous allons passer maintenant au côté gouvernemental. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Daoust : Alors, bienvenue, M. Lehoux, bienvenue à ceux qui vous accompagnent aussi à cette commission. En fait, c'est intéressant de vous entendre parce que vous vivez clairement un problème fort différent de ce qu'on retrouve, par exemple, à Montréal et à Québec. J'ai plus l'impression qu'il n'y a pas une trop grande offre de service, il y a un manque de ressources en ce sens-là, de sorte que les plaintes doivent être un peu différentes. Quelqu'un qui s'installe sur Kijiji à Montréal puis qui offre des trajets à l'aéroport, il va se faire réprimander, alors que, dans plusieurs régions, ça peut être une bien bonne chose que ça se produise comme ça.

Et il y a des permis de taxi, bien sûr, qui sont émis, il y a aussi du bénévolat, puis je pense beaucoup à des personnes, par exemple, quand on parle, à l'âge d'or, à des personnes qui ont plus des difficultés de se déplacer, qui n'ont pas toujours nécessairement une automobile non plus. Et Dieu sait qu'on sait, dans les régions, que simplement pour aller au dépanneur tu as pratiquement besoin d'une automobile.

Alors, vous avez parlé de réduire le nombre d'intervenants. J'aimerais ça que vous élaboriez un peu là-dessus, nous expliquant, O.K., si on voulait vraiment travailler ça de façon efficace, là, si on voulait se concerter puis on voulait des... il y en a moins, mais c'est plus efficace, ça aurait de l'air de quoi.

M. Lehoux (Richard) : Ça va, M. le ministre, M. le Président, dans le sens où, comme je le mentionnais tout à l'heure, dans notre livre bleu on voulait, toute la question de la mobilité durable sur l'ensemble du territoire, qu'on harmonise puis qu'il y ait un guichet unique. Et le guichet unique pourrait être la MRC, parce qu'on a toute la question du transport scolaire. Puis, je le répète, là, c'est sûr qu'il y a encore des autobus qui sont... puis, à moitié vides, là, je n'en mets pas beaucoup, il y en a que c'est plus le quart, là, de l'autobus qui est rempli. Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen d'utiliser, en fin de compte, ces services-là qui sont déjà présents sur le territoire mais qu'il n'y a pas de possibilité de le faire, en fin de compte, là, actuellement.

Il y a différents ministères, comme je le mentionnais tout à l'heure... La Société d'assurance auto du Québec, quand il y a des gens qui sont pour aller suivre, là, des traitements en physiothérapie, des choses comme ça, ils vont partir de la région, ils vont venir vers les grands centres où est-ce que ces traitements-là peuvent être reçus, et souvent ces personnes-là sont seules dans un véhicule, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu — puis ça, pour la plupart du temps, c'est des véhicules-taxis — d'être capable de combler? Mais ça, pour ça, il faut que les gens se parlent, qu'on arrête de travailler en silo. Ça, je pense que ça serait déjà un exercice très important à faire.

M. Daoust : Vous avez mentionné tantôt que la couverture du cellulaire n'est pas partout. Vous n'avez pas non plus nécessairement l'Internet haute vitesse partout, ce qui vous limite justement dans ces technologies nouvelles là, qui sont particulièrement efficaces à centraliser ou, en tout cas, à rendre plus efficaces les mouvements de personnes. Il y a quand même des déploiements qui se font de plus en plus pour qu'on couvre l'ensemble des municipalités à travers le Québec. Dans le périmètre... dans, si vous voulez, votre membership, là, les régions les plus criantes, c'est lesquelles actuellement?

M. Lehoux (Richard) : Je vous dirais... En lien avec la couverture?

M. Daoust : Oui.

• (15 h 20) •

M. Lehoux (Richard) : C'est clair qu'on était il n'y a pas plus tard que deux semaines dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue, mais plutôt... plus dans la région de l'Abitibi, on a été à deux rencontres le soir, rencontrer des élus, là, qui interpellaient, là, plusieurs municipalités avoisinantes, puis, où on était, il n'y avait aucun service de cellulaire, là, qui rentrait. Ça fait qu'on a, dans les régions, entre autres, en Abitibi, mais, je vous dirais, dans le Bas-Saint-Laurent, dans le secteur de la Gaspésie, c'est la même chose. Même du côté du Saguenay—Lac-Saint-Jean, ce n'est pas... Je vous dirais, il y en a dans toutes les régions du Québec. Je vais donner l'exemple de chez nous, en Chaudière-Appalaches, puis moi, je suis à peu près à 30 minutes de la tête des ponts, puis il y a des secteurs dans ma propre municipalité où est-ce qu'il y a un problème de couverture au niveau de la téléphonie cellulaire. Il y en a un peu partout. On est conscients que, dans la grande majorité de nos périmètres urbanisés, oui, la desserte est bonne, mais, quand on transite entre les municipalités et les villages, là on a des pertes, là.

M. Daoust : Oui. Vous savez, j'ai le grand défaut de venir de Montréal. Mais j'ai plusieurs de mes collègues qui viennent d'en région. J'en ai même un de Kuujuaq. La banlieue de Kuujuaq, ça va loin, vous savez. Alors, je voudrais leur laisser l'opportunité de poser des questions.

Le Président (M. Reid) : J'avais une demande du député de Dubuc.

M. Simard : Merci, M. le Président. Alors, bienvenue, messieurs. M. Lehoux, je voudrais vérifier quelque chose avec vous. Vous savez, bien, au niveau des municipalités, on voulait avoir des projets pilotes concernant le transport scolaire, vous en avez parlé tout à l'heure, qui pourraient amener d'autres passagers que les étudiants pour s'assurer d'avoir un transport en commun qui, nécessairement, ne donnerait pas un service parfait mais tout au moins permettrait aux gens qui n'ont pas nécessairement une voiture de pouvoir se déplacer.

Maintenant, croyez-vous... Vous l'avez dit un petit peu d'entrée de jeu, dans votre mémoire, tout à l'heure, qu'une technologie, une technologie avec Internet, là, s'il y a du service dans la municipalité, ou encore même ça pourrait se faire par téléphone, mais on parle, ici, de transport, c'est très clair, et qui serait centralisée à la commission scolaire, parce qu'on le sait, les commissions scolaires cherchent des sous, et puis le transport scolaire est extrêmement dispendieux, et tout, avec la nouvelle gouvernance scolaire, à ce moment-là, pourrait apporter des revenus supplémentaires au niveau de l'aide pour assumer ces coûts de transport.

Croyez-vous que ça serait une bonne idée qu'on ait des applications qui seraient directement reliées avec les commissions scolaires pour que, tout au moins, quelqu'un qui a besoin de transport puisse, nécessairement, se faire aiguiller sur les stations du matin et du soir pour les amener vers... pas les amener vers l'hôpital, parce que bon, mais plutôt les aiguiller vers une compagnie de taxi qui est tout près des hôpitaux, pour les amener à l'hôpital? Croyez-vous que ça pourrait être quelque chose qui est possible, ça, puis ça serait intéressant pour les différentes municipalités du Québec?

M. Lehoux (Richard) : M. le député, pour ma part, pour rester cohérent avec ce que j'ai dit initialement, je pense que, le point de chute, le guichet unique, nous, on croit que le meilleur endroit pour le faire, c'est la MRC. C'est la MRC parce qu'à cet endroit-là on a déjà toute la question du transport adapté, de transports collectifs qui s'organisent, mais avec les moyens que l'on a. On a déjà fait des approches pour essayer d'harmoniser avec le transport scolaire, pour être capables d'intégrer, en fin de compte, cet aspect-là. Mais ce que l'on vit actuellement dans chacune de nos MRC... On gère déjà le transport collectif, on gère déjà le transport adapté. Puis ça, c'est une obligation légale que l'on a. Et nous, d'amener toute la dynamique du transport scolaire, on ne veut... Moi, je ne pense pas que l'objectif, ça soit de l'enlever, là, aux écoles mais de permettre dans les milieux... Parce que moi, je veux toujours qu'on comprenne bien que ça soit selon aussi la volonté, là, de chacun des milieux. Si une région, une MRC, entre autres, avec ses municipalités locales, décide de se doter d'un service en transport collectif élargi qui inclurait à l'intérieur de ça le transport scolaire, qu'elle puisse le faire, parce qu'actuellement elle ne peut pas le faire. Ça fait que nous, on croit que le palier le plus intéressant, l'endroit, la meilleure place pour faire ce guichet unique là reste encore la MRC.

M. Simard : Mais ne craignez-vous pas...

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Simard : Excusez, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Dubuc, c'est parce que j'ai trois de vos collègues qui voudraient parler aussi. Vous êtes...

M. Simard : On revient...

Le Président (M. Reid) : On reviendra après?

M. Simard : O.K., parfait. Je les laisse aller. Oui, ça va. Bien, je prends... Je reviendrai, moi, s'il y a lieu.

Le Président (M. Reid) : Oui, ça va. M. le député d'Ungava, est-ce que j'ai bien vu que vous vouliez prendre la parole?

M. Boucher : Non. Je vais laisser la parole à...

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Il me fait plaisir de vous recevoir ici aujourd'hui.

Écoutez, on a parlé du problème, naturellement, du réseau cellulaire et, dans la région, pour le bénéfice de tout le monde ici, on sait très bien que, le long de la frontière américaine, à partir de Stanstead jusqu'à aller au Nouveau-Brunswick, là, il y a un 40 kilomètres de zone invisible, là. Et ça, c'est un grand territoire où il y a énormément de personnes qui sont définitivement en déficience de transport. Mais est-ce que vous avez regardé ou il y a eu des discussions par rapport à ce genre de territoire là pour comment on va faire évoluer... Parce que vous avez parlé de transport collectif régional et du transport collectif de MRC. Puis un des problèmes, c'est vraiment de comment on définit les besoins puis comment on les satisfait, ces besoins-là.

M. Lehoux (Richard) : On n'a pas actuellement, là, de recette qui est, proprement dit, adaptée, mais c'est clair que, pour la fédération, cet enjeu-là est primordial, sur le fait, là, de faire aussi du transport inter-MRC. Parce que je pense qu'actuellement on vit... On avait encore des exemples dans les médias, là, de ce matin, mentionnant, là, qu'entre autres dans la région de la Gaspésie, même du côté de Chaudière-Appalaches, il y a eu des diminutions, en fin de compte, d'offres de services dans l'interrégional. Je pense que, si on donne la capacité aux MRC de s'organiser en transport collectif régional au niveau de la MRC, bien, pourquoi qu'on ne le permettrait pas aussi à deux, ou trois, ou quatre MRC qui sont dans la même région, de pouvoir s'organiser avec une offre en transport collectif qui viendrait, là, palier, là, à la pénurie de transport interrégional qu'on vit actuellement, là, la fermeture, entre autres, là, de plusieurs tronçons par Orléans Express, là?

M. Bolduc : Est-ce que vous croyez qu'il pourrait y avoir... Est-ce que vous voulez passer directement par les MRC avec des projets gérés directement par les MRC ou il serait possible, pour vous, de considérer qu'il y aurait peut-être des contracteurs ou des opérateurs privés qui pourraient, finalement, faire des soumissions pour les différentes régions ou les différentes MRC? Est-ce que vous avez regardé cette dimension-là?

M. Lehoux (Richard) : C'est sûr que... Parce qu'actuellement il y a plusieurs organisations municipales, là, des MRC où est-ce que ce n'est pas nécessairement la MRC, ils ont confié ça à un OBNL, la gestion du transport collectif. Mais il faut comprendre, là, que c'est loin d'être à but lucratif, là. C'est pour ça qu'on est quand même perplexes à ce qu'un privé pourrait, là, être tenté, là, d'adhérer à cela. Parce que, quand on regarde le transport collectif actuellement, il est souvent, là, largement aidé par le milieu municipal... en fin de compte, là, la capacité, là, que les municipalités ont à le supporter. Ça fait que probablement que l'entreprise privée... Je ne suis pas sûr qu'elle aurait beaucoup d'intérêts, là, à venir, mais moi... il faudrait prendre le temps de le regarder, mais c'est beaucoup des OBNL, actuellement, qui sont sur l'organisation des transports collectifs.

Le Président (M. Reid) : Peut-être, on pourrait permettre à votre collègue d'Abitibi-Est de pouvoir poser une question également, puis on pourra refaire le tour après. M. le député d'Abitibi-Est.

M. Bourgeois : Merci, M. le Président. M. Lehoux, écoutez, je suis heureux que vous mentionniez que vous étiez passé en Abitibi récemment, vous avez donc, probablement, dû parler du projet Max Taxi avec, entre autres, la MRC Abitibi, qui a une collaboration à la fois avec l'industrie du taxi, le transport scolaire et aussi le transport par autocar avec les services.

J'aimerais ça que vous nous parliez un peu de cette formule-là. Comment vous la voyez en termes d'applications potentielles sur le territoire des MRC québécoises?

M. Lehoux (Richard) : Parce qu'effectivement, M. le député, il y a quand même un exemple intéressant. Tu sais, il y en a d'autres ailleurs au Québec aussi, là. Je pense que c'est peut-être une formule qui doit être, là, envisagée, élargie, en fin de compte, là, sa capacité dans d'autres régions au Québec. Parce que, ce qui se fait, là, du côté de l'Abitibi, on était plus au fait aussi, nous, déjà, du côté, là, de la Gaspésie. Il y a des choses, là, qui se font de ce côté-là. La question, là, de travailler en collaboration avec le privé, je pense que c'est tout à fait pertinent de le penser puis je pense que c'est réalisable aussi, pour être capable de donner vraiment la meilleure offre de services possible, là, sur nos territoires, là, qui

ont souvent, là, des énormes distances à parcourir. C'est pour ça que je disais tout à l'heure : Je ne suis pas sûr que le privé, seul, va être prêt à prendre le «lead» dans ça. Mais, avec le milieu municipal, je pense qu'il y aurait peut-être, là, des choses intéressantes aux exemples, là, qui ont déjà été mis en place, mais ça va prendre un petit peu plus de souplesse au niveau, là, de la législation, pour être capable de permettre, là, l'adaptation aussi en fonction de chacun des territoires.

Le Président (M. Reid) : Oui?

M. Bourgeois : Peut-être juste un petit complémentaire. Justement, dans ce volet-là, en plus de la complémentarité entre le privé, le scolaire et le municipal, parce que, bon... avec la collaboration de la MRC, il y avait beaucoup une préoccupation de tarification, donc non seulement d'offrir un service, mais de l'offrir à un coût qui permettait aux utilisateurs de potentiellement se servir de ces services-là sans pour autant être pris avec des tarifs qui sont inacceptables.

Est-ce que vous croyez que, le monde municipal, sur l'ensemble du territoire québécois, cette formule-là peut rejoindre les réalités des territoires?

• (15 h 30) •

M. Lehoux (Richard) : Oui. Oui, on y croit puis... mais comme je vous le mentionnais tout à l'heure, à la vitesse aussi où les milieux sont prêts aussi à... sont capables, là, ce n'est pas une question d'être prêts, mais d'être capables de l'assumer, je pense que oui. Il y a plein de municipalités, de MRC au Québec, là, actuellement, là, qui regardent à mettre en place... mais c'est surtout une question financière qui est problématique. Les alliances avec le privé, il s'en fait déjà. Moi, je crois que, oui, c'est possible de faire, là, cet amalgame-là entre le privé et le public pour donner une qualité à un prix... Parce que je pense que l'objectif est toujours là. On va regarder dans nos OBNL qui organisent le transport collectif actuellement, puis dans le transport adapté encore de façon plus précise. C'est la raison pour laquelle on a soulevé la dynamique, là, dans l'omnibus du projet de loi n° 83, de permettre, là, à un milieu, là, parce que, s'il y a une flotte de taxis dans un secteur x... — parce qu'il n'y en a pas 12, des fois il y en a juste un — de permettre, là, de pouvoir, là, négocier avec cette entreprise-là, là, pour donner un service adéquat à la population.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député de Dubuc, voulez-vous reprendre la parole?

M. Simard : Oui, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Il reste 1 min 30 s.

M. Simard : Je voulais continuer dans la même lignée que je suis parti tout à l'heure. Mais ne craignez-vous pas, M. Lehoux, que, lorsque ce sera la MRC, à ce moment-là, il y a un problème d'aiguillage? Parce que le transport scolaire est à la commission scolaire, ce qu'il n'est pas à la MRC. Donc, à partir de là, si on veut nécessairement être capable d'aiguiller les gens qui n'ont pas de service de taxi dans leur milieu vers le transport scolaire pour faire une partie de la route, pour des rendez-vous et autres, si on prend en plus un autre intermédiaire, ça va être plus compliqué.

M. Lehoux (Richard) : M. le député, moi, ce que je vois sur le terrain, puis on l'applique chez nous, il n'y a pas d'autre intermédiaire qu'on ajoute. Le transport adapté, le transport collectif est regroupé sous une même entité, c'est un OBNL qui le gère. Mais les gens savent les horaires des autobus scolaires. Ça fait que de gérer ça parallèlement à cet enjeu-là, je pense que c'est totalement pensable, là, lorsqu'on sait, là, les trajets que les autobus prennent mais que, le guichet unique, les appels rentrent... On sait que les gens vont appeler soit à la municipalité ou à l'OBNL en question, dire : Bien là, moi, j'aurais besoin, à 24 heures d'avis... bien, demain, il faudrait que je me dirige vers quel endroit? Est-ce que je peux prendre l'autobus scolaire qui passe à proximité de chez nous? Je pense que ça pourrait être pas si compliqué que ça à réaliser.

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

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Donc, bienvenue à la Fédération québécoise des municipalités en commission parlementaire, M. Lehoux, Lepage et Émond. Donc, ça me fait plaisir.

Peut-être juste vous rassurer en partant. Vous avez un peu conclu votre présentation en nous suggérant de ne pas bannir d'outils informatiques. Je pense qu'on est assez, tout le monde ici, convaincu que les applications mobiles sont là pour rester et que c'est un grand avantage. Donc, après ça, il s'agit de voir comment on les utilise, et là est toute la question. Parce qu'il y a plusieurs applications mobiles qui ont été développées par des entreprises, qui sont utilisées par des entreprises de taxi ici — l'exemple qui revient souvent, c'est Taxi Coop — puis qui ont été développées ici, au Québec. Donc, effectivement, ce sont des outils qui permettent de mettre en commun plus de besoins que ce qu'on a vu dans le passé.

Moi, je voudrais vous entendre un petit peu... Vous parlez que vous souhaitez que les municipalités puissent avoir une vision d'ensemble du transport collectif mais qu'elles ont besoin des moyens adéquats. C'est quoi, pour vous, les moyens adéquats? C'est quoi que vous demandez exactement? Parce que, là, une fois que vous me dites «moyens adéquats», là, pour moi, ce n'est pas...

M. Lehoux (Richard) : Premièrement, je pense qu'il y a une question de la législation, parce qu'actuellement, comme je vous le mentionnais, le transport scolaire, c'est illégal. On ne peut pas utiliser l'autobus scolaire pour fins de

transport collectif. Deuxièmement, les sommes qui sont allouées pour soutenir les milieux, les municipalités et les MRC en transport collectif devraient être majorées si on veut répondre... Puis, si on compare aux sommes qui sont versées dans les plus grands centres urbains, que ça soit en transport en commun ou quoi que ce soit, on reste convaincus qu'il y aurait peut-être un effort additionnel à faire de ce côté-là pour amener... Quand on parle d'outils, l'outil financier est quand même le nerf de la guerre, est très important. Mais l'aspect législatif aussi est très important.

Mme Ouellet : On parle de combien d'argent? Avez-vous fait l'évaluation de ça prendrait quoi comme... C'est quoi, les besoins en argent? Parce que c'est bien beau dire «des moyens financiers», là, mais on parle de combien d'argent?

M. Lehoux (Richard) : Parce qu'actuellement, là... Pardon?

Une voix : ...

M. Lehoux (Richard) : Non. Globalement, non, mais, par territoire, ça, on pourrait, là, sûrement, fournir des chiffres somme toute assez rapidement, là, sur les besoins. Parce que la réflexion que j'entends quand je suis sur le terrain, quand je fais le tour des municipalités, des MRC, c'est de dire : Ça nous prendrait plus de sous. On ne l'a pas quantifié parce que les... Nous, on ne l'a pas posée, la question, directement. C'est sûr que, si on la pose, on va être capables d'avoir la réponse, là.

Mme Ouellet : Parce que je dois vous avouer que, pour nous, ça serait très utile, parce que c'est sûr que, si on parle de 1 million, ou de 20 millions, ou de 100 millions, ce n'est pas du tout le même ordre de grandeur, là. Ça fait que c'est quoi, l'ordre de grandeur que vous avez besoin? Puis si c'était possible d'identifier aussi l'argent et pour quoi, c'est pour du transport par autobus, c'est pour avoir plus de transport adapté par taxi? En tout cas, je ne sais pas comment vous pourriez, là, sans nécessairement aller dans le fin détail, là... comme je vous dis, ce n'est pas très précis, là, mais ordre de grandeur, là.

M. Lehoux (Richard) : On prend bonne note, Mme la députée.

Mme Ouellet : Parfait. Puis moi, j'aimerais un petit peu plus entendre parler de votre idée d'utiliser les autobus scolaires. On a commencé à ouvrir un peu ce secteur-là, mais... Bon, là, vous me dites : La loi, actuellement, ne le permet pas.

M. Lehoux (Richard) : Ça, c'est ce que la commission scolaire nous mentionne, là.

Mme Ouellet : O.K. Mais comment vous voyez que tout ça s'intègre? Parce qu'effectivement j'ai un peu la même question : Le transport scolaire est fait pour les élèves, et les routes sont décidées en fonction de la résidence des élèves, et ça peut changer à chaque année, hein, parce que les élèves...

M. Lehoux (Richard) : Pas vraiment. En tout cas, moi, quand je regarde...

Mme Ouellet : Pas chez vous?

M. Lehoux (Richard) : ...c'est pas mal le même trajet que l'autobus que quand j'allais à l'école, ça fait déjà un bon bout de temps, là.

Mme Ouellet : Ah oui? Parce que, des fois, les résidences ne sont pas nécessairement à la même place. En tout cas, moi, je suis plus en milieu urbain, là, mais je sais bien que, d'une année à l'autre, les trajets changent. Chez nous, les trajets changent.

M. Lehoux (Richard) : Parce que moi, je regarde passer l'autobus, puis, quand j'étais plus petit, je la prenais, puis là c'est mes petits-enfants qui la prennent, puis elle passe encore à la même heure, le même... à tous les jours.

Mme Ouellet : Bien, il y a certaines places qu'ils peuvent passer à la même place, quand on est dans un centre de village, mais c'est sûr que, lorsque c'est plus...

M. Lehoux (Richard) : C'est dans les rangs, là, moi, je demeure dans un rang, là, je suis vraiment, là, en municipalité rurale, dans un rang. Puis je ne vous dis pas qu'il y a des bouts de rang qu'actuellement l'autobus, elle n'a pas besoin de ralentir, parce qu'il n'y a plus de maison, là. O.K. Mais, pour dans les régions où est-ce qu'il y a des habitations puis qu'il y a des gens qui y demeurent... Parce que, s'il y a des jeunes qui vont à l'école, c'est parce qu'il y a des adultes aussi qui demeurent là. Et est-ce qu'il n'y aurait pas des gens... Parce que, quand on mentionnait tout à l'heure les personnes plus âgées, ça leur permettrait peut-être de rester un petit peu plus longtemps dans leurs résidences, dans les milieux ruraux, mais vraiment, là, dans les rangs dans les petites municipalités. Parce que, s'ils pourraient, là, à l'occasion, le matin, dire : Bon, je peux descendre, aller faire un tour en ville, puis je vais prendre l'autobus scolaire avec les jeunes, puis je vais revenir le soir... Mais actuellement on ne peut pas le faire, là.

Mme Ouellet : Mais, si c'était permis, est-ce que la commission scolaire pourrait gérer ça?

M. Lehoux (Richard) : Ah! moi, je n'ai pas dit que la commission scolaire ne pouvait pas le gérer, j'ai juste mentionné que, nous, ce que l'on soulève puis qu'on dit, qu'il devrait y avoir un guichet unique, bien, c'est sûr que, si on... Puis l'application est un petit peu plus large que juste la question scolaire. Parce que, tantôt, j'ai soulevé toute la question du transport par taxi qui est fait par soit la Société de l'assurance auto ou d'autres instances gouvernementales qui ont à faire... transporter des gens, et on se ramasse avec des véhicules qui passent en avant de plusieurs résidences puis qu'il y a une personne dedans. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de... pour une certaine rentabilité? Mais, pour ça, ça prend un guichet unique où est-ce que les appels vont rentrer, où est-ce que les gens vont pouvoir s'enregistrer pour dire : Bien là, moi, demain, j'aurais peut-être besoin d'un transport pour aller à x endroit, pour me rendre à telle place, puis après ça je finis mon trajet avec un autre moyen.

Mme Ouellet : Ça fait qu'il pourrait y avoir un guichet unique où les informations sont toutes déposées, les gens peuvent avoir accès.

M. Lehoux (Richard) : Oui, elles sont toutes colligées.

Mme Ouellet : Mais ça pourrait tout de même être géré par la commission scolaire.

M. Lehoux (Richard) : Ah oui, oui! Mais l'endroit où est-ce qu'on... Parce que, quand je vous mentionnais tout à l'heure nos OBNL, là, qui gèrent le transport collectif en région actuellement... ont déjà un staff, là, si je peux me permettre l'anglicisme, qui est là puis qui répond en fin de compte aux besoins. Mais là, si on ajoute à ça la clientèle qui pourrait utiliser le réseau scolaire, qui passe, lui, encore un petit peu plus... Parce que nos réseaux de transport collectif ne font pas le tour de tous les rangs, tandis que, là, bien, on aurait peut-être encore une meilleure couverture si on joindrait à ça le transport scolaire, bien, la capacité du transport scolaire.

Mme Ouellet : Puis je ne sais pas si, du côté de la Fédération québécoise des municipalités, vous avez fait une analyse des avantages et des inconvénients d'accueillir à bord des autobus autres que juste les élèves qui doivent être là? Donc, avez-vous fait cette analyse-là, savoir quelles seraient les mesures à mettre en place, par exemple de sécurité ou les mesures... Parce qu'on sait que, là, c'est souvent des enfants. Donc, le transport scolaire, il y a toute une question de sécurité autour du transport scolaire. Avez-vous fait une analyse?

• (15 h 40) •

M. Lehoux (Richard) : On n'a pas fait d'analyse, mais on se porte la réflexion souvent de dire : Lorsqu'on est dans des plus grands centres urbains, souvent les jeunes vont utiliser le transport en commun, et la mixité avec les adultes, elle est là quand même. Quand on parle de tout l'aspect de la sécurité, là, il y a quand même des jeunes, là, qui vont prendre... On ne parle pas, là, de jeunes, là, du...

Mme Ouellet : Du primaire?

M. Lehoux (Richard) : Pas du primaire.

Mme Ouellet : Non, c'est ça.

M. Lehoux (Richard) : Mais, même à ça, là, les jeunes de 10, 12 ans, là, il y en a qui se transportent aussi par le transport en commun, là.

Mais il y aurait sûrement moyen de trouver une façon de faire. Parce que, je vous dirais, les gens qui demeurent partout dans les milieux ruraux, là, où est-ce qu'il y aurait peut-être un potentiel de les desservir par l'autobus scolaire, je pense que de voir à l'aspect de sécurité, là, c'est peut-être quelque chose, là, qui est pensable, qui est réalisable. Parce que la plupart de ces gens-là se connaissent bien entre eux, on est dans des petits milieux, là. Non, effectivement, moi, je ne crois pas, là, que c'est un obstacle qui est insurmontable, cet aspect-là.

Mme Ouellet : Non, je pense qu'il y a aussi des solutions. Mais je me demandais si vous aviez réfléchi, là, à quel genre de solution qui pourrait être apportée, là, pour ces volets-là, et...

M. Lehoux (Richard) : Mais, Mme la députée, si on nous dit qu'on a la possibilité de le faire...

Mme Ouellet : Vous allez le faire.

M. Lehoux (Richard) : ...probablement que l'on va faire rapidement l'exercice.

Mme Ouellet : Et finalement, peut-être — il me reste peu de temps — vous entendre... On a des préoccupations aussi, du côté du Parti québécois, concernant, là, la diminution de services d'Orléans Express. Et vous savez qu'ils sont en auditions à la Commission des transports du Québec lundi qui s'en vient. Donc, je ne sais pas si, dans un premier temps, vous pensez être présents pour aller faire valoir vos préoccupations, et, dans un deuxième temps, peut-être savoir un peu quelles sont vos préoccupations concernant cette baisse de services là.

Le Président (M. Reid) : En 30 secondes.

M. Lehoux (Richard) : En 30 secondes. Bien, c'est sûr que c'est une de nos préoccupations. On a sorti à plusieurs reprises, la fédération, dans ce sens-là, pour dénoncer les situations de fermeture. Parce qu'il y a eu à une certaine époque, en fin de compte, une centralisation des autobus interrégionaux, et là on est pris avec des fermetures. Si on avait laissé un peu plus, là, de latitude au marché à l'époque, bien, peut-être qu'on ne serait pas dans la situation où on est aujourd'hui, où est-ce qu'il y a un monopole.

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

M. Lemay : Merci, M. le Président. Merci, M. Lehoux, Lepage et Émond, d'être avec nous aujourd'hui. Vous savez, tantôt, vous avez mentionné qu'on ne devrait pas restreindre l'utilisation d'applications mobiles. On a déjà couvert avec d'autres questions au préalable, mais, dans le fond, ce que je comprends, c'est que vous mentionnez, en région, une possibilité de stimuler, d'avoir une plus grande offre de transport. Et puis moi, je voulais savoir : Votre utilisation mobile, est-ce que vous verriez ça, vous... Comment vous le verriez dans le concret, dans l'application? Est-ce que vous verriez que c'est quelque chose qu'on utilise... une application mobile unique, multiple? C'est-u géré via la Commission des transports du Québec? Je ne sais pas si vous voulez vous avancer un peu ou...

M. Lehoux (Richard) : Peut-être, Sylvain, si tu veux ajouter.

M. Lepage (Sylvain) : Si je peux me permettre, essentiellement, ce qu'on a en tête, c'est qu'à l'échelle régionale il peut y avoir carrément des sites Web informatiques. Parce qu'ici, évidemment, on parle beaucoup d'Uber, mais, comme on le disait précédemment, dans la vraie vie, Uber, en région, ça ne veut pas dire grand-chose. Alors, évidemment, il faut qu'à l'échelle de la MRC... si je reprends ce que M. Lehoux vous a expliqué, il faut avoir un site centralisé où les gens peuvent signaler le fait qu'ils veulent se rendre, par exemple, de Bonaventure à Gaspé, puis les gens qui vont voyager, justement, de Bonaventure à Gaspé, bien, vont pouvoir prendre des gens. On connaît tous le principe d'Allo-Stop, qu'il y a eu aussi, à une époque, sur lequel il y a eu de grandes interrogations.

Alors, pour répondre un peu à ce que Mme la députée de Vachon disait, c'est que tout ça doit être coordonné, O.K., et le transport scolaire, le transport rémunéré habituel, le transport par taxi puis le transport individuel. On ne passera pas à côté. Si on veut qu'il y ait de la mobilité durable dans les régions, la seule façon, c'est de mettre en place des systèmes où toute cette offre de transport là sera coordonnée, et, comme il faut mettre plusieurs intervenants autour de la table pour réussir à faire cette coordination-là, il faut que la coordination se fasse par la MRC, parce que c'est la seule place qui peut réunir tout le monde, si je peux m'exprimer de cette façon-là.

M. Lemay : O.K. Puis, en complément d'information, si on a cet endroit-là coordonné où c'est que tous les gens peuvent aller faire l'utilisation... bon, bref, est-ce que vous limiteriez le nombre d'utilisateurs qui peuvent offrir un service, pour un peu, si on veut, limiter le nombre d'utilisateurs qui peuvent, tu sais, rendre service, pour un peu protéger votre industrie de taxi actuelle ou l'économie que vous avez déjà?

M. Lehoux (Richard) : Bien, en tout cas, peut-être que je me trompe, mais je ne pense pas, là, qu'il y aurait autant d'offres que ça où on aurait cette problématique-là d'est-ce qu'on doit gérer la quantité. Parce que, comme je le mentionnais tout à l'heure, là, c'est des grandes distances à parcourir. Et financièrement est-ce que c'est pertinent et rentable? Je ne suis pas sûr. Ça fait que je ne suis pas convaincu, là, qu'il y aurait une si grande offre que ça, là, au niveau de...

M. Lemay : D'accord. Si on prend un exemple, votre MRC, là, La Nouvelle-Beauce, là, il y a certaines municipalités, là... Puis peut-être que je me trompe, mais, c'est en regardant sur le site de la Commission des transports du Québec, là, comme, exemple, la municipalité de Saint-Isidore, là, j'ai remarqué... j'ai cru comprendre qu'elle ne faisait même pas partie d'une agglomération de taxi.

M. Lehoux (Richard) : Effectivement.

M. Lemay : Est-ce que ça, ça cause des problèmes inter-MRC ou intermunicipalités?

M. Lehoux (Richard) : Intermunicipalités, et inter-MRC vient aussi par la suite, mais intermunicipalités. À l'intérieur de la MRC chez nous, c'est sûr que... L'exemple que vous mentionnez de Saint-Isidore, c'est certain que ça soulève une problématique, parce qu'il n'y a pas d'offre comme telle. Et l'offre la plus près, c'est Sainte-Marie, Sainte-Marie de Beauce, qui est environ, là, à une vingtaine de kilomètres, ça fait que c'est sûr que ça pose une problématique, oui. Puis vous soulevez celle-là, mais il y en a d'autres aussi, là, dans la région.

M. Lemay : Ça fait qu'à ce moment-là est-ce que vous trouvez qu'on ne devrait pas revoir les agglomérations de taxi en premier, en fonction de faire une couverture complète du territoire?

M. Lehoux (Richard) : Un n'empêche pas l'autre, je crois. Mais l'objectif d'uniformiser puis de ramener, en fin de compte, là, à ce guichet unique là, moi, je pense que ça, ce serait un exercice, là, qui ne va pas à l'encontre,

là, de ce que vous mentionnez, là, en même temps pour avoir une offre de taxi, là, correcte, là, sur le territoire. Parce qu'il y avait plus de taxis que ça, il y avait plus d'offres de taxi il y a 20 ans qu'il y en a aujourd'hui. S'il y a une diminution, c'est peut-être en lien avec l'aspect financier, là, de maintien des permis comme tels de taxi. Parce qu'on avait fait la vérification, il y a plusieurs quotas de taxi qui ne sont même pas atteints, ça fait qu'il y a ça aussi qu'il faut tenir compte. Et c'est la raison pour laquelle nous, on dit, en lien avec le transport collectif, le transport... De joindre une offre de service global au niveau du territoire, ce guichet unique là sur le territoire d'une MRC pourrait le combler, parce qu'il y a des permis de taxi qui ne sont même pas comblés en région actuellement.

M. Lemay : Vous n'avez pas déposé de mémoire. Est-ce que ça pourrait faire partie d'une proposition que vous pourriez mettre par écrit puis le déposer à notre commission ici?

Une voix : ...aujourd'hui?

M. Lehoux (Richard) : Non, mais ce que l'on mentionne, oui, oui. Moi, je pense qu'on est capables de vous fournir, là, une proposition dans ce sens-là.

M. Lemay : Parfait. Merci beaucoup. Est-ce que vous auriez quelque chose d'autre à rajouter? Ou, sinon, moi, j'ai... Merci.

Le Président (M. Reid) : Alors, juste avant, vous enverrez tout document à la secrétaire de la commission, qui va s'assurer que tous les membres de la commission reçoivent le document.

Alors, il me reste à vous remercier pour votre participation à nos travaux.

Je suspends la séance quelques instants pour permettre à nos prochains invités de prendre place.

(Suspension de la séance à 15 h 48)

(Reprise à 15 h 51)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Je voudrais souhaiter la bienvenue maintenant au représentant de Netlift. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Par la suite, nous aurons une période d'échange. Je vous demanderais de vous nommer pour les fins d'enregistrement. À vous la parole.

Transport social Netlift INC. (Netlift)

M. Ducas (Marc-Antoine) : Merci. Bonjour, M. le Président, M. le ministre des Transports, Mmes et MM. les membres de la commission. Je suis Marc-Antoine Ducas, président fondateur de Netlift.

D'abord, je remercie la commission de son invitation puis je salue sa volonté de clarifier le débat actuel sur la rémunération du transport des personnes par automobile. Plus précisément, aujourd'hui, ma présentation va porter sur le covoiturage proprement dit et aussi sur l'impact extrêmement positif qu'il peut avoir sur les collectivités. Donc, d'abord, je vais exposer ce qu'est le covoiturage, ce qu'on fait chez Netlift, les concepts qui sont reliés à ça. Deuxièmement, je vais exposer en quoi le covoiturage est un mode de transport en commun et comment il devrait être traité comme tel. Et finalement je vais présenter nos recommandations pour le gouvernement.

Alors, une courte présentation de Netlift. C'est une application intermodale de covoiturage qui favorise les connexions des services de covoiturage et du transport en commun afin notamment et principalement de desservir des populations à moins forte densité ou à grande distance des réseaux métropolitains de transports. Netlift vise principalement des déplacements urbains et planifiés, réguliers, généralement pour le travail et les études. Le but est essentiellement de réduire le nombre d'autos solos pour désengorger le réseau routier. Les conducteurs, ainsi, offrent les places vacantes dans leurs véhicules. Je rappelle également à la commission que Netlift, l'application, correspond strictement à la définition actuelle de la loi du covoiturage et je rappelle également que le ministère des Transports encourage le covoiturage.

Pour vous mettre en contexte sur le plan historique, Netlift a été fondé en 2012 avec la vision de résoudre principalement le problème de la congestion routière en heure de pointe. Et, à cette époque-là — ça n'a pas beaucoup changé, vous allez voir — on avait à l'esprit trois problèmes reliés.

Le premier, c'est que la congestion routière occasionne annuellement des pertes économiques de l'ordre de 3 millions... pardon, milliards — c'est un gros M sur mon texte. Ça constituerait 43 % des émissions de gaz à effet de serre au Québec. Et, même si le transport en commun constitue, selon notre approche, la meilleure solution pour résoudre ces problèmes-là, l'état actuel des fonds publics ne semble pas permettre d'investir les sommes requises pour résoudre la question.

Alors, on s'est dit : Comment ça se fait que, tous les matins dans le Grand Montréal, 1,5 million de personnes se déplacent seules dans leurs véhicules pour aller travailler? Il y a nos amis de Transport 2000 qui ont repris notre statistique, mais ça constitue plus de 4 millions de sièges disponibles dans les automobiles à tous les matins, à l'heure de pointe, d'accord? Donc, comment ça se fait qu'au vu et au su de cette situation-là le covoiturage, qui est, sur papier, une solution idéale, n'ait jamais réussi par le passé à résoudre cette question-là, d'accord?

Alors, nos travaux des quatre dernières années nous ont permis de comprendre pourquoi, et on a poursuivi l'implantation de cette solution-là. On a conçu, optimisé un algorithme intermodal, en instance de brevet, et une application,

qui est disponible sur mobile et sur le Web, qui soulèvent actuellement l'enthousiasme des directions de transport ici et à travers le monde. Netlift a été endossé et financé par le gouvernement du Québec à l'automne 2014. Au moment où on se parle, des ententes de partenariat sont en cours avec les principales sociétés de transport du Grand Montréal et des entreprises, comme Bell, la ville de Montréal ou Aéroports de Montréal, sont en phase de déploiement de Netlift pour leurs employés. On est aussi en cours de développement et de tests sur plusieurs régions métropolitaines à travers le monde, Mexico, Toronto, la vallée de San Francisco, Kingston en Floride... pardon, en Ontario, Pensacola et Paris. Ce sont des interlocuteurs qui ont tous perçu, à la fois dans notre technologie et dans notre culture d'affaires, un nouveau modèle idéal pour résoudre ces problèmes structurels soit d'accès aux gares de transport collectif, on y reviendra, ou de congestion chronique. Actuellement, le trajet moyen de nos utilisateurs, dans le Grand Montréal, est de l'ordre de 25 kilomètres, dont 11 sont constitués en covoiturage, le 14 restant est fait en transport collectif.

Quelques précisions maintenant pour la commission en termes de covoiturage, de quoi on parle exactement? Deux points. Au Québec, dans la loi, et c'est vrai pour à peu près n'importe quelle juridiction en Occident, pour être légal le covoiturage doit répondre seulement à deux critères. Le premier, il faut que le chauffeur puisse prouver qu'il aurait fait son trajet de toute façon. Deuxièmement, la rémunération entre les parties devrait uniquement servir à couvrir les dépenses.

Il y a des zones floues là-dedans, d'accord? Qu'est-ce qu'un trajet planifié? Qu'est-ce qu'une dépense? Il va falloir éventuellement qu'on se penche sur cette question-là. Parce que, par exemple, combien de temps peut-on attendre son partenaire avant d'aller au travail? Est-ce que trois minutes, c'est acceptable? Est-ce que 30 minutes, ce l'est? Quel détour peut-on faire pour aller chercher un voisin avant de l'amener jusqu'à la gare de train? Trois coins de rue? 500 mètres? Et, lorsqu'on commence à réfléchir à ce genre de choses là, on tombe dans des zones floues, et, croyez-moi, on travaille aussi avec l'École polytechnique là-dessus pour essayer de résoudre tous ces éléments fins.

L'autre élément, c'est la question des incitatifs, qui est sensible. Pourquoi je me dérangerais à aller chercher un voisin de quartier si le seul montant que je peux gagner, c'est un remboursement de mon essence, alors que je dois être absolument à 8 h 30 au bureau? Les conditions de déplacement pour aller travailler sont extrêmement contraignantes par rapport à des scénarios qu'on peut trouver lorsqu'on sort avec des copains pour aller prendre un verre ou lorsqu'on se déplace de Montréal à Québec avec Amigo Express. Nous, on préfère parler de scénario de déplacement plutôt que de juste parler de covoiturage. Puis les gens qui nous ont précédés ont mis la table aussi pour certaines réponses qu'on pourrait apporter.

Donc, on pense d'abord que le cadre législatif actuel doit être élargi afin de permettre plus de flexibilité quant à la mise en application des solutions. En disant cela, le covoiturage n'espère aucunement empiéter sur le modèle d'affaires de l'industrie du taxi, car personne actuellement ne prend un taxi matin et soir, parcourir 25 kilomètres pour aller au travail. Ce sont des modèles économiques qui sont mutuellement exclusifs, d'accord? Par contre, si un banlieusard laisse son véhicule à la maison et va travailler en covoiturage, il devient un client potentiel pour l'industrie du taxi. Actuellement, il est seul dans son véhicule.

Donc, dès le début de nos activités, nous nous sommes systématiquement alliés à la rencontre des acteurs de mobilité : l'AMT, les sociétés de transport de Montréal, Laval, Longueuil, Québec, Trois-Rivières et Gatineau ont été impliquées. Le MTQ a été avisé de nos démarches sur une base régulière, ainsi que la plupart des grandes municipalités du Québec. Et, dès 2012, nous avons tenté de collaborer avec l'industrie du taxi et, tout récemment, nous avons eu l'oreille attentive de certains des acteurs importants de cette industrie. Autrement dit, Netlift collabore étroitement avec les sociétés de transport et les employeurs pour mettre en place une alternative viable et durable à l'auto solo. Et laissez-moi vous dire que, pour nos clients cibles, l'automobile est une expérience de transport remarquable et très difficile à battre. Donc, l'espace économique, logistique et même psychologique dans lequel nous travaillons pour créer une meilleure alternative est très étroit.

Des applications de plateforme numérique comme Netlift existent essentiellement pour structurer ce fameux babillard de covoiturage qui existe depuis 40 ans dans toutes les cafétérias d'université et d'entreprise, mais essentiellement notre effort est d'amener ça à un babillard 2.0, si on veut.

On a donc quatre recommandations pour vous. La première, c'est qu'on invite le gouvernement à fixer un cadre financier et fiscal qui permette une simplification des formules de remboursement de dépenses de covoiturage tout en limitant les montants permis. On propose que la limite supérieure de ces montants soit suffisamment élevée pour encourager les gens à covoiturer, à changer leurs habitudes, mais suffisamment faible pour ne pas les inciter à en faire un travail rémunéré, d'accord?

Deuxième recommandation, on voudrait que le gouvernement soit invité à fixer un cadre réglementaire sur l'économie du partage, ayant pour objet de favoriser les meilleures pratiques dans ce domaine, et dans l'intérêt collectif, tout en fixant une limite supérieure, sur une base de calcul annuelle, par exemple, des montants qu'il serait acceptable de recevoir par un particulier.

Troisième recommandation, c'est que le gouvernement est invité à soutenir fermement toute initiative d'intégration multimodale entre l'automobile et le transport en commun afin d'atteindre des objectifs de réduction de gaz à effet de serre, de fluidité des transports et de contrôle des dépenses publiques que se fixe le gouvernement.

Et finalement, la quatrième recommandation, l'automobile des particuliers est, selon nous, un mode de transport collectif pour autant qu'il soit conforme à un cadre équitable, sécuritaire, prévisible et contrôlable. Le gouvernement est invité à favoriser financièrement l'utilisation des sièges disponibles et également, aussi, de fournir des avantages qui soient non financiers. Des stationnements incitatifs ou des voies réservées sont des éléments majeurs qui peuvent faire bouger l'aiguille. Voilà essentiellement les recommandations que nous avons.

• (16 heures) •

Et, en conclusion, M. le Président, on est ici parce que, depuis quelques mois, il y a un climat de tension qui est apparu entre l'industrie du taxi et l'arrivée d'Uber. Mais, selon nous, ce n'est que la pointe de l'iceberg, là, d'une tendance de fond qui va marquer la prochaine génération. La situation actuelle était à la fois prévisible et évitable. On a vu ça apparaître dans de nombreuses juridictions à l'extérieur du Québec depuis plusieurs années. On parle aujourd'hui de transport, mais tous les secteurs industriels seront demain perturbés non pas par des technologies, mais par des nouveaux modèles d'affaires et des dispositions nouvelles des consommateurs.

Le Grand Montréal est, selon nous, un laboratoire exceptionnel en mobilité durable et future, et Netlift contribue concrètement à créer ces nouvelles options de transport plus efficaces et plus vertes. Tous les acteurs du milieu devraient prendre acte de la manière dont s'est développé ce dossier et s'impliquer activement dans ce cycle d'innovation, car, si on ne s'en occupe pas nous-mêmes, on va se faire innover par des gens de l'extérieur.

Alors, on vous demande de faire en sorte que notre respect des règles en tant que start-up technologique du Québec ne soit pas un désavantage concurrentiel. Merci de votre attention.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Alors, nous allons passer à notre période d'échange. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Daoust : Oui. Bonjour, M. Ducas.

M. Ducas (Marc-Antoine) : Bonjour, M. le ministre.

M. Daoust : Alors, bienvenue à la commission sur le transport de personnes. Je comprends que vous avez développé une plateforme, on est tous en développement de plateformes, certaines plus légales que d'autres, et vous mettez beaucoup l'accent sur le covoiturage. Première question, qui va peut-être vous sembler simple, mais est-ce que l'intervention que vous faites, généralement, c'est une intervention qui est ponctuelle ou récurrente?

M. Ducas (Marc-Antoine) : Vous voulez dire au niveau des courses, des personnes?

M. Daoust : Oui. Par exemple... Parce qu'on me parle de quelqu'un de la banlieue puis qui va au travail le matin. Alors, à ce moment-là, est-ce que vous faites ce voyage-là entre un propriétaire automobile qui voyage seul puis qui se rend au centre-ville, vous faites cet appariement-là... C'est une fois, ou vous faites un abonnement, ou...

M. Ducas (Marc-Antoine) : Il y a des situations qui vont de... Quelqu'un a besoin d'une course le lendemain pour aller à un rendez-vous à l'université à 10 heures, ils vont tout simplement indiquer à quelle heure et où ils doivent se rendre, ils vous indiquent d'où ils partent, puis l'algorithme va calculer toutes les options de transport en optimisant le temps de leur déplacement. Donc, on combine éventuellement un voisin de quartier qui veut se rendre à une destination tout à fait différente, mais, si une portion de ce trajet est commune aux deux, on va pouvoir faire cette portion de covoiturage, et ensuite on va déposer le passager au transport collectif, d'accord?

Parce qu'on ne peut pas battre l'automobile en banlieue, en termes de temps. Il n'y a pas de bouchon, là. Mais c'est quand on approche des centres où c'est préférable de s'en aller dans le transport collectif. Quand on combine les deux modes, on obtient des temps de déplacement qui sont beaucoup plus rapides que soit l'auto ou soit le transport collectif en heure de pointe. Je ne parle pas de l'extérieur des heures de pointe. Mais la beauté de ça, pour faire le pont avec l'industrie du taxi, c'est qu'en heure de pointe la capacité des taxis est totalement saturée. Il y a un nombre limite, d'accord? Par contre, il y a beaucoup d'automobiles sur la route. Mais, à l'autre bout du spectre, c'est qu'entre les périodes de pointe les gens de taxi vont chercher plus de travail, et, nos covoitureurs, c'est là qu'ils sont mal pris, parce que les gens, ils sont au travail, d'accord? Les gens qui utilisent Netlift ont des emplois de jour, là. Ils travaillent chez Bell, donc ils ne peuvent pas faire autre chose que de... puis ils ne peuvent pas conduire des autos toute la journée, d'accord? Donc, c'est vraiment les deux scénarios qu'on peut trouver.

M. Daoust : Et vous, dans tout ça, comme organisme qui agit comme intermédiaire, vous êtes rémunérés comment?

M. Ducas (Marc-Antoine) : Nous, on fait un 0,75 \$ à chaque jumelage que l'on fait. Donc, lorsque deux personnes sont mises en commun, les passagers vont payer Netlift, et nous, on va retourner au conducteur la... on appelle ça le remboursement des dépenses, qui est très variable, dans le sens où on doit tenir compte d'un bon nombre d'intrants : consommation du véhicule, amortissement, stationnement, péage. Il y a un ensemble de facteurs, si on veut être conformes au cadre fiscal et légal, qui nous imposent beaucoup de contraintes sur la manière dont l'argent est échangé, d'accord? Donc, afin de protéger à la fois ce qu'on appelle le passager ou le voyageur, le chauffeur est souvent son employeur, on est obligés d'être une plateforme, je vous dirais, d'arbitrage sur le plan financier, d'accord? Alors, nous, on ne prend pas un pourcentage de la course, on prend un montant fixe par course, frais de jumelage.

M. Daoust : Et un trajet, par exemple, de banlieue, puis imaginons que... Parce que vous dites que, quand on approche du transport collectif... Imaginons la station de métro de Longueuil, imaginons. Alors, vous avez quelqu'un qui part à Saint-Bruno puis se rend à la station de métro de Longueuil, puis là il prend le transport en commun, hein? Ça serait un petit peu ça?

M. Ducas (Marc-Antoine) : Oui, c'est un exemple. Bien là, dans ce cas-ci, ça peut être particulier parce que la station Longueuil pose des problèmes de débarquement et d'embarquement. Donc, on travaille avec le RTL justement pour assouplir ça, pour des raisons de sécurité. Mais, oui, prenons cet exemple-là.

M. Daoust : Avec notre projet de loi n° 76, on travaille à ça, nous autres aussi.

M. Ducas (Marc-Antoine) : Oui, exactement.

M. Daoust : Et, dans une situation comme celle-là, juste pour me donner un ordre d'idée, ça peut valoir quoi, un trajet comme ça pour l'utilisateur?

M. Ducas (Marc-Antoine) : Ah! bien, on regarde le trajet, mais, typiquement, sous les cinq kilomètres, en général c'est 3,50 \$.

M. Daoust : Pour les combien, vous dites?

M. Ducas (Marc-Antoine) : 3,50 \$.

M. Daoust : Par kilomètre?

M. Ducas (Marc-Antoine) : Non, pour un trajet sous les cinq kilomètres, là. C'est une moyenne, là, mais...

M. Daoust : O.K., sous les cinq kilomètres.

M. Ducas (Marc-Antoine) : C'est ça, exactement. Donc, essentiellement, les gens ne peuvent pas se mettre très riches avec ce genre de chose là. Puis ce n'est pas un montant qui varie en fonction de la demande, de l'offre, et tout ça. Il faut que ce soit...

On veut que le covoiturage soit perçu par la population comme étant un réseau capillaire de transport en commun. Donc, il faut vraiment que ce soit une tarification et une prévisibilité qui soient la même chose... Le transport collectif, et le covoiturage, a ceci d'être en mode planifié, d'accord? L'industrie du taxi est à la demande, de la baie des Chaleurs. Parce qu'actuellement il y a une page Facebook où les gens disent : Je m'en vais à Gaspé, qui c'est qui embarque? Alors, finalement, pour trouver un «match», il faut passer des minutes à regarder tous les posts qui sont arrivés depuis des jours. Alors, finalement, c'est juste ça qu'on structure, essentiellement. Si quelqu'un s'en va à Gaspé en auto, bien, moindrement que les gens ont une flexibilité de 15, 20 minutes puis qu'on peut faire un petit détour, on a un système de transport collectif qui marche, d'accord? Donc, c'est tout, c'est vraiment ça, l'idée.

M. Daoust : Oui. Est-ce que vous faites des grands trajets, et je donne l'exemple Montréal-Québec?

M. Ducas (Marc-Antoine) : Oui. Ça, nous autres, on n'est pas très performants là-dessus. Je vous dirais qu'actuellement Amigo Express fait un bon travail là-dessus. Par contre, on a suscité beaucoup d'intérêt de la part... Par exemple, la semaine prochaine, on a un appel de déploiement avec la région de Bonaventure, de la baie des Chaleurs. Parce qu'actuellement il y a une page Facebook où les gens disent : Je m'en vais à Gaspé, qui c'est qui embarque? Alors, finalement, pour trouver un «match», il faut passer des minutes à regarder tous les posts qui sont arrivés depuis des jours. Alors, finalement, c'est juste ça qu'on structure, essentiellement. Si quelqu'un s'en va à Gaspé en auto, bien, moindrement que les gens ont une flexibilité de 15, 20 minutes puis qu'on peut faire un petit détour, on a un système de transport collectif qui marche, d'accord? Donc, c'est tout, c'est vraiment ça, l'idée.

M. Daoust : Puis vous faites 0,75 \$, là.

M. Ducas (Marc-Antoine) : Oui, parce que l'argent... bien, oui! L'argent est supposé de s'échanger entre les particuliers.

M. Daoust : Non, c'est parce que je découvre votre plateforme, puis, surtout en région comme ça, où on n'a pas toujours des autobus à des horaires réguliers, ça peut être une alternative qui peut être intéressante.

M. Ducas (Marc-Antoine) : C'est ça. Bien, en fait, c'est l'algorithme qui va générer ça, c'est là que les gens... puis ensuite ils peuvent se texter, ils peuvent se téléphoner. Les gens peuvent s'organiser entre eux. Mais ce qu'on veut, nous, c'est aussi les protéger, on ne veut pas que les gens se promènent avec de l'argent comptant. On veut être capables d'avoir... Parfois, ils ont une subvention. Par exemple, dans la MRC au nord de Gatineau, dans la région de la pêche, on travaille avec le centre de gestion de déplacements là-bas pour aider des personnes qui ont des problèmes de mobilité. Par exemple, une dame du troisième âge qui a un rendez-vous chez le médecin à 10 heures le matin puis qui doit faire un 25 kilomètres, bien, c'est soit du transport adapté soit des bénévoles. Alors, souvent, on va regarder est-ce que quelqu'un dans la collectivité doit se rendre à Gatineau autour de 10 heures. Si la réponse est oui, on a un «match». Donc, on est capables éventuellement de fournir ce genre de choses.

M. Daoust : Je vais laisser mes collègues aussi poser des questions à M. Ducas, si vous permettez.

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

M. Bolduc : Merci. Bonjour, monsieur. Écoutez, c'est intéressant de vous écouter, je vois toutes sortes d'applications là-dessus, surtout comme vos prédécesseurs, la FQM, puis les régions rurales, où, si on pouvait développer le modèle de façon rationnelle et structurée, ce serait bien. Mais moi, je vois... Comment, sur le plan légal... Vous avez des expériences dans d'autres milieux. Comment on structure ou on qualifie ces véhicules-là qui ne sont pas des taxis ni des voitures ordinaires, parce que, là, ça devient une forme de covoiturage? Puis comment est-ce que les structures légales permettent de faire ça, ou est-ce qu'on en a fait du tout?

M. Ducas (Marc-Antoine) : Vous pensez à quel type de véhicule dans ce cas-ci?

M. Bolduc : Par exemple, le covoiturage ou, disons, le passager qui... pas le passager, mais le propriétaire de la voiture qui ramasse trois passagers puis il les amène à la station de Longueuil, mais, lui, là, est-ce que sa voiture, elle a un statut particulier, des assurances particulières?

M. Ducas (Marc-Antoine) : O.K. C'est ça, dans le cas actuel, sur le plan des assurances, on a demandé trois fois des avis indépendants, on s'est fait répondre à chaque fois la même chose. C'est que, tant qu'on se restreint à aller faire du covoiturage dans le cadre actuel de la loi, donc les deux paramètres dont j'ai parlé, les régimes d'assurance en place couvrent déjà ça. Là où ça devient problématique pour les assureurs, c'est si le conducteur démarre sa course basée sur une demande particulière, d'accord? S'il conduit 15 kilomètres pour aller chercher quelqu'un pour une course qui va en faire sept et qui n'a rien à voir avec son intention de déplacement, on se met à risque, d'accord?

Là-dessus, la commission pourrait réfléchir pour être capable... Parce que, parfois, les taxis ou les compagnies privées vont refuser d'y aller, ils vont dire : Je vais perdre de l'argent, O.K.? Donc, on essaie de réfléchir à cet espace flou entre la volonté d'une industrie privée de faire de l'argent et celle des besoins de collectivité, d'accord?

Deuxième paramètre, c'est que, si l'argent qui a été chargé sert à couvrir les dépenses, ça sous-entend que la personne fait du bénévolat, O.K.? Donc, dans ce sens-là, il faut que la motivation de déplacement soit déjà là.

Le principe de Netlift, c'est que les gens soient capables de planifier des horaires de déplacement parfois plusieurs jours à l'avance. O.K., il y a des gens qui ont des horaires récurrents, pour répondre à la question de M. le ministre tantôt, ils font du lundi au vendredi là-dessus, puis c'est déjà tout structuré, là. Donc, si un conducteur a un pépin de dernière minute, il y a un «backup» qui va être mis avec un autre collègue ou avec quelqu'un qui travaille dans le building d'en face.

Alors, cette crise... cet effet réseau entre des gens qui ont... Puis, on le sait tous, quand on se promène en auto, on est toujours fasciné de voir qu'autour de nous les autos sont vides, on ne comprend pas comment on est capable de se matcher, d'accord? Alors, c'est un petit peu dans ce sens-là qu'on essaie d'amener la chose. Mais, d'un autre côté, on veut bien faire attention sur un critère : on a toujours refusé de mettre le pied dans ce qu'on appelle le scénario à la demande, O.K.? Donc, si quelqu'un fait une demande d'un trajet et que ça occasionne... ça, c'est un qui taxi qui devrait être appelé, d'accord? Et c'est dans ce sens-là que nous, on est disposés à envoyer ces trajets-là immédiatement au taxi le plus proche, O.K.? Ça fait vraiment partie des choses qu'on a proposées.

• (16 h 10) •

M. Bolduc : Vous nous parlez d'avoir jusqu'à 50 000 transactions d'ici 2021.

M. Ducas (Marc-Antoine) : Oui. Utilisateurs. Utilisateurs, oui.

M. Bolduc : O.K. Mais actuellement, dans les expériences dans les autres villes, où on en est là-dessus, puis comment ça se développe? Est-ce que vous avez une idée là-dessus?

M. Ducas (Marc-Antoine) : Dans les autres villes à l'extérieur de Montréal, vous voulez dire?

M. Bolduc : Oui, où vous avez pris le modèle, où vous savez qu'il existe des projets comme ça.

M. Ducas (Marc-Antoine) : Oui. Alors, pour que Netlift pogne, il faut qu'il y ait deux conditions réunies sur le plan de la géographie. Le premier, c'est qu'il faut qu'il y ait soit un bon réseau de transport collectif qui nous sert, si vous voulez, de colonne vertébrale. C'est pour ça qu'à Trois-Rivières, malgré l'intérêt qu'il y a là-bas, ça reste... La perception du bouchon de circulation à Trois-Rivières n'est pas celle du pont Champlain, disons. Disons-le comme ça, O.K.? Alors, les gens ont peut-être moins le sentiment d'avoir ça, alors qu'à Toronto il n'y a tellement plus de place de parking que c'est une catastrophe d'être capable d'amener les gens dans le train, O.K.? Alors, cette sensibilité-là, elle est importante.

Où alors il faut qu'il y ait une volonté réelle des élus sur place de transformer les véhicules des particuliers en un miniréseau de transport collectif, ce qu'on voit, par exemple, à Bonaventure ou ce qu'on peut voir parfois dans une région comme MRC des Moulins, par exemple, de travailler pour faire du rabattement vers les gares de train, d'accord? Donc, c'est dans cet esprit-là qu'il y a un bon fonctionnement, un bon «fit». Mais autrement, sinon, on dit : L'auto parfois reste un bon moyen, là. On ne pourra pas régler tous les problèmes non plus. Mais, sur le plan strictement technique, le «dispatch» fonctionne déjà à la grandeur du Québec, là.

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

M. Simard : Merci, M. le Président. M. Ducas, je vous écoutais, puis vous me faisiez réfléchir à ceci : j'imagine que, lorsque quelqu'un veut être membre chez vous, offrir la possibilité de faire du covoiturage avec sa voiture, vous êtes

limités à ce niveau-là. Maintenant, lorsque quelqu'un veut faire du covoiturage mais en embarquant, en montant avec quelqu'un d'autre, vous avez sûrement des gens, plusieurs personnes qui vous indiquent ça, mais potentiellement il pourrait, à un moment donné, ne pas y avoir de chauffeur qui va dans cette direction-là. Si vous avez trois, quatre, cinq personnes qui veulent faire du covoiturage, qui pourraient aller à peu près au même endroit, pourquoi ne prenez-vous pas un taxi pour faire du covoiturage avec le taxi?

Vous autres, vous êtes payés, vous l'avez dit tout à l'heure, un passage de plus... c'est-à-dire un montant fixe par course. C'est ce que je comprends. Est-ce que c'est un montant fixe pour chaque passager ou c'est un montant fixe par course?

M. Ducas (Marc-Antoine) : Par jumelage.

M. Simard : C'est par jumelage.

M. Ducas (Marc-Antoine) : Oui.

M. Simard : Donc, ça voudrait dire qu'un taxi qui... soit dit en passant, on n'aurait pas besoin de se casser la tête pour la légalité, parce que ça serait légal, c'est bien clair. Ça veut donc dire qu'un taxi pourrait être appelé par vous, dire : Regardez, on a cinq personnes qui veulent aller à cet endroit-là, est-ce que vous pouvez venir les chercher? Les taxis paient votre rémunération, là, O.K.? J'imagine que votre algorithme calcule tout ça, là. Moi, je ne suis pas un fervent de la technologie bien fort, là, mais une chose est certaine, c'est que vous avez tout pensé à ça, je suis convaincu de ça. Et, à ce moment-là, vous avez toujours une voiture qui est pour faire le covoiturage, étant donné que c'est un taxi. Et vous avez votre paie, et puis c'est légal, puis on n'a pas de casse-tête. J'aimerais vous entendre là-dessus. Comment vous voyez ça, vous? Ou ça vous prend absolument quelqu'un que c'est un particulier?

M. Ducas (Marc-Antoine) : Non, non, exactement. Alors, en 2012, on a commencé par là. On a commencé par aller tenter de rencontrer les gens de l'industrie du taxi en leur exposant exactement ce que vous dites. Pourquoi? Parce que, sur une période de 24 heures, les gens ne se déplacent pas tous avec la même densité. La question de l'offre et de la demande varie beaucoup. Ce que vous venez de dire, en heure de pointe, ça ne fonctionne pas, parce qu'il y a tellement de demandes de déplacement que l'excès dont on a besoin se situe dans les véhicules des particuliers. C'est la prémisse de base. Par contre, à 9 heures, le soir, quand les gens sont tous rentrés à la maison, si quelqu'un a besoin de covoiturage, il n'en trouvera pas. Nous, on est obligés de protéger notre client, parce qu'il a laissé son auto à la maison. Il travaille dans le centre-ville de Montréal. Il est 9 heures, le soir. Il n'a pas d'auto. Il faut qu'il rentre. Nous, ce qu'on a toujours demandé, c'est cette fameuse... ce «feature» là qui est le retour garanti à domicile. Si nous n'avons plus de chauffeur, pourquoi ne pas utiliser le taxi? Et nous, on va collaborer avec l'industrie du taxi pour protéger le client par rapport à ça, pour qu'il y ait 100 % du temps, là, une offre.

Evidemment, on ne parle pas de quelqu'un qui travaille du centre-ville puis qui habite à côté d'une station de métro, on ne parle pas de gens qui peuvent faire du Bixi, de l'autopartage. Ça, c'est ce que j'appelle des solutions de centre-ville. Il y a beaucoup, beaucoup, beaucoup d'offres de transport extraordinaires dans un périmètre de 10, 12 kilomètres du centre-ville. Nous autres, on parle du beigne, on parle de l'extérieur, là où les gens ont une raréfaction d'offres, d'accord? Par défaut, les gens ont des autos, ils sont obligés d'en avoir. Alors, ce qu'on veut, c'est de valoriser cet actif-là...

Le Président (M. Reid) : M. Ducas, j'aimerais donner une chance au député d'Ungava, qui ne parle pas du tout de... qui est loin du centre-ville de Montréal...

M. Ducas (Marc-Antoine) : Oui, bien sûr.

Le Président (M. Reid) : ...de pouvoir poser une dernière question.

M. Boucher : Écoutez, je vais vous poser une question, bon, qui va peut-être vous sembler bien rabat-joie, mais je me mets dans la position du propriétaire du véhicule : À part de quelqu'un qui aurait des motifs écologistes poussés, etc., pourquoi moi qui m'ai acheté une voiture, qui m'ai endetté, je m'inscrirais pour, finalement, presque rien? Vous dites : En bas de cinq kilomètres, ça, c'est 3,50 \$. Je vous donne votre 0,75 \$, il me reste 2,75 \$ pour embarquer quelqu'un qui peut-être va me taper sur les nerfs, que je vais avoir hâte de débarquer, que... Avez-vous des problèmes à trouver des conducteurs ou des gens qui vont le faire avec joie puis spontanément?

M. Ducas (Marc-Antoine) : Oui. Je vous dirais que, dans le mémoire que j'ai remis, j'ai proposé des pistes sur la question des incitatifs, puis ça, ça fait partie des choses qu'on travaille étroitement avec les sociétés de transport. Parce que le cinq kilomètres dont je vous parle, ce n'est pas le domicile-travail, c'est le domicile-gare de train, c'est le domicile-station de métro. Parlez à quelqu'un qui habite à Laval, qui veut s'en aller au métro Montmorency. À 5 heures du matin, il n'y a plus de place dans le parking. Et tout le monde veut prendre le transport en commun, puis ils ne sont pas capables. Ça fait que le vrai problème, c'est l'accès aux transports.

On construit des trains, il faut les remplir, «right»? Nous, ce qu'on fait, c'est ça : c'est qu'on permet à deux voisins de quartier de faire trois, quatre kilomètres ensemble pour être sûrs qu'il y ait de la place dans le train, O.K., parce que,

s'il arrive avec son auto, il n'en a pas. Évidemment, on a tenté des projets pilotes, de dire : On va faire quelques places de stationnement incitatif. Mais là ça prend des vignettes, il faut être le même équipage. Puis cet équipage-là, s'il y en a un qui est malade le lendemain, il peut-u se parquer ou ne pas se parquer? Est-ce qu'on module la tarification? C'est ça, l'idée, là.

Le Président (M. Reid) : M. Ducas, merci. Oui, parce que le temps est écoulé depuis quelques secondes déjà. Alors, nous allons passer à l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Bienvenue, M. Ducas.

M. Ducas (Marc-Antoine) : Bonjour.

Mme Ouellet : Très intéressant, un complètement nouveau modèle d'affaires. Et vous avez, je pense, bien clarifié la définition de covoiturage — c'est un peu ce que je disais à vos prédécesseurs — donc, en parlant de modèle de déplacement dirigé par l'offre, qui est le covoiturage, du modèle de déplacement dirigé par la demande, qui est du service taxi. Donc, je pense que cette définition-là pourra être transférée à plusieurs intervenants.

Moi, j'aimerais ça, avoir un petit peu plus — comme c'est très nouveau, votre... et moi, je ne le connaissais pas — d'information. Vous avez combien d'utilisateurs jusqu'à présent?

M. Ducas (Marc-Antoine) : En date de lundi, on était à 6 500 sur la plateforme.

Mme Ouellet : Bien, ça avance. Et ces 6 500 là, c'est vraiment... Donc, on pourrait diviser en deux : moitié qui offre le covoiturage puis moitié qui l'utilise, là?

M. Ducas (Marc-Antoine) : C'est à peu près 60-40. Mais l'application... Parce qu'il y a des gens qui font une semaine sur deux chauffeurs, une semaine sur deux passagers. Donc, l'application, dans le fond, traite des membres, et chacun d'entre eux peut offrir ou demander, selon les besoins. Donc, c'est vraiment 600... C'est à peu près...

Mme Ouellet : On parle de 3 250 voyages, dans le fond.

M. Ducas (Marc-Antoine) : Quelque chose comme ça, là, oui, dans l'ordre de grandeur.

Mme Ouellet : Parce qu'en général c'est deux par voiture.

M. Ducas (Marc-Antoine) : Oui. Oui, parce qu'on ne traite pas plus qu'un passager. C'est très complexe, là, de traiter deux passagers avec embarquement, débarquement subséquent. Je vous épargne les détails, là, mais oui.

Mme Ouellet : O.K. Vous parlez qu'une course moyenne, c'est 25 kilomètres. Là, vous nous avez donné le prix pour cinq kilomètres. À 25 kilomètres, ça fait combien pour la personne?

M. Ducas (Marc-Antoine) : Il n'y a personne qui fait 25 kilomètres au complet en covoiturage. Ce n'est plus concurrentiel de le faire comme ça pour des gens qui ont déjà leurs autos, d'accord? Parce qu'en ce moment, si quelqu'un doit faire 25 kilomètres pour aller travailler et qu'il ne peut pas prendre de voie réservée, ou quoi que ce soit, il est dans le bouchon avec une personne qui lui tape sur les nerfs pendant 25 kilomètres, il va dire : Je vais garder mon auto, O.K.? Ce 25 kilomètres là, c'est la distance qu'on appelle domicile-travail. Mais là-dessus, en général, il y en a 11, en moyenne, qui est fait en covoiturage. Le 14 qu'il reste est fait en transport collectif.

Mme Ouellet : Mettons le 11. Ça revient à?

M. Ducas (Marc-Antoine) : Ce serait 8 \$ dans ce cas-ci, pour rembourser les dépenses.

Mme Ouellet : Puis ça revient à combien le kilomètre, ça?

M. Ducas (Marc-Antoine) : 0,53 \$, d'après l'Agence de revenu du Canada, aux dernières nouvelles.

Mme Ouellet : Parce que, quand vous dites que vous avez un algorithme qui calcule... Vous avez ça dans votre mémoire, à la fin, donc : Établit les rémunérations du passager «en fonction du coût réel de la portion commune du déplacement, amortissement, voiture, selon le type du véhicule, utilisation d'essence, selon la consommation et la distance de la portion commune du déplacement». Donc, c'est vous qui établissez le montant du kilométrage?

• (16 h 20) •

M. Ducas (Marc-Antoine) : Oui, et ça, c'est une partie compliquée. Une partie de notre recherche fondamentale, actuellement, porte exactement sur ça, parce que tous les organismes de certification environnementale, par exemple au niveau fédéral, sont incapables de nous fournir des données spécifiques. On a, pour un véhicule au Canada, seulement les données sur les coûts en milieu urbain ou en milieu routier, mais, quand on est dans un scénario d'heure de pointe, la consommation énergétique — typiquement, là, il fait moins 10° à Montréal, puis on fait 40 kilomètres en une heure

dans un bouchon — les émissions sont beaucoup plus élevées que seulement les statistiques gouvernementales. Donc, nous, on les calcule avec notre algorithme.

Sauf que, si on commence à rémunérer, par exemple, quelqu'un qui a fait cette distance-là dans un véhicule hybride, le même scénario dans un Hummer, je ne peux pas retourner le même montant aux deux chauffeurs. Et c'est là que ça devient problématique, parce que le passager est obligé de payer en fonction du véhicule qui va le prendre, et là je me mets à désavantager tous les gens qui voudraient avoir une bonne conscience écologique mais qui ont une minifourgonnette familiale. Cet élément-là, c'est un des éléments délicats sur lequel on continue de travailler, mais ça fait trois fois qu'on l'améliore.

Mme Ouellet : Mais c'est comme ça que vous le calculez actuellement?

M. Ducas (Marc-Antoine) : Oui.

Mme Ouellet : Donc, vous prenez en considération la... Donc, est-ce que c'est cet aspect-là pour lequel vous avez un besoin d'un projet pilote? Parce qu'à moins que je me trompe, dans les programmes standard de covoiturage, le coût du kilométrage est fixé.

M. Ducas (Marc-Antoine) : Oui, mais c'est malheureusement inexact, c'est ça.

Mme Ouellet : Oui, je comprends.

M. Ducas (Marc-Antoine) : Exactement, oui.

Mme Ouellet : Mais c'est en particulier sur ce volet-là que vous avez un projet pilote.

M. Ducas (Marc-Antoine) : Oui.

Mme Ouellet : Donc, vous avez eu une autorisation à travers un projet pilote. Est-ce que le projet pilote couvre d'autres aspects qui dérogent aux pratiques habituelles?

M. Ducas (Marc-Antoine) : C'est-à-dire que c'est un projet pilote qui a surtout été financé par le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles. Donc, l'objectif dans ce cas-ci, c'était de voir quel impact environnemental le covoiturage serait capable d'avoir sur la pollution atmosphérique. Alors, c'est beaucoup comme ça qu'on l'a travaillé.

Maintenant, on s'est rendu compte qu'il fallait qu'on transfère une partie de ces apprentissages-là sur la tarification, et là on a pris l'initiative d'essayer des modèles tarifaires pour voir comment répondaient les usagers par rapport à ça. Mais les travaux se poursuivent. Je ne serais pas surpris que, dans les prochains mois, il y ait des ajustements enfin qui se fassent, parce qu'on veut aussi inclure, ce qu'on écrit dans le mémoire, la valeur économique des légers désagréments, hein? Ce fameux 10 minutes d'attente que quelqu'un sorte de sa douche pour embarquer avec moi, ça me met en retard au travail, ça vaut combien? Est-ce qu'on peut le rémunérer ou pas? Si oui, est-ce qu'on met le pied dans une zone floue? C'est ces éléments-là qu'on est obligés de résoudre, là.

Mme Ouellet : Et ces prix-là que vous avez développés, est-ce que ça rentre dans le cadre... Parce que le covoiturage est encadré en termes de coût du kilométrage qui peut être remboursé. Est-ce que ça rentre dans ce cadre-là?

M. Ducas (Marc-Antoine) : Actuellement, oui. Ce qu'on s'est fait dire par les différentes sources, l'Agence de revenu du Canada, l'Autorité des marchés financiers, bref tous les gens à qui on a parlé nous ont dit : Ça rentre dans le principe du remboursement de dépenses. Au-dessus de 0,54 \$, on entre dans une zone dangereuse, parce que c'est le montant qui est actuellement en vigueur au sens fiscal. Mais il y a des gens, par exemple, qui ont des véhicules qui ne sont pas écoénergétiques, qui dépensent 0,75 \$, 0,80 \$ du kilomètre. Donc là, eux, ils sont moins intéressés par notre modèle. C'est eux autres qui font vraiment du bénévolat. Par contre, si des avantages marginaux comme des stationnements incitatifs existent, ils vont peut-être être capables de dire : Ah! je viens de sauver un peu d'argent sur mon parking, ça va compenser. Mais on est obligés de mettre en place aussi un modèle économique qui va avec ça.

Mme Ouellet : Ou sauver de l'argent sur le parking ou avoir une assurance qui va en avoir un. Donc, ça, ça peut être un autre avantage.

M. Ducas (Marc-Antoine) : Absolument, c'est ça.

Mme Ouellet : Puis, d'un autre côté, on peut se poser la question, comme société, si on veut favoriser ce type... si on veut inciter ce genre de véhicule là.

M. Ducas (Marc-Antoine) : Absolument, oui, oui.

Mme Ouellet : Donc, ça, c'est une autre question.

Et, dans votre... — je suis toujours en train de voir deux documents, parce que j'ai un petit problème d'impression — dans votre recommandation sur les bénéfices marginaux, vous dites : Des travaux à cet effet ont déjà été entrepris avec les autorités en place, la technologie le permet, des travaux... À quoi vous pensez?

M. Ducas (Marc-Antoine) : Plusieurs des propositions qui sont sur la table actuellement touchent... Donc, je parlais des stationnements incitatifs. Un des travaux qu'on est en train de faire, c'est de calculer ce qu'on appelle le coût du rabattement. Donc, on construit, par exemple, une ligne de train, une ligne de métro, on est capable de déduire un coût du kilomètre par passager, qui varie, là, dépendamment d'où on est. L'AMT, c'est 0,23 \$, par exemple. On ne tient pas compte dans ces équations-là du coût d'amener quelqu'un de la maison jusqu'au train, parce que c'est aux frais de l'utilisateur en ce moment, et ça, ça brouille l'équation. Parce que, si quelqu'un ne va pas prendre le train avec son auto, il va falloir qu'une société de transport aille le chercher, et ça, les MRC nous ont dit : Ce n'est pas sûr que ça nous intéresse, parce que ça augmente nos coûts. Donc là, on a une situation un petit peu «catch-22» où on veut augmenter le transport collectif, mais, si ça marche, ça nous coûte plus cher.

C'est dans ce sens-là qu'on essaie, nous, de dynamiser l'automobile des gens qui vont déjà prendre le train, pour un quartier résidentiel où 30 000 personnes vont avoir besoin de se déplacer en l'espace de 45 minutes, par exemple. Mais c'est vraiment un élément de recherche qu'on essaie de faire, comment on veut favoriser justement les gens qui covoiturent et qu'est-ce qu'on va utiliser comme technologie ou comme plateforme pour le prouver et le mesurer. Je ne veux pas mettre... Si on fait des voies réservées, on ne peut pas mettre des policiers à toutes les sorties pour compter les têtes, là. À un moment donné, ça vient... ça n'a pas de sens. Donc, cette plateforme-là, c'est comme ça qu'on la développe, c'est d'être capables de fournir une information où on est capables d'avoir une planification de transport collectif mais qui tient compte de l'automobile. C'est un peu l'esprit de ce qu'on veut faire.

Mme Ouellet : Actuellement, il y en a, des voies réservées pour des voitures avec plus...

M. Ducas (Marc-Antoine) : Il y en a quelques-unes, oui.

Mme Ouellet : Donc, dans le fond, vous suggériez d'élargir les voies réservées?

M. Ducas (Marc-Antoine) : Oui, c'est ça. Bien, c'est parce qu'actuellement c'est très fragmenté. Certaines voies sont de juridiction municipale, d'autres vont être de juridiction provinciale. Créer une chaîne de transport pour optimiser le transport collectif en utilisant ça, des fois ça peut poser problème. Ce n'est pas un problème facile à résoudre non plus, là. Parce qu'encore une fois ça va bien quand les gens vont partir d'un même endroit puis faire une longue portion de trajet ensemble, mais nous, on favorise, je dirais, plutôt une cohabitation entre le covoiturage et, par exemple, certaines voies d'autobus, dans certaines conditions, surtout «drivées» par la sécurité, mais...

Mme Ouellet : Parce que je vous dirais qu'a priori, dans votre réflexion sur qu'est-ce qu'on pourrait donner de plus comme avantages pour inciter les gens à prendre des passagers en covoiturage, si on ne veut pas aller dans la notion de profit, parce que, là, ça devient du taxi, j'ai l'impression que ça va être beaucoup plus des actions reliées à la réduction du temps d'utilisation, donc voies réservées...

M. Ducas (Marc-Antoine) : C'est ce que les gens valorisent le plus à l'heure de pointe.

Mme Ouellet : ...donc stationnement réservé pour le covoiturage, etc. Et donc, à ce moment-là, on donne un accès qualitatif, un accès...

M. Ducas (Marc-Antoine) : C'est majeur. Beaucoup des gens qui utilisent Netlift nous disent : Votre solution me permet de sauver 200 \$ par mois de stationnement, par exemple, dans le centre-ville, ou des choses comme ça. Donc, nous, on pense...

Puis je reviens avec la troisième action de la présentation. On est partis avec l'idée qu'il faut casser le modèle où l'État a toujours besoin d'investir des sommes colossales d'abord pour créer de l'offre de transport pour vendre mon premier billet. On veut contribuer, et, si on est ici pour en parler, c'est parce qu'un moment donné il y a une compagnie qui a fait la preuve que des individus sont prêts à partager des véhicules. Alors, maintenant...

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Ducas (Marc-Antoine) : ...structurons-le dans ce sens-là.

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

M. Lemay : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Ducas.

M. Ducas (Marc-Antoine) : Bonjour.

M. Lemay : Alors, plusieurs questions déjà posées. J'aimerais savoir : Dans votre recommandation 1, vous mentionnez, là : Limite supérieure de la tarification. Depuis tantôt, on parle du 0,54 \$, qui est la limite fiscale actuelle. Est-ce que vous avez une recommandation, vous, de limite supérieure sur laquelle...

M. Ducas (Marc-Antoine) : Bien, en fait, c'est ça, je ne peux pas vous montrer un montant précis pour tout le monde parce que ça dépend des scénarios, où les gens habitent et où ils se déplacent. On ne peut pas, par exemple, pénaliser quelqu'un qui aurait acheté une maison dans un quartier rural et qui aurait besoin de parcourir 60 kilomètres pour aller travailler, d'accord? On sait que cette personne-là va dépenser déjà beaucoup d'argent d'essence pour aller au travail. On voudrait favoriser qu'il utilise le covoiturage, dans ce cas-ci, pour réduire ses coûts, pour aider un voisin. Donc, le montant va être élevé, d'accord? Mais est-ce que ça peut être proportionnel à des scénarios? Il faut réfléchir un petit peu dans ce sens-là.

Mais là où je veux en venir, c'était beaucoup par rapport à la notion d'économie de partage. L'image que j'utilise toujours, c'est : si j'ai une souffleuse, puis que j'aide un voisin à souffler de la neige, puis qu'il me donne un petit quelque chose, c'est correct. Mais, si, par une application, je suis capable de souffler la neige de 50 voisins, j'ai une petite business, là, O.K.? Ça s'appelle comme ça. Elle est où, la ligne? Je ne peux pas la définir immédiatement comme ça parce que ça dépend d'un certain nombre de critères. Mais, nous, la beauté, c'est que les gens qui sont sur Netflix ont déjà un emploi de jour, donc ils font deux «rides» par jour, c'est tout.

M. Lemay : Mais ce que je voulais mentionner, c'est au niveau de la limite supérieure, c'est plutôt si vous pensez qu'on devrait rehausser la limite de 0,54 \$ du kilomètre, si on veut, quand on fait du covoiturage, pour avoir un incitatif à avoir plus de gens qui s'inscrivent pour faire des offres.

• (16 h 30) •

M. Ducas (Marc-Antoine) : Moi, je pense qu'il y a quelque chose à réfléchir à ce niveau-là. Parce qu'encore une fois on veut protéger les industries, d'accord? En ce moment, l'industrie du taxi est à 1,70 \$ le kilomètre, il y a du temps qui est payé pour l'attente. On ne veut pas aller en bas de ça. Ce sont des professionnels du transport, ils ont des formations, ils font du transport adapté, ils sont là 24/7, ça, on ne peut pas toucher à ça, c'est important, O.K.? C'est le «backbone» du réseau. À l'autre bout du spectre, 0,50 \$, ça ne permet peut-être pas à quelqu'un d'accepter ce qu'on appelle, nous, les légers désagréments, O.K.? Mais, entre 0,54 \$ puis 1,70 \$, il y a de l'espace, il faut trouver comment on est capables de le faire puis de récompenser le citoyen.

Je vous prends une image, vous allez comprendre tout de suite. En Californie, vous mettez un panneau solaire sur votre toit. Si, une journée d'été, vous produisez plus d'électricité que ça vous coûte, la compagnie va vous le racheter. Pourquoi on ne peut pas faire ça avec des automobiles? Pourquoi un citoyen ne pourrait pas dire : Moi, je vais offrir ma place libre à l'heure de pointe à la STM puis je vais transporter quelqu'un jusqu'à la STM. Je trouve que l'image est intéressante. Maintenant, il faut qu'on trouve une façon de le «packager». Nous, notre job, ça a été de fabriquer une plateforme informatique puis de dire : Bien, utilisez-la pour bonifier le transport collectif. Parce qu'encore une fois battre l'auto solo, c'est très difficile, il faut que ça aille plus vite, il faut que ça soit plus facile, plus flexible.

M. Lemay : Dans vos rencontres avec les sociétés de transport, là, est-ce qu'il a été mentionné de partenariats du moins qu'ils puissent eux-mêmes publiciser votre offre de service pour que justement il y ait... Tu sais, comme...

M. Ducas (Marc-Antoine) : Ça a déjà été fait l'an dernier avec le RTL. On a fait un petit pilote là-dessus, oui.

M. Lemay : Parce que, tu sais, quelqu'un qui utilise le transport en commun, qui se rend avec son véhicule, s'il ne sait même pas que ça existe, il ne peut pas non plus l'offrir à d'autres. Ou quelqu'un qui l'utiliserait, il dirait : Mais moi, dans le fond, au lieu d'avoir deux véhicules, là, si j'utilise ce service-là, quand mon véhicule vient à échéance, là, je ne le renouvelle pas, je vais le laisser aller, je vais en avoir juste un pour ma famille.

M. Ducas (Marc-Antoine) : Oui, exact. Oui, c'est ce qu'on propose, c'est vers là qu'on veut aller, mais il faut créer une offre bien intégrée, puis, en ce moment, on est vraiment plus... Le nombre de personnes qu'on a actuellement, ça a été fait sans publicité, là. C'est vraiment un petit peu de bouche à oreille, sur invitation, par quelques employeurs. On a décidé de ne pas trop ouvrir la machine encore, tant qu'on n'a pas réussi à mettre au point cette expérience de déplacement qui soit meilleure que de prendre son auto.

M. Lemay : Puis, au niveau de l'assurance de véhicule, est-ce que vous avez un problème quelconque? Est-ce qu'il y a quelqu'un qui vous a déjà dit peut-être que vous seriez en conflit avec... ou, tu sais, quelqu'un, il arriverait un accident pendant qu'il fait un covoiturage, est-ce qu'il serait tout de même couvert?

M. Ducas (Marc-Antoine) : Oui. C'est ce que je disais tantôt, s'il y a un accident ou incident de type agression, et tout ça, dans le véhicule, le régime d'assurance actuel au Canada couvre déjà la totalité de ce qui peut se produire à condition qu'on reste dans le cadre législatif qui est imposé. C'est pour ça que nous, on a toujours, dès le début, refusé de sortir de ce cadre-là, d'accord?

M. Lemay : Parfait. Merci beaucoup.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, il me reste à vous remercier, M. Ducas, de votre...

M. Ducas (Marc-Antoine) : Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : ...contribution aux travaux de la commission.
La commission suspend ses travaux quelques instants pour permettre aux prochains invités de prendre place.

(Suspension de la séance à 16 h 32)

(Reprise à 16 h 34)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Je souhaite la bienvenue à nos invités de Paxi. Alors, vous avez 10 minutes pour présenter... faire votre présentation. Je vous demanderais de vous nommer et de présenter les personnes qui vous accompagnent pour les fins de l'enregistrement. Vous avez la parole.

Paxi Technologies inc.

M. Cuong (Nhan Dung) : Parfait. Merci, M. le Président. M. le ministre, Mmes et MM. les députés, je suis Dung Cuong, président de Paxi. Je suis accompagné de Mario Sabourin, directeur général, ainsi que M. Pierre Lopez, trésorier de la compagnie Paxi.

Tout d'abord, on vous remercie d'avoir cette opportunité de nous présenter devant vous pour exposer un petit peu notre vision dans l'industrie du taxi.

Paxi, c'est une compagnie qui a été fondée au Québec en 2014 par les acteurs impliqués de l'industrie. En passant, j'ai deux entreprises de taxi à Montréal, et ça fait 24 ans que je suis dans ce domaine. Paxi Technologies inc. est un fournisseur de solutions de paiement, d'administration et de communication dans le domaine du transport par taxi.

Paxi propose un écosystème complet permettant à l'industrie du taxi de se moderniser : une application mobile universelle, des systèmes de paiement électronique, les caméras de surveillance, des taximètres intelligents et un réseau de partenaires permettant aux chauffeurs de bénéficier d'avantages économiques de toutes sortes et de réduire le coût d'exploitation. Par transparence, notre entreprise est inscrite au registre des lobbyistes.

Nous nous retrouvons aujourd'hui avec une industrie importante de l'économie du Québec plongée dans l'incertitude par l'arrivée dans le marché des compétiteurs illégaux. Les nouvelles technologies imposent également de la modernisation sur les façons de rendre ces services.

Pour arriver à leurs fins, certains proposent une déréglementation globale qui mettrait inutilement à risque la pérennité de l'industrie, la qualité des services et la sécurité. D'autres refusent inutilement la modernisation. Nous croyons qu'entre les deux le gouvernement doit protéger l'industrie et savoir faire respecter ses lois et règlements, tout en répondant aux demandes des citoyens qui demandent constamment l'amélioration des services.

Je laisse la parole à mon collègue Mario Sabourin.

M. Sabourin (Mario) : Bonjour. Pour arriver à rejoindre les intérêts de tout le monde, le gouvernement doit s'ouvrir à la proposition d'une application mobile fiable, fonctionnelle à la grandeur de la province, sans rejeter le cadre légal et réglementaire qui régit le contingentement des permis et les conditions à respecter pour effectuer du transport rémunéré de personnes par automobile.

Aux yeux de Paxi, le gouvernement n'a d'autre choix que d'autoriser et d'encourager l'existence d'une application mobile unique pour tout le Québec, respectueuse des lois et règlements, qui met en relation les usagers du taxi avec les entreprises fournissant ces services. Cette application a d'ailleurs été souhaitée par de nombreux intervenants de l'industrie et de la région de Montréal au cours des présentes consultations. Or, cette application est déjà prête. Paxi a développé cette application, en compagnie de ses partenaires, et celle-ci est prête pour le lancement officiel.

En résumé, l'application de Paxi présenterait les options suivantes : choix de la voiture la plus proche ou de son entreprise de taxi favorite participante, choix du type de transport : taxi, électrique, adapté, limousine, etc., visualisation de la voiture en approche, paiement de la course et émission de la facture, évaluation du chauffeur et du passager.

Le lancement initial de cette application était prévu pour le 1er décembre 2015. Malheureusement, l'incertitude actuelle qui pèse sur le cadre réglementaire de l'industrie du taxi a fait en sorte de repousser cette échéance. Par ailleurs, la multiplication des applications développées par les intermédiaires de diverses régions a également été un facteur à considérer, notamment en lien avec l'effort important de promotion qui serait nécessaire afin de généraliser l'usage de cette application.

Pour être déployée au Québec, l'application Paxi ne nécessiterait que d'un soutien gouvernemental sur le plan de la promotion et de la commercialisation. Puis, dans cette éventualité, Paxi entreprendrait des discussions visant à partager avec le gouvernement les revenus qui en découleraient, de façon à participer à un éventuel fonds de développement pour l'industrie du taxi.

En résumé, nous vivons actuellement un faux débat entre la technologie et la réglementation. Lors des auditions, de nombreux intervenants ont réclamé une application mobile universelle pour l'industrie québécoise du taxi. Plus d'un millier de chauffeurs de taxi du Québec attendent impatient son déploiement — c'est que, chez Paxi, les chauffeurs de

taxi peuvent se préenregistrer pour l'application, et ça ne cesse de s'inscrire. Nous sommes prêts. L'application Paxi est la preuve qu'il est possible d'innover et de répondre aux besoins de la clientèle tout en respectant les lois du Québec.

Maintenant, je vais passer la parole à mon confrère Pierre Lopez.

• (16 h 40) •

M. Lopez (Pierre) : Bonjour, M. le Président. Alors, Paxi a développé, au cours de la dernière année, une solution de paiement électronique offerte aux chauffeurs de taxi. Cette solution, offerte en partenariat avec les solutions Monético Mobile du Mouvement Desjardins, est installée dans de nombreux véhicules déjà. Ses frais d'utilisation sont très, très compétitifs.

En se dotant d'outils de la sorte, les chauffeurs de taxi s'assurent d'offrir un service en phase avec les attentes de la clientèle. De nombreux utilisateurs de taxi se plaignent encore d'avoir à payer en argent comptant leurs transports, et l'usager du service devrait avoir l'assurance qu'il peut régler sa facture à l'aide d'une carte de crédit ou de débit.

Nous croyons que le gouvernement, en procédant à d'éventuelles réformes dans le taxi, devrait s'assurer d'uniformiser cette pratique à l'ensemble de la province. Nous croyons également que les démarches entreprises par Paxi démontrent que l'innovation technologique existe au Québec. Paxi offre plusieurs autres technologies à l'industrie du taxi.

La question demeure : Comment assurer la sécurité des usagers? Le taxi n'est pas à l'abri des délits humains, même en considérant les vérifications des antécédents judiciaires. Malheureusement, l'humain est parfois imprévisible, et la prévention sera toujours de mise. Dans le même sens, nous devons mentionner que les usagers des services peuvent parfois être une menace à la sécurité du chauffeur. Aux yeux de Paxi, la solution logique pour réduire grandement les risques sécuritaires, tant pour les usagers que pour les chauffeurs, réside dans l'installation de caméras de surveillance dans les taxis. Les moyens sont aujourd'hui disponibles à des frais raisonnables et dans le souci du respect de la vie privée des individus.

Permettez-moi de repasser la parole à M. Sabourin.

M. Sabourin (Mario) : Finalement, une préoccupation légitime du gouvernement, au-delà de la réglementation, est d'assurer l'observance des lois fiscales. Comme entreprise, notre rôle n'est pas de décider si, oui ou non, le gouvernement implantera un module d'enregistrement des ventes dans le secteur du taxi. S'il décide d'aller de l'avant dans cette direction, nous croyons souhaitable que Revenu Québec finance l'implantation des taximètres fiscaux. Il faut comprendre qu'il s'agirait d'un investissement élevé pour les chauffeurs. Seul un financement public permettrait l'uniformisation du système au Québec.

On peut également considérer que le financement d'un taximètre fiscal représente une opportunité plus large de modernisation. En effet, les fonctionnalités techniques d'un taximètre intelligent permettent le déploiement de multiples solutions intégrées, exemple du GPS au système de paiement, en passant par une application mobile de répartition.

En terminant, nous souhaitons réitérer l'ensemble de nos recommandations : une, entre autres, était le MEV, que je viens de vous expliquer; une autre, c'est de soutenir financièrement la promotion d'une application mobile universelle pour tout le transport rémunéré de personnes par automobile au Québec — c'est réalisable, ça existe. On n'est pas obligés de prendre des choses de l'extérieur — deux, mieux répondre aux besoins de la clientèle en soutenant la généralisation de l'acceptation des paiements par carte de débit et de crédit, tel que cela a été fait à Montréal, pour tout le transport rémunéré de personnes par automobile au Québec; améliorer la sécurité des chauffeurs et des passagers en soutenant financièrement l'implantation de caméras de surveillance pour tout le transport rémunéré de personnes par automobile réalisé dans des zones urbaines — important — de maintenir le cadre actuel qui régit le contingentement des permis et les conditions à respecter pour effectuer du transport rémunéré de personnes par automobile afin d'assurer la pérennité du service et la sécurité des passagers, la condition de vie des chauffeurs; rejeter les propositions visant la légalisation du transport illégal moyennant le versement d'une taxe spéciale visant à compenser théoriquement les pertes encourues; en finissant, rejeter les propositions visant la modulation des tarifs taxi pour plutôt favoriser l'installation d'un tarif de nuit; assouplir les définitions des agglomérations afin de permettre les déplacements aller-retour souhaités par les passagers; et diminuer l'empreinte carbone dans l'industrie du taxi.

On a terminé. Maintenant, nous sommes prêts à répondre à l'ensemble de vos questions. Merci.

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

M. Daoust : Merci, M. le Président. M. Cuong, M. Sabourin et M. Lopez, bonjour. Bienvenue à cette commission.

Bon, ma compréhension, c'est que vous avez développé, au cours des dernières années, une année et demie... vous avez développé une technologie qui est très dans le métier du taxi mais qui n'est pas une technologie qui va prélever les taxes, les impôts et ce qui doit aller avec ça. Actuellement, une des choses qui ressort de notre commission, c'est qu'il y a au moins quatre applications actuellement en place au Québec, si on vous inclut, qui sont disponibles, et vous dites : Il doit y en avoir une seule. C'est un drôle d'arbitrage, là, qu'on a à faire à l'intérieur de ça. Il y a Téo, il y a Hypra Taxi, il y a la coop à Québec qui a développé un outil, semble-t-il, relativement efficace. Et il y a fort à parier... Facebook a annoncé qu'ils étaient pour se lancer dans ça. Ils pourraient être respectueux des lois. Difficile pour un gouvernement de dire : Bon, bien, j'ai choisi un tel ou j'ai choisi telle firme. Comment on en arrive à faire ça? Ça va être, je présume, sur la base de facilité, sur la base aussi de facilité d'utilisation, de ce que ça va coûter utiliser ça. Il n'y a personne, je pense, dans la pièce, ici, qui pense que la technologie, c'est quelque chose qui va disparaître puis que c'est un mauvais moment à passer, il va falloir y arriver.

Maintenant, dans le développement que vous avez fait actuellement, je comprends que vous n'avez pas commencé à déployer cet outil-là. Est-ce que j'ai raison quand je dis ça?

M. Sabourin (Mario) : Vous avez entièrement raison.

M. Daoust : Bon. Alors, ça s'est financé comment à ce jour, ce développement-là?

M. Sabourin (Mario) : Bien, c'est de l'investissement privé. C'est nous qui l'a développée. La différence entre notre application puis peut-être celle des autres... Effectivement, il y en a qui sont excellentes, actuellement, sur le marché, puis on n'est pas en train de dire qu'on est meilleurs que les autres, sauf que la nôtre, elle est parapluie. Je m'explique. C'est qu'un chauffeur indépendant qui décide de rester indépendant, c'est son droit, O.K., il peut joindre notre application puis il serait capable d'avoir de la clientèle.

Quand on a créé l'application, c'était de respecter la réglementation existante, on ne voulait pas aller à côté, puis on ne voulait pas demander non plus un projet pilote là-dessus. On a dit : Il y a des chauffeurs, il y a des propriétaires puis il y a des intermédiaires. Ils ont investi de l'argent, les intermédiaires, pour des applications, bonnes, mauvaises, ce n'est pas à nous de juger, sauf que, notre application, on peut la jumeler avec la leur, O.K., ce qui est intéressant.

On n'arrive pas dans une région puis on dit : Écoute, tassez-vous, là, c'est nous autres qui arrivent, là. Ce n'est pas ça pantoute. C'est qu'on veut travailler avec tout le monde. Puis l'objectif de Paxi, puis depuis qu'on est dans l'industrie du taxi, tout le monde, ici, ça a toujours été d'emmener cette industrie-là vers le haut le plus possible, O.K.? Et c'est là-dessus qu'on s'est basés puis qu'on a travaillé avec notre application. Ça fait que notre application, elle est disponible à la grandeur du Québec. On peut harmoniser avec les applications existantes. Puis le chauffeur qui décide d'être indépendant complètement, il peut joindre aussi le service puis il aurait de la clientèle, si c'est lui qui est le plus proche. Ça fait que c'est ça qui fait que notre application, elle est superintéressante pour l'ensemble du monde.

Et le pourquoi qu'on ne l'a pas déployée, on l'explique un petit peu dans notre mémoire, c'est : Avec le climat actuel dans l'industrie du taxi, qu'est-ce qui est légal, qu'est-ce qui est illégal? On a préféré dire : Bon, on va s'assise, on va attendre puis on va regarder comment ça fonctionne puis qu'est-ce qu'on peut faire. Puis on a rencontré des gens avant de venir ici, mais aujourd'hui vous nous donnez la chance, l'opportunité de pouvoir exprimer à tout le monde, à l'ensemble des députés, c'est quoi, Paxi, puis qu'est-ce qu'on veut faire dans l'industrie du taxi. On veut respecter tout le monde, on veut travailler avec tout le monde, puis je pense qu'on est capables d'arriver à une uniformité, travailler ensemble puis aller de l'avant, surtout avec un fonds pour aider l'industrie du taxi.

M. Daoust : Vous semblez compter beaucoup sur l'appui financier de l'État dans le déploiement de cette technologie-là. Est-ce que c'est vraiment la responsabilité de l'État de développer la technologie? Parce que vous avez à plusieurs reprises mentionné qu'il fallait que le gouvernement paie. C'est moins à la mode, ça, vous savez.

M. Sabourin (Mario) : L'objectif n'est pas que le gouvernement paie, qu'il nous donne de l'argent pour l'application. Ce n'est pas ça du tout, là. Si c'est ça que vous avez compris, on s'est mal expliqué. C'est plus une collaboration de travailler tout le monde ensemble puis dire qu'au Québec l'industrie du taxi, elle est réglementée, elle est bien réglementée, elle est sécuritaire pour les usagers, puis il n'y a pas du transport à côté, là, illégal — on va dire le mot «illégal» — c'est l'industrie du taxi qu'il faut aller de l'avant, puis c'est elle qui est en place, puis qu'on travaille tous ensemble à uniformiser. On peut travailler avec les intermédiaires, on peut travailler avec les chauffeurs, les propriétaires. Travaillons tout le monde ensemble à aller de l'avant. Et, quand on dit qu'on veut l'aide des paliers gouvernementaux, bien, un, il faut statuer sur c'est quoi, le transport, le transport illégal. S'il est réglementé, bien, c'est une chose, mais, nous, de notre côté, notre application, elle peut être utile à bien des choses, O.K.? Ça fait que c'est de là qu'il faut que le gouvernement statue.

M. Daoust : Je comprends que vous êtes des gens... — puis M. Cuong l'a mentionné tantôt — vous émanez du milieu du taxi, c'est votre métier, vous connaissez ça. Mais, au-delà de vos compétences à vous, à vous trois, dans ce déploiement-là ou la possibilité de le déployer puis l'annoncer, est-ce que vous avez approché des utilisateurs potentiels à ce jour? Puis la réaction, c'est quoi?

• (16 h 50) •

M. Sabourin (Mario) : Bien, la réaction, c'est qu'on a approché... On a fait une sortie publique, au mois d'août 2015, où on a expliqué, là, publiquement, c'était quoi, Paxi, et tout ça. Oui, il y a eu une super de bonne réaction. On a eu beaucoup d'inscriptions au niveau des chauffeurs. On a rencontré beaucoup d'intermédiaires. Il y en a beaucoup à l'extérieur de Montréal qui sont avec nous, qui utilisent nos services. Évidemment que le système de paiement, que Pierre pourra expliquer plus en détail, nous aide à faire du développement.

On a testé notre application. Évidemment qu'on a fait des tests sur le terrain. Ça fonctionne très bien avec les usagers. On a aussi testé en Europe, aux États-Unis puis à l'extérieur du Québec à voir si ça fonctionne. Parce qu'on se dit : S'il y a une application qui existe, il faut prendre des ententes avec les autres qu'il y ait une application puis qu'elle soit utile. Quand quelqu'un veut un taxi, là... C'est ça, la modernisation. C'est que tu cliques, tu as un taxi qui arrive, qui est le plus proche, tu es capable de le suivre sur l'application. Je pense que c'est ça que le monde veulent avoir, O.K.? Ça fait que c'est ça qu'on a fait.

Mais, peut-être, Pierre, tu pourrais expliquer au niveau du déploiement sur les appareils de paiement.

M. Lopez (Pierre) : Oui, merci. Donc, bien, au niveau des appareils de paiement, comme je vous l'ai dit plus tôt, effectivement, en collaboration avec le Mouvement Desjardins puis l'application Monetico Mobile, on a déployé des centaines, finalement, d'appareils de paiement, presque des milliers aujourd'hui. Puis on l'a fait, dans certains cas, à l'intérieur de Montréal, oui, mais aussi beaucoup en périphérie, même jusqu'à Amos, là.

Donc, quelque part, on se positionne bien avec ce produit-là au niveau du Québec. Si on arrive à bien se positionner, bien sûr, c'est parce qu'on a un modèle économique aussi qui est très favorable. Je pense qu'on a peut-être le seul modèle économique, aujourd'hui au Québec, qui fonctionne à notre façon.

Donc, on offre un produit qui est très peu dispendieux pour le chauffeur, ce qui nous a permis de prendre un certain terrain à ce niveau-là. Puis effectivement, bien, pour nous, ensuite, de pouvoir offrir un nouveau produit, un produit supplémentaire à un chauffeur qui est déjà satisfait, bien, évidemment, c'est un petit peu plus facile au niveau de la pénétration de marché.

M. Daoust : Vous mentionnez que vous avez près d'un millier, là, d'utilisateurs. Comment vous vous assurez que ces gens-là ont tous les permis requis et sont conformes, qu'ils ont effectivement un permis de taxi, qu'ils ont le droit d'opérer, qu'ils sont assurés comme ils doivent l'être, que les autos sont inspectées? Vous faites ça comment?

M. Lopez (Pierre) : Bien, chez nous, c'est sûr que, dès qu'il y a une inscription, d'abord il y a des contrats qui sont signés. On vérifie permis de conduire, numéro de «pocket», là, si je peux me permettre, du chauffeur. On a les informations aussi au niveau des spécimens chèque, au niveau bancaire. Parce que, dans notre cas à nous, dès qu'il y a des transactions qui sont faites par carte de crédit, carte de débit, nécessairement c'est le chauffeur, là, qui va recevoir les fonds dans son compte de banque et non pas un intermédiaire entre les deux ou... Donc, à ce moment-là, on a les informations qui nous sont nécessaires pour être sûrs, là, que finalement c'est un chauffeur de taxi avec qui on fait affaire. Puis d'ailleurs, même juste au niveau de notre entente avec Desjardins, on se doit, nous, chez Paxis, de desservir l'industrie du taxi, en termes de paiement, à titre de... on dit «payment facilitator» en anglais, je pense que c'est «facilitateur de paiement» en français, peut-être.

M. Daoust : Et ce que je comprends, c'est que, bon, par Internet ou par infonuagique, c'est vous qui êtes payés. Et, comme la course, à l'intérieur de la course... La TPS-TVQ est incluse dans le prix de la course. Donc, c'est vous qui avez collecté la TPS puis la TVQ.

M. Lopez (Pierre) : Bien, c'est-à-dire que ça dépend de quoi on parle, mais, si on parle de l'appareil de paiement pour accepter des cartes de crédit, cartes de débit, à ce moment-là ce n'est pas nous qui percevons la TPS-TVQ.

M. Daoust : Dans le tarif de taxi au Québec, TPS-TVQ est incluse. Donc, si vous recevez le montant... Imaginons que la course a été 12 \$, vous recevez 12 \$, vous avez reçu la TPS-TVQ.

M. Lopez (Pierre) : Oui.

M. Daoust : Alors, pourquoi ça serait à votre utilisateur de système de le remettre? Vous l'avez collecté. Pourquoi vous ne me l'envoyez pas?

M. Lopez (Pierre) : Bien, c'est-à-dire qu'actuellement ce qu'on fait, nous, c'est qu'on remet l'ensemble du 12 \$ au chauffeur, puis, à ce moment-là... moins la commission qui est prise par l'acquéreur. Vous savez, vous avez souvent parlé de commissions, là, de 5 %, 6 % qui sont chargées au chauffeur pour accepter les cartes de crédit, cartes de débit, bien, nous, dans notre cas, on charge 2,75 %, qu'on récupère, qui est pris en grande partie par l'ensemble du système bancaire, donc Desjardins le premier, Visa, etc.

Si vous parlez de l'application en tant que telle, universelle, peut-être que là c'est un autre sujet. Mais, au niveau du paiement avec, donc, notre système de paiement, on agit vraiment à titre d'intermédiaire. Donc, nous, on ne fait que transférer l'argent vers le chauffeur. C'est à lui de faire ses propres déclarations.

M. Daoust : Oui. C'est parce qu'à partir du moment où vous commencez à prélever une commission pour vous... Puis aussi, le fait que, si vous travaillez avec une carte de crédit, il y a un frais, la carte, elle vous charge quelque chose ou elle lui charge à lui de toute façon. Ça, vous ne lui remettez pas. Ça va être quoi, c'est 2 %, peut-être, actuellement, hein?

M. Lopez (Pierre) : Oui, 2,75 %.

M. Daoust : Bon, c'est ça. Et, sur les grands nombres, des fois, on est capable de négocier ça, là, croyez-en mon expérience bancaire. Mais ce que je dis simplement, c'est que, comme vous collectez le total, puis près ça vous redistribuez : une partie à vous, une partie au chauffeur, vous avez collecté la TPS, la TVQ. Ce que je demande : C'est que vous voulez développer une technologie d'avant-garde, pourquoi vous n'agissez pas, justement... vous ne faites pas le ménage dans tout ça, dites : Très bien, il y a tant qui va au gouvernement, je l'ai collecté?

M. Lopez (Pierre) : Il n'y a rien qui nous empêcherait de regarder une situation comme celle-là...

M. Daoust : C'est ce que je voulais entendre.

M. Lopez (Pierre) : ...mais c'est juste que le marché actuellement ne fonctionne pas de cette façon-là. Mais effectivement nous, on serait tout à fait ouverts à pouvoir regarder des situations comme celle-là.

M. Daoust : C'est vrai qu'il ne fonctionne pas de cette façon-là, c'est pour ça qu'on est ici aujourd'hui.

M. Cuong (Nhan Dung) : Mais, pour répondre à la question... Je vais vous répondre à la question parce que je fonctionne déjà par dépôt direct, juste pour vous dire, depuis plus que 10 ans. Il y a déjà une application Web dans mes entreprises, qui fonctionne depuis longtemps. Ce n'est pas Uber qui va nous montrer comment fonctionner.

Effectivement, mes entreprises, on collecte les taxes, mais, par la loi, ce sont des travailleurs autonomes, tous mes chauffeurs doivent procéder... pas procéder, doivent me fournir leur TPS-TVQ. Nous, on vérifie à tous les deux mois. Puis, à la fin de l'année, je produis le T4A et je l'envoie au gouvernement. Tout le monde le sait dans l'industrie du taxi. Si la loi, un jour, nous exige de collecter, pourquoi pas?

M. Daoust : ...justement, qui était le point.

M. Cuong (Nhan Dung) : On pourrait le faire. Tout est faisable avec le système...

M. Daoust : Ce n'est pas toutes les technologies qui ont le goût de le faire, remarquez bien.

M. Cuong (Nhan Dung) : C'est ça. On peut le faire.

M. Daoust : Vous avez compris ça, O.K.

Je vais laisser la chance à mes collègues aussi de poser des questions, et je vous remercie, messieurs.

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

M. Bolduc : Merci. Bonjour, messieurs. Vous nous avez dit tout à l'heure que vous n'avez pas déployé la situation à cause de l'incertitude du marché au Québec. Mais est-ce que vous avez déployé votre application ailleurs? Vous avez parlé de... Vous avez contacté plusieurs autres villes ou plusieurs régions?

M. Sabourin (Mario) : On l'a testée.

M. Bolduc : Vous l'avez testée seulement. Donc, il n'y a aucun déploiement opérationnel actuellement?

M. Sabourin (Mario) : Non. C'est voulu.

M. Bolduc : O.K. Ça coûte cher, tout ça.

O.K., maintenant, quand vous regardez toute l'application pour l'identification, les GPS, les cartes... Puis, une partie qui m'intéresse particulièrement, vous avez parlé de la caméra où est-ce qu'il y a une «encryption» qui est faite pour protéger le citoyen ou le client. Maintenant, qui va posséder les clés pour pouvoir visionner, si besoin il y aurait, pour une raison ou pour une autre?

M. Sabourin (Mario) : O.K. La façon que ça fonctionne avec les caméras, c'est que tout ce qui est filmé, si on veut, c'est encrypté, c'est encrypté dans une boîte noire, si on veut, O.K.? À partir de ce moment-là, les seuls qui sont capables d'avoir la clé pour aller voir l'information, quand c'est nécessaire, c'est la police. O.K., les systèmes existent actuellement.

M. Bolduc : Donc, c'est un système standard...

Le Président (M. Reid) : ...juste pour... Si vous avez une courte intervention, j'aimerais ça garder un peu de temps pour le député d'Abitibi-Est aussi.

M. Bolduc : Donc, c'est un système standard disponible en coordination avec la police?

M. Sabourin (Mario) : Il est disponible, oui.

M. Bolduc : O.K.

Le Président (M. Reid) : M. le député d'Abitibi-Est.

M. Bourgeois : Merci, M. le Président. Juste... Moi, actuellement, j'utilise une application ici, pour le secteur de Québec, avec coop Taxis. Là, vous nous présentez une autre application. On risque potentiellement d'en avoir plusieurs autres d'ici la fin des consultations, et là vous dites : Bon, on voudrait être partenaire avec le gouvernement. Comment on fait la mitigation de l'ensemble de ces volontés-là, mais en ayant aussi la perspective que l'objectif n'était pas nécessairement de trouver juste une plateforme mais également d'associer toute la dynamique du taxi là-dedans? J'aimerais ça vous entendre là-dessus : Comment on fait pour faire l'arbitrage aussi?

M. Sabourin (Mario) : Bien, actuellement, vous avez une application de Québec dans votre cellulaire. Évidemment que moi aussi, je l'ai testée. J'ai aussi testé ceux de Montréal, il n'y a pas de problème, ça va bien. Sauf qu'actuellement, si on se promène pas mal à travers le Québec, on va avoir trois ou quatre applications dans notre téléphone cellulaire, dépendamment de la région où est-ce qu'on est. Nous, ce qu'on dit, c'est que ce n'est pas la solution idéale au Québec actuellement. C'est une application qui pourrait être utile. Notre recommandation, c'est : Une application.

La nôtre, l'avantage, la façon qu'on l'a travaillée, c'est qu'elle peut se marier avec l'ensemble des systèmes qui sont existants. Il peut avoir certains ajustements, mais, oui, c'est faisable. Donc, tu peux avoir une application, quand tu es à Québec puis tu vas cliquer dessus, c'est le taxi de Québec le plus proche qui va venir te voir. C'est ça, la beauté de... la façon qu'on l'a travaillée.

Puis, nous, au départ, comme je l'ai dit, c'est de prendre la réglementation existante au Québec et d'établir une application qui vient s'encadrer avec la réglementation, qui soit légale. C'est ce qu'on a fait, c'est la façon qu'on l'a travaillée, notre application.

• (17 heures) •

Le Président (M. Reid) : Merci. C'est le temps que nous avons du côté gouvernemental. Nous passons maintenant à l'opposition officielle, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, bonjour. Merci, M. Cuong, M. Sabourin et M. Lopez, d'être venus en commission parlementaire. Vous avez vraiment... On voit que le développement technologique, ça se fait au Québec aussi. Donc, bien contente.

J'ai quelques petites questions, parce que je ne connaissais pas du tout Paxi. Donc, le nombre d'employés, où est-ce que vous êtes situés et vous avez combien d'utilisateurs actuellement?

M. Lopez (Pierre) : Actuellement, donc, on est situés à Montréal. On a un bureau sur la rue Sainte-Catherine, donc dans l'est de Montréal. Et puis, grosso modo, on est à peu près six, sept employés. Et puis, en termes d'utilisateurs, comme on disait plus tôt, on a plusieurs centaines de chauffeurs qui sont équipés de l'appareil de paiement. On s'approche tranquillement du chiffre magique de 1 000. Et puis on a aussi plusieurs préinscrits au niveau, justement, de l'application de répartition universelle dont on parle. Là, on parle au-dessus de 1 000 préinscrits à ce niveau-là, là. Donc, c'est sûr qu'on est en affaires depuis 2014... c'est-à-dire depuis 2015. On a lancé notre premier produit en octobre. Donc, c'est quand même très récent. On a à peu près, là, six mois derrière la cravate, là, au niveau de l'application de paiement avec Desjardins. Et puis ça ressemble à ça.

Mme Ouellet : Et, pour l'application universelle, vous avez dit que vous avez testé dans plusieurs endroits. Donc, c'est des tests qui sont faits sur quelle période et avec combien d'utilisateurs?

M. Sabourin (Mario) : On a testé dans... Dung, tantôt, vous a exprimé qu'il avait deux compagnies. Ça fait qu'on a testé comment est-ce qu'on pouvait... Quand on la cliquait, le taxi le plus proche, tout le kit, faire des ajustements, ça a fonctionné. Après ça, on voulait l'étendre, O.K.? Il y a des gens, avec qui qu'on discute, de l'extérieur du Québec aussi, O.K.? Parce qu'il n'y a pas juste des... Uber n'est pas juste au Québec. Il est ailleurs aussi. Ça fait qu'on travaille, puis on leur a laissé la chance de pouvoir tester de leur côté, puis tout le kit, là.

Ça fait que vous dire, là : Il y a eu des milliers de personnes qui l'ont testée, ça serait faux. On l'a testée dans la région de Montréal. Ça a superbien fonctionné. On a regardé aussi pour s'amalgamer avec d'autres. Ça a fonctionné très bien aussi. Puis tout est faisable.

Mme Ouellet : Puis, sur votre application universelle, comment vous faites vos revenus?

M. Sabourin (Mario) : Bien, actuellement, on ne l'a pas déployée. Ça fait que les revenus...

Mme Ouellet : Non, je comprends, mais ça... Comment vous prévoyez faire des revenus, parce que...

M. Sabourin (Mario) : O.K. C'est un pourcentage par course. Quand qu'on a fait notre sortie publique au mois d'août, on a expliqué l'ensemble de nos frais. Il n'y avait pas de cachette. Comme, Pierre, tantôt, il a énuméré, au niveau des appareils de paiement, combien ça coûte. Au niveau de la course, c'est 10 % qu'on voulait charger, O.K.? Et, s'il y avait des ententes, les ententes avec les intermédiaires, bon, il y a moyen de s'entendre pour qu'il y ait un pourcentage qui aille aux intermédiaires, puis tout ça. Puis nous, on croit à l'existence de créer un fonds dans l'industrie du taxi, ça fait qu'on profite de la plateforme pour le dire, on pourrait travailler tout le monde ensemble, créer un fonds pour aider cette industrie-là à aller vers le haut.

Mme Ouellet : Parce que vous comprenez qu'effectivement, lorsqu'on parle d'une application universelle... puis effectivement ça a été présenté par plusieurs intervenants en commission parlementaire, et c'est sûr que, d'un point de vue client, c'est ce qui serait probablement le plus pratique, mais c'est un monopole, donc, à ce moment-là, lorsque c'est une application universelle de la même l'application. Et donc, là, le pourcentage qu'on décide de retenir, parce que, là, ça vous fait un marché quasi garanti, comment vous voyez ça? Parce que je comprends que, quand c'est dans un marché concurrentiel, c'est une chose, mais, quand c'est dans un marché qui est garanti, est-ce que vous auriez la même approche?

M. Sabourin (Mario) : Bien, écoutez, quand qu'on parle... Tantôt, monsieur disait qu'il y avait une application, à Québec, qu'il utilisait. Nous, on n'est pas là pour dire aux gens : Tu vas juste utiliser nos services, puis tout ça, là. Il y a déjà une base de clientèle dans chacun des intermédiaires. Ce qu'on dit, c'est qu'on veut s'assire avec les intermédiaires puis de travailler avec eux. L'objectif n'est pas de dire : On arrive dans la région puis on va aller sensibiliser la clientèle, et tout ça, vous voler vos clients. Ce n'est pas ça pantoute. C'est qu'on veut travailler avec cette industrie-là depuis le début, comment je dirais, à prendre des ententes puis à partager l'ensemble de l'enveloppe, là, O.K.? Le pire qui peut arriver, c'est qu'il va y avoir des clientèles supplémentaires. Il n'y a rien qui empêche de garder son application à Québec, que les gens continuent à l'utiliser, il n'y a rien qui empêche... les gens qui ont l'application à Montréal puis qui veulent la garder, qu'ils la gardent, il n'y a pas de problème. Ce qu'on dit, nous, c'est qu'il y a une application qui est universelle, qui est disponible, puis, si les gens la veulent sur le cellulaire, bien, ils peuvent l'avoir à partir du moment qu'on va faire le déploiement.

Mme Ouellet : Est-ce que vous considérez qu'à ce moment-là avec une application universelle comme ça vous devenez un intermédiaire?

M. Cuong (Nhan Dung) : En passant, Paxi est un intermédiaire à Montréal. Pour respecter la loi, on a fait les démarches, on est intermédiaire. Justement, au mois d'août, on voulait être légal, on a fait les demandes de permis d'intermédiaire, on l'a obtenu du Bureau de taxi. Mais on était supposés de lancer l'application au mois de décembre dans la région de Montréal avant d'étendre ailleurs, mais, comme Mario disait tout à l'heure, à cause de l'incertitude dans ce marché-là, je ne crois pas que c'est un moment opportun de lancer ça. Il y a le paiement d'application... Quelqu'un qui va me dire que les gens utilisent l'application pour appeler un taxi, oui, peut-être la nouvelle génération, je ne peux pas vous dire, en tout cas, moi, je ne suis pas jeune, j'ai 24 ans dans le corps dans ce métier-là. Oui, il y a les jeunes qui vont l'utiliser. La seule raison, unique, que les gens utilisent Uber en ce moment, c'est à cause du tarif. Tant et aussi longtemps qu'on n'arrête pas la pauvreté des chauffeurs, on n'ira nulle part. La seule chose que j'ai à vous dire aujourd'hui, c'est ça.

Mme Ouellet : D'ailleurs, je reviens à vos propositions à la page 12, je pense que c'est assez clair, vous proposez de maintenir le cadre actuel avec... vous parlez de contingentement mais avec la gestion de l'offre pour assurer, là, la pérennité des services et la sécurité des passagers. Vous rejetez aussi toutes les propositions qui visent à légaliser le transport illégal, moyennant le versement d'une taxe spéciale. Ce que vous proposez, d'ailleurs ce qu'on a eu un petit peu plus tôt, c'est : pas de modulation de tarif, là, en fonction de l'offre puis des algorithmes secrets, mais c'est plutôt l'instauration d'un tarif fixe. Vous parlez d'un tarif de nuit, il peut y avoir des tarifs de jours fériés, là, vous n'avez pas ouvert là-dessus, mais peut-être qu'il y a un peu d'ouverture.

Et là où j'aimerais vous entendre, c'est... vous dites : «Si Revenu Québec décide d'introduire un module d'enregistrement des ventes dans l'industrie du taxi, que celui-ci soit financé par le gouvernement et compatible avec les technologies de paiement et de surveillance recommandées.» Si un tel système était introduit par Revenu Québec, est-ce que vous êtes capables de l'introduire à l'intérieur de votre application déjà existante?

M. Cuong (Nhan Dung) : Oui. Ça, je peux vous le dire, oui. Mais je suis honnête avec vous : j'ai déjà fait des tests, j'ai installé les taximètres électroniques dans mes véhicules. On voit déjà. Je l'ai montré à l'Agence de revenu du Québec. Je n'ai rien à cacher, c'est la vérité.

Pour répondre à votre question, pourquoi j'ai dit «contingenter», il y a plusieurs raisons. La première raison, c'est que, vous avez mentionné depuis les deux dernières semaines, les pauvres propriétaires de taxi, ils ont payé cher pour avoir les permis. On ne peut pas laisser cet héritage-là à quelqu'un qui va venir ici de l'autre côté de la ligne pour ramasser le tout, pour laisser tomber nos travailleurs. Ce n'est pas le but. Le but, c'est de les protéger. Oui, si vous voulez encadrer Uber, il n'y a pas de problème. Le plan d'affaires, il est bon, c'est rentable à chaque véhicule qu'il met sur la route, qui achète le permis. Par après, il réduira ses tarifs comme qu'ils veulent pour bénéficier de la clientèle dans la province de Québec. Ils veulent fonctionner comme ça, bien, allons-y de cette façon-là. On ne peut pas ouvrir la machine pour encadrer Uber pour dire qu'écoutez on va essayer d'exiger une compensation ou bien de leur permettre de fonctionner de cette façon-là. Vous savez très bien... Moi, j'ai des compagnies de taxi depuis des années. Vérifiez dans le Clic Revenu mes dossiers, vous savez combien de pour cent qu'on paie les taxes puis les impôts, quelqu'un qui ne paie pas, je ne peux pas compétitionner avec. Ça, c'est sûr et certain.

Bon, on parle de la contingence. Maintenant, si vous ouvrez la porte pour encadrer Uber, M. le ministre, il va y avoir une crise nationale après Uber. Uber va disparaître. Ils ne veulent pas respecter les lois, ils vont disparaître. Par contre, tous ceux qui ont l'application technologique, comme vous dites, en ce moment, ils ont un projecteur braqué sur vous. Si vous encadrez Uber, il va y avoir 20 000 chauffeurs de taxi dans la province de Québec... Par exemple, moi, Paxi inc., quel est mon avantage d'utiliser un permis de taxi si je ne suis pas capable de compétitionner avec des privés qui coûtent moins cher? J'utiliserai les voitures de mes amis, mes confrères, enregistrées. Ah oui! on va faire du taxi. Tout le monde va faire exactement ce qui va arriver dans la société québécoise si on ne fait pas attention. Uber s'en va, ça, c'est le début de la fin. Si vous encadrez Uber, collectez des TPS-TVQ des chauffeurs, saisis les permis si jamais qu'ils ne respectent pas, ou bien pas saisir les véhicules... si jamais qu'ils ne respectent pas, vous pouvez envoyer Revenu du Québec pour collecter les taxes, les impôts, ils vont disparaître, ça, c'est sûr.

Mais il y a les gens qui proposent de collecter une taxe à 1 \$ par course. À mon avis, je ne sais pas d'où viennent ces chiffres-là. Ces gens-là, j'aurais aimé les inviter de faire des calculs devant moi, ça fait 24 ans que je fais des calculs. Ça va prendre 50 ans pour aller enlever combien de permis? Pendant ce temps-là, il y a plein de propriétaires, de chauffeurs

qui vont mourir. Qu'est-ce qui va arriver avec leurs familles? Tout le monde a une responsabilité là-dessus. On ne peut pas encadrer Uber de cette façon-là, il faut qu'ils achètent des permis.

La même chose...

Le Président (M. Reid) : Je dois vous interrompre.

• (17 h 10) •

M. Cuong (Nhan Dung) : ...quelqu'un qui pense qu'il va payer 1 \$ par course, autorisez-moi, Paxi, je vais vous payer 2 \$. Vous allez voir qu'il va finir par tuer tout le monde.

Le Président (M. Reid) : ...je dois vous interrompre pour donner... pour respecter le temps qui est prévu pour le deuxième groupe d'opposition. M. le député de Masson.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Merci d'être avec nous aujourd'hui. Il me semble, je n'ai pas entendu cette partie-là, on était proches d'y arriver, j'imagine, mais, quand on regarde une course de base, là, à Montréal ou au Québec, c'est, quoi, 3,45 \$ présentement?

M. Cuong (Nhan Dung) : Oui, le départ.

M. Lemay : Il y a des gens qui sont venus nous rencontrer en commission, puis ils nous ont dit : Si on utilise une application mobile, je propose de faire une réduction du tarif de base, tu sais, de donner un rabais de 10 %, par exemple. Est-ce que c'est quelque chose que vous, vous regardez aussi? C'est-u quelque chose qui serait possible avec votre application pour encourager les gens à utiliser l'application mobile versus aller à la rencontre d'un taxi?

M. Cuong (Nhan Dung) : Oui, merci, c'est une bonne question, parce que je ne considère pas que c'est une bonne idée parce que, les départs de nos chauffeurs, il y a un coût fixe. On ne peut pas encore appauvrir les chauffeurs, à moins qu'on change notre façon de faire, notre modèle économique au Québec dans l'industrie du taxi.

Pour répondre à vos questions aussi, je n'ai pas eu la chance de répondre, la modulation du prix, là vous parlez de modulation à la baisse, puis il y a les gens qui vous proposent la modulation à la hausse, je peux vous garantir, mesdames et messieurs, on va perdre le contrôle. Le modèle d'affaires de ces gens-là vient à la hausse, que vous ne serez même pas capables... Comment contrôler à la hausse? Comment? Qui va contrôler ça, à la hausse? Demain matin, est-ce que je peux faire ça aux handicapés, je peux faire ça aux personnes à mobilité restreinte qui veulent aller à l'hôpital, qui manquent de transport? Il dit : Je n'ai pas de voiture. C'est le double. Mais les gens sont tous tellement stressés pour sauver leur vie, ils vont dire oui, oui. Là, ça veut dire que je vais charger 50 \$, au lieu de charger 25 \$. Est-ce que vous trouvez ça correct pour les personnes handicapées?

M. Lemay : Non, je comprends.

M. Cuong (Nhan Dung) : Donc, la modulation, M. le ministre, vous allez ouvrir la porte pour les abus.

M. Lemay : O.K. Quelqu'un qui utilise Paxi, un indépendant, là, ou là, tu sais, je vois qu'il y a plusieurs personnes qui peuvent s'enregistrer, c'est quoi, leurs frais à eux de passer par vous comme intermédiaire?

M. Cuong (Nhan Dung) : 10 %.

M. Lemay : 10 %.

M. Cuong (Nhan Dung) : Nous, on a toujours les prix fixes. C'est 10 %, c'est le modèle d'affaires. Mais par contre...

M. Lemay : 10 % du montant total de la course?

M. Cuong (Nhan Dung) : Parce qu'actuellement, sur l'île de Montréal, là, on n'a jamais la vérité. Si je calcule les revenus d'un chauffeur par année, 50 000 \$, 60 000 \$, ça nous donne environ sept courses par jour, hein, il ne faut pas en cacher avec ça. Sept courses par jour, c'est 50 000 \$, 55 000 \$ par année, il faut qu'il paie les dépenses, toutes sortes de choses, et ça fait un chiffre d'affaires... à peu près 500 millions dans la province de Québec. C'est pour ça que l'Agence du revenu du Québec veut utiliser ça pour calculer la perte de 73 millions, actuellement, au Québec, qu'on perd. Il n'y a pas de cachette là-dessus.

Donc, si vous me posez la question avec ça, une course en moyenne à Montréal, c'est entre 11 \$ et 15 \$. Dans les régions, peut-être c'est un petit peu plus loin, dans la ville de Québec, un petit peu plus proche, ça, il faut faire un comité pour réévaluer les vrais... Parce qu'en ce moment... Si on reculait il y a 20 ans, moi, je me souviens, je dispatchais avec la radio, c'était impossible pour moi de savoir c'est quoi, le montant de la course, parce qu'on n'a pas donné... Aujourd'hui, on a la technologie. Si vous venez chez moi, je vais vous montrer... même ici, je peux allumer un ordinateur, je vais vous montrer les statistiques de chaque chauffeur, c'est clair, parce qu'avec le niveau IP on est capable de tout faire aujourd'hui.

C'est ça que je fais, j'investis dans mes compagnies depuis les 10 dernières années, ce n'est pas pour rien. Vous pouvez téléphoner à la STM, ils vont vous dire : Aujourd'hui, on a les données. Même l'équipe de Mme Catherine Morency, avec le Bureau de taxi, est en train de faire les études, je suis un dans le comité, je participe avec ça, parce que c'est important de donner les données correctes au gouvernement pour que vous puissiez prendre une bonne décision.

M. Lemay : Je ne sais pas s'il nous reste un peu de temps...

Le Président (M. Reid) : Oui, oui, il reste encore 2 min 30 s.

M. Lemay : O.K. Parfait. Le Bureau de taxi de Montréal, là, il souhaiterait avoir une application universelle. Est-ce qu'ils vous ont approchés? Est-ce que vous les avez approchés?

M. Cuong (Nhan Dung) : Pas du tout. Parce que moi, je suis très... Je suis honnête avec vous : on est très indépendants. Nous, on a plusieurs entreprises qui offrent les cartes de rabais aux chauffeurs, on regroupe les assurances, on regroupe les cellulaires, les forfaits cellulaires, c'est très... Il est faux de dire que, quand on demande que les chauffeurs fassent les efforts... Les chauffeurs sont atteints, ils n'ont plus de capacité de paiement. Il faut qu'on fasse en sorte que c'est les grosses entreprises qui doivent nous donner les ristournes, en regroupant les achats, dans ce sens-là. C'est pour ça que je ne veux pas discuter avec le Bureau de taxi pour le moment. Je suis honnête avec vous. Ce qu'il vous propose...

Avant Mme Linda Marchand, c'est Alain Rochon qui était là, qui a remplacé l'ex-directeur qui a quitté. Je lui ai donné ma vision des faits, comment bâtir une application universelle, que vous voyez aujourd'hui, le modèle devant vous. Je participe. Mais je n'ai pas parlé de rien. Je crois toujours : l'honnêteté, la logique qui va remporter.

M. Lemay : Très bien. Merci beaucoup.

M. Cuong (Nhan Dung) : Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup pour votre contribution à nos travaux.

La commission lève la séance dans quelques instants pour permettre à nos prochains invités de prendre place.

(Suspension de la séance à 17 h 16)

(Reprise à 17 h 18)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Je souhaite la bienvenue aux représentants de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec. Vous avez une dizaine de minutes pour faire votre présentation. Je vous demanderais de vous présenter et de présenter les personnes qui vous accompagnent pour les fins de l'enregistrement. Vous avez la parole.

Aéroport international Jean-Lesage de Québec

M. Thiboutot (Bernard) : Alors, Merci, M. le Président. M. le ministre Daoust, M. le Président de la commission, Mmes, MM. les députés membres de la commission, bonjour. Permettez-moi tout d'abord, M. le ministre, de saluer l'initiative de tenir cette commission sur le transport rémunéré de personnes par automobile et aussi de remercier tous les membres de la commission pour nous avoir invités à y participer.

Mon nom est Bernard Thiboutot. Je suis vice-président Marketing et développement pour l'Aéroport de Québec inc., la société qui gère l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec. Je suis, pour l'occasion, accompagné de mes collègues M. Mathieu Claise, à ma droite, qui est directeur des communications et des relations publiques, ainsi que M. Richard Bureau, à ma gauche, qui est conseiller senior.

Dans un premier temps, je vais vous présenter brièvement ce qu'est l'aéroport de Québec et sa contribution à la vie sociale et économique de notre région. En deuxième lieu, je vais vous présenter la valeur numéro un de l'aéroport de Québec et sa promesse : *Le passager avant tout*. Troisièmement, on abordera le transport des passagers de et vers l'aéroport. Quatrièmement, on vous émettra notre opinion sur les moyens de transport de personnes. Et, cinquièmement, nous conclurons avec notre vision du futur du transport rémunéré de personnes par voiture en lien avec notre réalité aéroportuaire.

• (17 h 20) •

Aéroport de Québec inc. est une société sans capital-actions à but non lucratif responsable de la gestion, de l'entretien et du développement de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec, aussi appelée, dans notre jargon, YQB. Ça, c'est les lettres d'appel, le code international. Donc, tous les profits réalisés sont réinvestis dans les infrastructures de l'aéroport afin de maintenir et d'améliorer les services offerts aux passagers.

L'Aéroport international Jean-Lesage de Québec est le deuxième aéroport en importance au Québec pour le nombre de passagers. En fait, près de 1,6 million de passagers sont passés par l'aéroport en 2015 pour emprunter des vols intérieurs, transfrontaliers ou internationaux. Le taux de croissance du nombre de passagers à YQB est l'un des plus forts au Canada. Depuis la privatisation de l'aéroport, en 2000, le trafic total a affiché un taux de croissance annuel composé de près de 6 %. En termes de retombées économiques, une étude menée par le Conference Board du Canada démontre

que l'aéroport de Québec joue un rôle majeur dans le développement économique de la ville et de la région avec un impact sur le PIB de 425 millions de dollars et contribue à maintenir près de 4 450 emplois partout au Canada.

La croissance remarquable que nous connaissons explique d'ailleurs le vaste programme de construction que nous avons entrepris pour accroître la capacité de nos installations. Après une première phase de modernisation réalisée en 2008 grâce à des investissements de 100 millions de dollars, cette deuxième phase qui est en train de... qui est en cours d'expansion implique des immobilisations qui totaliseront 277 millions de dollars d'ici la fin 2018. L'élément majeur de ce programme d'investissement consiste à doubler la superficie de l'aérogare actuelle de manière à offrir la capacité nécessaire pour desservir 2,2 millions de passagers d'ici 10 ans, et potentiellement l'ajout d'un centre de prédéroulement américain — vous avez dû en entendre parler — pour poursuivre le développement du trafic transfrontalier et améliorer la fluidité des passagers vers les États-Unis.

Il y a quelques années déjà, l'aéroport de Québec a déterminé que son choix primaire... son client primaire était le passager et non les lignes aériennes. Ce choix stratégique est décliné dans notre valeur-phare et la promesse qui est *Le passager avant tout*. En fait, tout ce que nous faisons, nous le faisons en premier en fonction du passager. Cette valeur constitue pour nous une importante variable de différenciation qui nous distingue véritablement de la concurrence. Mais ce choix ne peut cependant reposer que sur nos seules épaules. En effet, l'expérience aéroportuaire relève aussi de tous nos partenaires, qui doivent endosser cette valeur si on souhaite que l'aéroport soit vraiment unique et que la reconnaissance des passagers génère les retombées positives sur l'ensemble de la région. Pour y arriver, tous nos employés, les employés des compagnies aériennes, les concessionnaires, les bagagistes et tous nos partenaires en général doivent mettre la main à la pâte puis endosser cette valeur-là pour atteindre un niveau de service exceptionnel. Et ceci s'applique aussi, bien entendu, au service de transport rémunéré de personnes par automobile à destination ou en provenance de l'aéroport. Il s'agit d'ailleurs, pour nous, du premier maillon de la chaîne de services quand un visiteur entre à Québec, mais c'est aussi le dernier quand il quitte. C'est donc un service important de la chaîne, car il contribue fortement à forger la première perception de la destination.

Maintenant, qu'en est-il du transport terrestre vers et de l'Aéroport international Jean-Lesage? À YQB, le transport par taxi représente environ 35 % de tous les transports terrestres effectués à l'aéroport, et c'est le seul service de transport rémunéré de personnes par voiture qui est disponible. Nous n'avons pas de desserte de transport en commun à l'aéroport de Québec, le service du Réseau de transport de la Capitale s'adressant exclusivement aux employés sur le site avec quelques passages par jour, le matin et à l'heure du retour en fin d'après-midi. Pour le taxi, suite à une étude conduite en 2013, on estime à 140 000 le nombre de prises en charge par année à YQB et autant pour les départs, soit plus de 280 000 mouvements par année. Le chiffre d'affaires de l'industrie du taxi pour le seul pôle d'YQB est estimé à 6 millions de dollars par année.

J'ouvre ici une parenthèse pour vous dire que, dans le cadre du programme d'expansion actuel, il nous faudra relocaliser le bassin d'attente des taxis et reconstruire les postes de prise en charge, dont celui du répartiteur, à un coût qui sera de l'ordre de 2 à 3 millions de dollars, ce à quoi s'ajoutent annuellement les frais d'entretien et de répartition. L'aéroport de Québec est d'ailleurs le seul des grands aéroports au Canada à ne pas s'être doté d'un système de tarification lui permettant de récupérer ses investissements et dépenses relatifs au service de taxi, ceci sera toutefois appelé à changer dans les mois à venir. Je ferme la parenthèse.

Il est de notoriété publique, il y a quelques années, que le service de taxi était perfectible à l'aéroport de Québec. Afin de livrer notre promesse *Le passager avant tout*, nous avons dû agir proactivement pour améliorer le service aux passagers. Pour remédier à ces problèmes, pour bonifier le service et pour minimiser les inconvénients pour les passagers, nous avons mis en place, en test et à nos frais, un service de répartition pour nous assurer que le service de taxi s'améliore, et le test a été concluant. Nous avons aussi rédigé et largement publicisé, avec la collaboration des regroupements de taxis, des normes strictes en ce qui concerne le service de taxi sur le site. Les quatre regroupements partagent avec nous les préoccupations à cet égard et collaborent activement à l'amélioration du service avec l'équipe de répartiteurs. Tout n'est pas encore parfait, mais on a atteint un niveau de service beaucoup plus intéressant depuis maintenant plusieurs mois.

Quant à l'autre catégorie de transport terrestre qui dessert l'aéroport, c'est plus des fournisseurs de service de transport réservé qui est planifié et organisé à l'avance. Les types de transport qui en font partie sont les services de limousines qui, par exemple, viennent chercher les équipages ou viennent chercher des gens d'affaires, des autobus et navettes nolisés, par exemple dans le cadre de congrès ou les croisières, les navettes d'hôtel qui, elles, sont réservées seulement qu'aux clients d'hôtels.

Maintenant, regardons l'avenir. De nouveaux modes de transport issus de l'économie du partage et des développements technologiques viennent changer la composition de l'offre. Nous englobons dans ces services les nouveaux services, tels Lyft, Car2go, Uber, TappCar, qui est quelque chose que vous n'avez peut-être pas entendu parler, ou peut-être, mais qui s'en vient, Hailo, et ce n'est que dire des autres offres de «carsharing» et de «ridesharing» — je m'excuse des termes anglais — qui se pointent à l'horizon.

Aujourd'hui, aucun de ces services n'est présentement disponible à YQB. Même si nous n'avons pas de contrôle et le choix de permettre le dépôt de personnes par ces nouveaux services, il est important de mentionner que l'application Uber n'est pas disponible à partir d'YQB. Il n'est donc pas possible à un passager de demander le service Uber pour quitter l'aéroport de Québec, laissant ainsi toute la place aux taxis. La législation actuelle n'ayant pas encore intégré ce service et d'autres services du même genre, la position de l'aéroport est de s'en remettre aux autorités gouvernementales, les laissant terminer leurs consultations et établir au besoin les balises. Bref, actuellement, les passagers n'ont actuellement que le taxi qui demeure le seul moyen de transport rémunéré disponible pour quitter l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec.

Et qui dit aéroport international dit être lié à d'autres aéroports nationaux et internationaux que les passagers fréquentent, un écosystème dans lequel les passagers d'ici et d'ailleurs expérimentent un éventail élaboré de services

de transport rémunéré de personnes en voiture. Les passagers viendront sûrement demander, au gré des expériences vécues, de revoir notre offre pour satisfaire leurs besoins et leur proposer une panoplie d'options de transport rémunéré de personnes par automobile de manière à leur rendre accessible une diversité de moyens de transport à une diversité de prix et une diversité de façons de faire. Pour nous, il deviendra important, tant pour la fonction de transport terrestre que pour l'image d'aéroport international, d'offrir un niveau de services de transport rémunéré de personnes en voiture tel que les passagers d'ici et d'ailleurs sont habitués de trouver dans les autres aéroports. Car finalement nous croyons que ça devrait être aux passagers de décider du service qu'ils désirent dans une libre économie. Mais c'est votre prérogative.

Nous sommes heureux que vous conduisiez cette réflexion sur le transport rémunéré de personnes afin de clarifier le flou actuel. Nous vivons dans une ère de changements, et, technologies aidant, de nouveaux concepts disruptifs viennent bouleverser l'ordre établi, révolutionner les façons de faire. C'est de situations semblables qu'émergent de nouveaux standards, des modèles améliorés qui, nous l'espérons, favoriseront une amélioration globale du service.

Peu importe, il est important de souligner que le taxi conserve à YQB une place privilégiée. Nos investissements futurs dans un nouveau bassin de taxis, la mise en place d'une politique de taxi, d'un code vestimentaire, d'un service de répartition vous témoignent de notre volonté de bien faire, de l'importance que nous lui accordons et du fait que cette industrie est là pour rester.

Pour terminer, j'aimerais vous remercier au nom des passagers, car ils sont ultimement les réels clients du service de transport rémunéré de personnes par voiture. Merci, donc, d'entendre leurs besoins et de les considérer dans votre réflexion, car, en fin de compte, ce qu'ils désirent, c'est un service de qualité disponible, sécuritaire et une offre diversifiée.

Alors, voilà, ce qui termine ma présentation. M. le ministre, Mmes, MM. les députés, merci de nous avoir entendus et invités, et on est disponibles pour vos questions.

Le Président (M. Reid) : Merci de votre présentation. Nous commençons notre période d'échange. M. le ministre.

M. Daoust : Merci. Bonjour, messieurs. Bienvenue à la commission parlementaire. On a entendu vos collègues de Montréal, alors on va faire des comparaisons. Juste avant de commencer, je vais faire deux parenthèses. La première, c'est que, votre centre de dédouanement, j'ai rencontré la consule générale en début de semaine, ça a été mon premier sujet, on travaille ensemble.

M. Thiboutot (Bernard) : Merci beaucoup.

M. Daoust : La deuxième parenthèse, c'est celle que vous avez fermée puis qui m'intéresse beaucoup, c'est celle relative au fait que... je comprends que vous n'avez... un taxi n'a pas à s'inscrire ou à payer un frais pour prendre un passager chez vous.

M. Thiboutot (Bernard) : Exact.

M. Daoust : Bon. Et vous dites que vous êtes pour changer ça. Bon. Mon point de vue, puis peut-être que ce n'est pas ça, mais, en fait, le chauffeur de taxi qui vous amène un passager, il vous amène un client, et vous lui chargez pour en prendre un autre, qui est un de vos clients. J'ai une tendance à dire : Pourquoi vous n'essayez pas plutôt de... je ne sais pas si vous avez un frais d'aéroport. Imaginons que le frais que vous chargeriez à un taxi est 1 \$ ou 2 \$, 3 \$ de la course, pourquoi vous ne le demandez pas à votre client, qui est le passager, et non à celui qui vous amène votre client?

M. Thiboutot (Bernard) : C'est une excellente remarque. C'est un débat qu'on va avoir à mener au cours des prochains mois.

• (17 h 30) •

M. Daoust : C'est une réponse de politicien, ça. Mais je suis sérieux, c'est parce que je me dis : Celui qui n'a pas beaucoup d'argent dans tout ça, c'est celui qui amène le client, alors que celui qui prend l'avion, il prend un billet avec 200 \$, 300 \$, 500 \$, 1 000 \$, peut-être que, 2 \$, il va le prendre quand même. Je ne comprends pas pourquoi on taxe le chauffeur de taxi dans cette...

M. Thiboutot (Bernard) : Alors, je vais faire mon avocat : Je vous entends, M. le ministre.

M. Daoust : «Good! Good!» L'autre chose, est-ce que, parce que Québec opère de façon... Je dirais, l'industrie du taxi dans la région de Québec opère beaucoup plus en collégialité qu'à Montréal, et le fait que vous ne chargiez pas aux taxis, est-ce que ça fait que vous avez des pénuries ou vous avez toujours suffisamment de taxis?

M. Thiboutot (Bernard) : En fait, la disponibilité du service, il y a quelques années, était un peu difficile, surtout en soirée, de nuit, les fins de semaine, et, depuis qu'on a instauré un service de répartiteur, le répartiteur fait la planification du besoin, vérifie dans le bassin de taxis l'inventaire de véhicules, et à l'avance, il sait quels avions arrivent puis à peu près les ratios de passagers qui prennent le taxi, demande aux services de répartition des intermédiaires de taxi d'envoyer des véhicules pour assurer qu'on puisse répondre à la demande. Alors, c'est ce que je disais tout à l'heure : On a investi beaucoup d'argent dans le service de répartition pour voir si ça pouvait là être une solution, et c'est une partie de la solution.

M. Daoust : D'accord. Aussi, le fait que vous... Je comprends aussi qu'Uber ne peut pas être utilisé à votre aéroport. Est-ce que vous avez eu des plaintes à ce sujet-là? Est-ce que vous avez eu des gens qui ont dit : Aïe! C'est épouvantable, on n'a pas Uber?

M. Thiboutot (Bernard) : Non, on n'a pas eu de plainte. On a par contre sondé les passagers à savoir le genre de services qu'ils aimeraient avoir, puis évidemment on en a de toutes les sortes, là. On a compris qu'il y avait 8 % de la population de la région de Québec et de nos passagers qui avaient l'application Uber, on a compris que c'étaient majoritairement des jeunes, et le service est demandé. Mais, nous, à l'heure actuelle, là, pour nous, le service n'est pas disponible sur le territoire aéroportuaire. Il est géobloqué.

M. Bureau (Richard) : Dans les sondages SOM qu'on a faits, si vous voulez que je précise, il y a 34 % des gens, des passagers qui nous ont dit qu'ils voulaient avoir des applications telles qu'Uber, il y a également 8 % des passagers qui ont dit qu'ils avaient déjà téléchargé l'application, puis c'était surtout des jeunes entre 18 et 34 ans. Donc, les gens nous ont manifesté un besoin pour des services de ce type-là à 34 %.

M. Daoust : D'accord, mais actuellement le nom connu, c'est Uber. Ça aurait pu être un autre qui serait une application québécoise.

M. Thiboutot (Bernard) : Ça peut être Lyft, ça peut être TAPPCar, ça peut être...

M. Daoust : Bon. D'accord. Je vais laisser la chance à mes collègues de poser des questions, parce que je sais, entre autres, que le député de Dubuc avait levé la main.

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

M. Simard : Merci, M. le Président. M. Thiboutot, j'aurais une question particulière qui est la suivante : Vous dites que vous avez 280 000 mouvements de taxi, à peu près, dans votre secteur, mais je sais aussi que, depuis quelques années, Québec est devenu un port d'attache avec les bateaux de croisière. Est-ce que l'augmentation qui a lieu... Oui, il y a les augmentations, bien sûr, de départs et d'arrivées d'aéronefs, mais c'est aussi, j'imagine, causé par le fait qu'il y a de plus en plus de bateaux de croisière qui arrivent à Québec, et puis ces gens-là, très souvent, prennent l'avion pour s'en retourner à New York ou encore s'en retourner ailleurs, et, lorsque ça arrive à 3 000, 4 000, 5 000 passagers, mettons que ça change la donne un peu. Mais j'aimerais savoir : À l'aéroport de Québec, quel genre d'achalandage supplémentaire vous connaissez par rapport à la venue de plusieurs bateaux au Port de Québec?

M. Thiboutot (Bernard) : C'est une très bonne question. Premièrement, pour créer de l'achalandage à l'aéroport, il faut que le navire soit ce qu'on appelle en «turn», c'est-à-dire qu'il vienne ici non pas faire une escale mais qu'il vienne terminer la croisière, et ce genre d'opération là, au Port de Québec, n'est pas si fréquente qu'on le pense. On a évalué le nombre de passagers, puis, à quatre ou cinq reprises dans l'année, la fin de semaine, quand ils font ces changements-là de passagers, ça vient nous affecter, mais, quand on parle de 2 000 passagers sur un navire, il y en a peut-être 800 qui transitent par l'aéroport, et 800, à l'aéroport de Québec, là, sur 1,6 million, c'est marginal. Et les gens souvent en profitent pour passer une journée, deux journées à Québec, donc le trafic s'étale sur quelques jours. On ne le sent pas vraiment, sauf à quelques rares reprises, quand il y a deux bateaux qui font cette opération-là la même journée.

M. Simard : Maintenant, M. le Président... si vous permettez, oui? Bon. Parce que je n'ai pas toujours la permission, vous comprendrez que... J'aimerais savoir : Est-ce que, dans ces périodes d'achalandage supplémentaire, étant donné que vous avez un répartiteur, vous le savez... Est-ce que vous avez de la difficulté à avoir le bon nombre de taxis pour servir vos clients? Parce que c'est votre passager qui est votre marotte, là, je dirais.

M. Thiboutot (Bernard) : Oui, c'est-à-dire, ce n'est pas nous qui avons le problème. Nous, les passagers arrivent, débarquent de l'avion, puis nous autres, on est capables de servir les gens qui débarquent. C'est quand ils partent du Port de Québec pour s'en venir à l'aéroport puis qu'on débarque en même temps 1 500, 2 000 passagers, puis il faut vider le bateau pour le préparer, pour le reemplir, alors c'est à ce moment-là qu'il y a une problématique de taxis. Mais c'est plus au Port de Québec qu'ils le sentent, là. Nous, on ne le sent pas.

M. Simard : Une autre question, M. le Président — je suis plein de questions, moi : Est-ce que vous... C'est à ce moment-là... Bien, en tout cas, peut-être vous l'avez su par, nécessairement, l'industrie du taxi, qui est en collaboration avec vous autres, là. Est-ce qu'à ce moment-là il y a beaucoup plus de gens qui utilisent des taxis amateurs, là, en raison du manque d'effectifs de taxis, puis qui s'en vont nécessairement à l'aéroport de Québec?

M. Thiboutot (Bernard) : Je n'ai pas d'information sur ça.

M. Simard : Vous n'avez pas d'information.

M. Thiboutot (Bernard) : La seule information que je peux vous donner, c'est qu'il a été mis en place l'an dernier un service de navette avec un véhicule du RTC pour faciliter, justement, là, les mouvements de passagers vers l'aéroport.

M. Simard : Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Dubuc. Quand on pose des questions courtes, on peut en poser plusieurs. M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci. Bonjour, messieurs. Écoutez, vous avez parlé que vous avez un circuit d'autobus du réseau de transport qui vient le matin principalement pour les employés. Qu'est-ce qui empêche le RTC, le réseau de transport de vous offrir un service de navette ou...

M. Thiboutot (Bernard) : On est en discussion avec le RTC. Je crois qu'ils sont en planification stratégique pour remodeler leur réseau. Il y a beaucoup de variables et de paramètres qui vont entrer dans les décisions, et je crois, entre autres, là, tout le dossier de la tête des ponts, du projet du Phare et puis... Alors, nous, on attend de voir comment ces pôles-là vont se développer avant de savoir quel genre de service pourrait être offert à partir de l'aéroport de Québec. Mais c'est certain que, dans toute ville qui se respecte, le transport en commun vient aussi offrir un service à moins cher pour les passagers, une autre option de transport que le taxi.

M. Bolduc : Si vous regardez... Vous nous parlez d'une croissance de 6 %. Vous parlez de 100 000 personnes de plus par année. Je comprends un peu mal que des réseaux de transport ne se préoccupent pas de ce genre de chiffres là, qui est quand même quelque chose de significatif, là, pour une destination.

M. Thiboutot (Bernard) : Oui, mais il faut bien comprendre comment ça fonctionne à l'aéroport de Québec. On a deux périodes de pointe par jour. Vous pourriez venir des matins, à 4 heures du matin, puis vous diriez : Agrandissez, ça presse. Puis, vous allez passer à 11 heures le matin, vous allez dire : Bien, non, n'agrandissez pas, il y a de la place en masse. On est un aéroport de périodes de pointe, puis offrir un service régulier de transport en commun, c'est un défi. Il faut trouver des solutions créatives pour le faire, puis on travaille sur ça.

M. Bolduc : Vous nous avez parlé tout à l'heure que vous avez bloqué l'application Uber, mais qu'est-ce qui empêche les gens ou les... avec leurs cellulaires, d'appeler quelqu'un d'autre, en fait? Le téléphone fonctionne, là. Est-ce que c'est...

M. Thiboutot (Bernard) : Bien, en fait, Uber, c'est une application où on dit : On est ici puis on veut un véhicule, là. Et le territoire aéroportuaire, là... Le service Uber n'est pas disponible sur le territoire aéroportuaire...

M. Bolduc : O.K., donc vous l'avez bloqué, carrément.

M. Thiboutot (Bernard) : Bien, ce n'est pas nous qui l'avons bloqué, là, c'est Uber qui ne dessert pas le territoire aéroportuaire.

M. Bolduc : O.K. C'est intéressant.

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

M. Daoust : Dans les passagers à l'aéroport de Québec, si vous aviez à répartir entre les passagers d'affaires puis les passagers loisirs, ou, je pourrais l'expliquer autrement, ceux dont c'est les employeurs qui paient ou ceux qui paient de leurs poches, les...

M. Thiboutot (Bernard) : 65 %, c'est des clients qu'on appelle, nous, loisirs, «loisure»...

M. Daoust : 65 %?

M. Thiboutot (Bernard) : ...et 35 % clients d'affaires, oui.

M. Daoust : O.K. Puis la principale destination que vous avez pour les gens d'affaires, c'est où?

• (17 h 40) •

M. Thiboutot (Bernard) : Ah! écoutez, c'est très complexe, là. Les gens d'affaires vont premièrement sur les plateformes pour après ça se rendre à destination, mais il y en a qui vont en Asie, il y en a qui vont en Europe, en Angleterre, il y en a qui vont en France, il y en a qui vont au Brésil. Puis les plaques tournantes auxquelles l'aéroport donne accès aujourd'hui, là, c'est Toronto, Montréal évidemment, avec Air Canada, mais on a aussi les plaques tournantes américaines, on a Chicago, on a New York, Philadelphie, qui ouvrent les portes, là, à d'innombrables marchés, là, avec, comme on dit dans notre jargon, un saut de crapaud.

M. Daoust : Puis est-ce que vous êtes aussi un... vous m'excuserez l'anglicisme...

M. Thiboutot (Bernard) : Une plaque tournante?

M. Daoust : ...un hub pour d'autres...

M. Thiboutot (Bernard) : Non, on n'est pas...

M. Daoust : Il y a des gens qui viennent d'ailleurs chez vous pour se... Par exemple, quelqu'un veut aller en Floride, hein...

M. Thiboutot (Bernard) : Ah! bien, il y a des gens qui peuvent venir de Sept-Îles, puis après ça arriver à Québec, puis repartir, là. Il y a des gens aussi, avec nos transporteurs Sud, qui partent de Bagotville, puis ils font un arrêt à Québec pour finir de remplir l'avion, puis ils s'en vont dans le Sud aussi. Il y a beaucoup de modèles, là, chez nous, là, de... Mais on n'est pas un hub au sens du terme.

M. Daoust : O.K. Mais 65 % dans loisirs, c'est quand même considérable.

M. Thiboutot (Bernard) : Oui, c'est un bon marché, puis il en reste encore beaucoup à capturer.

M. Daoust : D'accord. Merci.

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

M. Bolduc : Oui. Vous avez parlé que vous n'êtes définitivement pas un hub, mais vous desservez les hubs américains. Puis est-ce que vous avez une idée du pourcentage de gens qui vont à une destination fixe et ceux qui vont dans un autre lieu pour un transfert ailleurs?

M. Thiboutot (Bernard) : On a toutes ces statistiques-là. En fait, il existe les systèmes, dans notre métier, où on est capables de savoir les passagers, très précisément, qui partent de Québec, où est-ce qu'ils vont, la destination finale. On a tous ces chiffres-là, mais, comme je vous dis, là, c'est des longs, longs, longs rapports, parce que c'est très, très varié.

M. Bolduc : O.K. Maintenant, quand on arrive à l'aéroport ou on repart, vous dites que vous avez des pointes qui sont et le matin et le soir avec des creux dans le jour. Est-ce qu'éventuellement il va y avoir une mise à niveau de ce trafic-là ou si c'est quelque chose qui est inchangeable, le matin et le soir, pour permettre finalement les connexions aux hubs, là? Parce que ça, c'est un des impératifs.

M. Thiboutot (Bernard) : C'est exactement ça. Alors, pourquoi c'est fait comme ça, c'est pour qu'on puisse amener les gens à temps et puis pour pouvoir prendre leurs connexions dans les autres aéroports. C'est fait comme ça. Puis l'autre chose, c'est les disponibilités pour atterrir dans les autres aéroports aussi, à destination. Il y a des aéroports pas mal plus achalandés que le nôtre, comme Cancún, par exemple, où les compagnies aériennes doivent négocier, là, la tranche horaire pour atterrir, et ils sont... Comme ils font, des fois, quatre rotations par jour, alors ils font aller-retour, aller-retour dans la même journée, c'est assez précis, là, ils ne peuvent pas vraiment déroger, puis nous, bien, on doit suivre leurs contraintes.

M. Bureau (Richard) : Il y a les besoins des passagers également. Il n'y a pas personne qui va prendre l'avion, mettons, à 3 heures de l'après-midi pour aller à Toronto pour un rendez-vous d'affaires. Donc, les gens vont partir le matin pour le rendez-vous, vont revenir le soir, donc la demande des passagers fait en sorte que c'est tôt le matin ou tard le soir en... Donc, il y a les besoins des passagers qui sont très importants.

M. Bolduc : O.K. Une dernière petite question, rapidement. Avec l'expansion que vous êtes en train de faire, est-ce que, le volume d'autos pour l'aéroport, tout ça, vous êtes bons pour fournir à la croissance pendant plusieurs années?

M. Thiboutot (Bernard) : Oui. Les investissements qu'on est en train de faire, ça touche l'aérogare, ça touche aussi la réfection des pistes, mais ça touche aussi tout le linéaire, alors la route d'accès à l'aérogare. Puis le linéaire, à l'heure actuelle, là, il est presque à son final, puis ça va être bon pour jusqu'à 2035.

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

M. Bureau (Richard) : Et on construit un stationnement de...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui? Bien, écoutez, il reste le temps pour faire un petit commentaire, M. le ministre.

M. Daoust : Oui, juste un point à vous demander : Le train à grande fréquence, là, qu'il est question, Québec-Windsor, ça va affecter vos opérations de façon négative?

M. Bureau (Richard) : Notre président a un beau mot là-dessus, il dit qu'à 10 000 pieds de rail on ne va pas loin, mais, à 10 000 pieds de piste, on fait le tour du monde.

M. Daoust : Merci, messieurs.

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

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Bien, bienvenue, M. Thiboutot, M. Bureau et M. Claise.

J'aimerais peut-être avoir quelques informations. Dans votre mémoire, quand vous parlez que vous avez mis un service de répartiteur en place, pouvez-vous nous donner un petit peu de détails?

M. Thiboutot (Bernard) : Oui. Alors, c'est une personne qui est là 20 heures par jour, mais ce n'est pas toujours la même personne, évidemment, alors on a quelques employés, là, pour assurer le service, et cette personne-là est en charge d'accueillir les passagers, les diriger vers les taxis. Si jamais c'est un groupe de passagers qui a beaucoup de bagages, c'est de faire venir le véhicule qui a la capacité pour prendre ces bagages-là, ou si c'est un groupe de quatre personnes, c'est d'avoir le véhicule et de le faire avancer pour pouvoir en priorité prendre ce groupe de passagers là. Il s'assure aussi que les chauffeurs de taxi ont l'habillement correct, comme on a déterminé dans notre code. Il s'assure aussi de l'ordre, il s'assure aussi de prévoir, comme je disais tout à l'heure, l'inventaire des taxis pour qu'on ne soit pas en rupture d'inventaire. Alors, c'est un service qui, franchement, a beaucoup, beaucoup amélioré la desserte, là, par le taxi.

Mme Ouellet : Ça fait que, quand vous dites que vous avez investi dans un service de répartiteur, en fait, vous avez embauché des gens. Le service, c'est essentiellement la personne qui rend service à l'intérieur de l'aéroport.

M. Thiboutot (Bernard) : Oui, en fait, on a sous-traité une entreprise qui le fait aussi à Aéroports de Montréal, qui connaissait comment ça fonctionnait, et puis ça va très, très bien.

Mme Ouellet : C'est quelle entreprise qui fait ça?

M. Thiboutot (Bernard) : C'est Indigo, qui était anciennement Vinci.

Mme Ouellet : O.K. Et, quand vous dites... Vous avez mis aussi en place un code de conduite?

M. Thiboutot (Bernard) : Oui, on a établi nous-mêmes notre... Ce n'est pas un code de déontologie, là, mais c'est vraiment les règles, là, les types de véhicules, comment le chauffeur doit être habillé, son comportement, le respect du répartiteur, le respect de l'aéroport de Québec, le respect des règlements de circulation. Tout à l'intérieur de ce document-là est enchâssé, et même après, s'il y a des entraves à ça, comment on peut après ça déposer une plainte ou travailler avec les intermédiaires de taxi, là, pour voir s'il n'y a pas nature à suspendre un chauffeur. Tout est vraiment prévu là-dedans, puis, à tout le moins, les règles du jeu sont claires, le cadre est clair. Puis on l'a distribué, on l'a redistribué. Alors, tous les chauffeurs l'ont eu, ils l'ont reçu de différentes manières, il est affiché dans le poste de taxi. Alors, ils ne peuvent pas dire qu'ils ne l'ont pas vu.

Mme Ouellet : Donc, c'est ce que vous exigez des chauffeurs pour qu'ils puissent venir chercher des clients chez vous?

M. Thiboutot (Bernard) : Oui, pour donner un service de qualité.

Mme Ouellet : O.K. Et, quand vous dites «habillement correct», par exemple, c'est quoi?

M. Thiboutot (Bernard) : Pantalon long, souliers fermés, pas de tee-shirt, de gaminet, mais un polo, ça peut aller, une chemise.

Mme Ouellet : Est-ce que ça serait possible d'en avoir une copie, de votre code de conduite?

M. Thiboutot (Bernard) : Bien sûr, ça va nous faire plaisir.

Mme Ouellet : Vous pourriez l'envoyer à la secrétaire de commission.

M. Thiboutot (Bernard) : Oui.

Mme Ouellet : Dans votre présentation, vous me permettez de souligner, vous mettez ensemble — d'ailleurs quand vous le présentiez à 2.2.4 — un ensemble d'applications sans distinction. Elles ne sont pas toutes équivalentes, il y a plusieurs applications mobiles. Il y a des applications mobiles hors-la-loi puis il y a des applications mobiles qui respectent la loi, et vous n'avez fait aucune distinction dans votre nomenclature. Parce que c'est sûr que les applications mobiles, puis on l'a entendu en commission parlementaire... puis on est pas mal tous d'accord ici qu'avec les nouvelles

technologies, c'est vraiment des outils de répartition maintenant extrêmement intéressants. Par exemple, Uber est vraiment une application hors-la-loi, mais ça n'empêche pas qu'il peut avoir d'autres applications, comme Téo, comme Taxis Coop, qui respectent la loi. Lyft, on les a reçus ça ne fait pas tellement longtemps, c'est complètement différent. Ce n'est pas un service de taxi, c'est vraiment un service de covoiturage, ça fait que peut-être que c'est utilisé surtout pour les employés qui travaillent chez vous, si jamais c'était utilisé, mais ce n'est pas un service de taxi. Ça fait que je suis un petit peu surprise que, dans votre présentation, vous ne fassiez pas de distinction entre les applications mobiles qui respectent les lois du Québec de celles qui ne respectent pas les lois.

Et c'est certain que, dans votre sondage, quand vous dites : 34 % des gens souhaitent utiliser Uber, dont 8 % ont des applications mobiles, vous n'êtes pas sans savoir qu'en ne payant pas de TPS, pas de TVQ, pas d'impôt, pas de permis de taxi, pas d'assurance, pas d'inspection, pas de licence de permis de conduire ça leur permet d'offrir un prix beaucoup plus bas, c'est pour ça qu'ils sont hors-la-loi, et donc ça fait une grosse différence. C'est sûr que, lorsque vous regardez le ratio qualité-prix avec un prix qui est aussi bas, c'est comme si vous, vous offriez des vols sans payer de TPS, de TVQ, sans payer ce que vous avez de besoin de payer, là, souvent les taxes d'aéroport, etc., ça ferait une grosse différence, là. Si vous aviez un concurrent qui ne payait pas ces frais-là, vous trouveriez ça probablement un petit peu déloyal. Donc, je voulais juste vous sensibiliser à cette distinction-là.

• (17 h 50) •

M. Bureau (Richard) : Je vais répondre à ça : C'est qu'en fait notre perception de la commission, c'était un peu qu'on remettait en question les modèles préexistants. Donc, tout était sur la table, en quelque sorte, c'est un peu notre perception. Donc, on a parti du principe que le passager veut ce genre de service là.

Maintenant, en ce qui concerne l'encadrement légal, ce n'est pas vraiment à nous à déterminer, c'est... Maintenant, on dit également dans notre mémoire qu'on s'attend à ce que les joueurs, tous les joueurs paient leur part d'impôt et de taxes à la consommation, on est tous d'accord là-dessus.

M. Thiboutot (Bernard) : On s'est mis dans la peau du passager. Le passager va être confronté à faire des choix, va avoir différentes options. Alors, nous, ce qu'on a dit, c'est : Voici ce qu'on sait qui existe. On sait qu'à l'heure actuelle, dans la région de Québec, la seule chose qui existe, c'est Uber. Lyft, ils ne sont pas là. Hailo, ils ne sont pas ici. Car2go, ils ne sont pas encore rendus à Québec, ils sont à Montréal, mais ça, c'est un autre système de location de voitures. Et il y a d'autres systèmes aussi de réservation où vous laissez votre voiture à l'aéroport. Vous partez une semaine, bien, il y a quelqu'un qui peut utiliser votre voiture pendant que vous êtes parti, puis vous allez avoir un revenu pour ça, c'est des applications, là, qui sont en train de se développer dans l'ouest des États-Unis, dans la région de San Francisco. Puis il y a TappCar, qui est en train de se développer dans l'Ouest canadien, qui, lui, est un service de taxi légal mais différent. Alors, ça aussi, on a eu... On a les aéroports canadiens, ils ont un regroupement de gestionnaires, puis on se parle à tous les mois, puis...

Mme Ouellet : Je vous comprends tout à fait de vous mettre dans la peau d'un passager. Mais je vous invite juste à être prudents sur des services qui sont illégaux par rapport à un service qui est légal. Parce que c'est clairement illégal, là, Uber, en fonction de l'article 4 et de 117 de la loi sur le taxi...

M. Thiboutot (Bernard) : Bien, je pense qu'on a été prudents, Mme la députée.

Mme Ouellet : C'est ça. Parce que, si on prenait la même logique, qu'on se met dans la peau des passagers, bien, c'est la même chose pour les billets d'avion, là. Donc, c'est sûr qu'ils souhaiteraient avoir des réductions importantes reliées toutes à un paquet de tarifs qui s'ajoutent sur le coût du carburant.

Puis peut-être aussi, quand vous disiez : Payer les taxes, que vous souhaitez que l'ensemble des entreprises paient les taxes et les impôts, juste pour votre information, les villes que vous mentionnez dans votre mémoire, d'Edmonton et de Calgary, parce que vous comparez, vous dites : On veut offrir le même service, ont décidé de faire un encadrement, dans certains cas, dans le cas d'Edmonton, assez minimum, et même cet encadrement minimum là n'est pas souhaité par Uber, qui a fermé son application le 1er mars dernier à Edmonton. Donc, c'est juste pour vous donner une idée de l'attitude corporative de cette entreprise-là, qui est une attitude quand même que je qualifierais, pour ne pas aller plus loin, d'assez spéciale.

Donc, c'est dans ce sens-là que je vous suggère, là, d'être prudents dans la nomination. Je pense que, dans cette nomination-là, il y a vraiment deux catégories. Puis, dans vos discussions hebdomadaires ou mensuelles avec les autres aéroports, je pense que c'est peut-être des choses aussi, là, à prendre en considération.

Donc, dans le fond, avec le service de répartition que vous avez mis en place, vous avez pas mal réussi à régler la question des besoins du taxi, ça fait que vous réussissez à avoir l'offre de taxi que vous avez besoin. C'est ce que je comprends.

M. Thiboutot (Bernard) : Oui, en majeure partie, effectivement, on a réussi à améliorer la disponibilité. On a réussi à améliorer aussi en partie la qualité.

Le Président (M. Reid) : Merci. C'est le temps que nous avons avec l'opposition officielle. Nous passons maintenant au deuxième groupe d'opposition, M. le député de Masson.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Donc, c'est très bien, votre valeur fondamentale, *Le passager avant tout*, là, j'en ai pris connaissance, là, puis c'est bien de le structurer ainsi. Si on regarde, il y a une question, moi, que j'ai,

c'est... Vous mentionnez ça presque à la fin de votre mémoire, vous dites qu'à l'aéroport il y a juste un seul mode de transport rémunéré, qui est le taxi, puis là il y a une énumération, comme l'autopartage, l'auto à usage commun, location d'auto, transport sur demande de limousine. Vous dites que ça, ce n'est pas offert présentement?

M. Thiboutot (Bernard) : C'est offert mais pas aux passagers.

M. Lemay : Mais, comme une location d'auto...

M. Thiboutot (Bernard) : C'est-à-dire, la location d'auto, ça, c'est correct, là, mais on parle de transport rémunéré de passagers, là, par voiture.

M. Bureau (Richard) : Ce n'est pas des gros volumes d'affaires, c'est des transports spécifiques, particuliers.

M. Lemay : Mais c'est ça, mais vous... tu sais...

M. Thiboutot (Bernard) : Effectivement, il y a de la location de voiture à l'aéroport, il y a des...

M. Lemay : Il y a des limousines aussi.

M. Thiboutot (Bernard) : Il y a des limousines, mais, les limousines, ce n'est pas comme, par exemple, à Toronto, là, il n'y a pas de service de limousines qui attendent des passagers, là, c'est sur commande, d'avance, puis ils viennent chercher un passager qui a commandé sa limousine, ou c'est des équipages, par exemple, là, de compagnies aériennes. Quand l'avion arrive, puis ils couchent à Québec, bien, l'équipage s'en va à l'hôtel, la compagnie aérienne leur commande une limousine. Ils sont, des fois, cinq, six personnes de l'équipage ensemble.

M. Lemay : O.K. Ce que je comprends... Si je regarde vos volumes, là, vous mentionnez, là, les 1 600 000 passagers, 35 % qui utilisent le taxi. Ça veut dire, si tu ramènes ça par jour... ce n'est pas vrai que c'est tous les jours que vous avez le même volume de passagers, là, mais c'est comme si on reviendrait à une moyenne de, quoi, 1 500 personnes par jour qui prend le taxi à votre aéroport? C'est ça?

M. Thiboutot (Bernard) : Oui.

M. Lemay : Puis à ce moment-là...

M. Thiboutot (Bernard) : Bien, en fait, il y en a plus les fins de semaine. Ça dépend. On a des variations quotidiennes aussi, là, dans notre flot de passagers.

M. Lemay : Puis une course, actuellement, là, moyenne, là, pour se rendre, là, à proximité, ici, c'est quoi? On peut parler d'environ 35 \$?

M. Thiboutot (Bernard) : Il y a deux zones fixes. Il y a une zone fixe qui est ici, les hôtels de la Haute-Ville, qui part du Château Frontenac, là, puis qui se rend un petit peu plus loin vers l'ouest, qui est à 34,25 \$. Puis l'autre zone fixe, c'est dans le secteur des hôtels sur le boulevard Hamel, qui est une course à 15 \$.

M. Lemay : O.K. Parfait.

M. Thiboutot (Bernard) : Sinon, c'est au taximètre.

M. Lemay : Écoutez, moi, si vous n'avez rien d'autre à rajouter, là, j'ai entendu les questions de tous les autres, puis votre mémoire est très bien ficelé, là, je veux dire, je n'ai pas d'autre question. Est-ce que vous avez quelque chose, en conclusion, que vous voudriez rajouter?

M. Thiboutot (Bernard) : Bien, je pense qu'on a pas mal livré notre message.

M. Lemay : Bien, merci beaucoup.

M. Thiboutot (Bernard) : Merci.

Le Président (M. Reid) : Bien, merci beaucoup. Il me reste à vous remercier pour la contribution que vous apportez à nos travaux.

La commission ajourne ses travaux à demain, jeudi 10 mars 2016, après les affaires courantes. Bonne soirée.

(Fin de la séance à 17 h 57)