



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 24 février 2016 — Vol. 44 N° 52

Consultations particulières sur le document d'information
sur le transport rémunéré de personnes par automobile (3)

**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 24 février 2016 — Vol. 44 N° 52

Table des matières

Auditions (suite)	1
Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec (ARUTAQ)	1
Ville de Montréal, Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)	
et Bureau du taxi de Montréal (BTM)	8
Transport 2000 Québec	16
Hyprasoft, Hypra Taxi et Hypra adapté	23
FinTaxi II inc.	31
Mouvement Desjardins	39

Intervenants

M. Pierre Reid, président
M. Guy Bourgeois, président suppléant

M. Jacques Daoust
M. Saul Polo
M. Serge Simard
Mme Martine Ouellet
M. Claude Surprenant
M. Jean Boucher
M. Ghislain Bolduc
M. Mathieu Lemay
M. Amir Khadir

- * Mme Rosanne Couture, ARUTAQ
- * M. Aref Salem, ville de Montréal
- * M. Denis Coderre, idem et CMM
- * Mme Linda Marchand, BTM
- * M. François Pepin, Transport 2000 Québec
- * M. Philippe Cousineau Morin, idem
- * M. Jacques Landry, idem
- * M. Nader Jelidi, Hypra Taxi
- * M. Michel Hébert, FinTaxi II inc.
- * Mme Josée Patry, idem
- * M. Jacques Carpentier, idem
- * M. Yvan-Pierre Grimard, Mouvement Desjardins
- * M. Denis Bernier, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 24 février 2016 — Vol. 44 N° 52

Consultations particulières sur le document d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile (3)

(Onze heures trente-deux minutes)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Après avoir 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 de ce matin. Nous entendrons les groupes suivants : d'abord, l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec et, par la suite, la ville de Montréal conjointement avec la Communauté métropolitaine de Montréal et le Bureau du taxi de Montréal.

Alors, nous allons commencer, donc, et je vais souhaiter la bienvenue à la représentante de l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec, Mme Couture. Alors, Mme Couture, vous avez 10 minutes pour faire votre présentation, et, par la suite, nous aurons une période d'échange avec les membres de la commission. À vous la parole.

Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec (ARUTAQ)

Mme Couture (Rosanne) : Alors, merci, M. le Président. M. le ministre, je suis très heureuse de vous voir vraiment, et Mmes et MM. les parlementaires du Parti libéral et du parti d'opposition, bonjour.

Nous tenons tout d'abord à vous remercier pour votre invitation à la présente consultation et nous vous sommes reconnaissants pour votre écoute de nos préoccupations à l'endroit des personnes que nous représentons. L'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec est un organisme provincial voué au développement et à l'amélioration des services de transport adapté, et ce, pour l'ensemble des 105 000 personnes qui, en 2016, nécessitent ces services sans lesquels elles ne peuvent se rendre à l'école, aller au travail, se déplacer pour recevoir leurs soins de santé, fréquenter des activités de loisirs, visiter leurs familles et leurs amis. Ce transport est donc fondamental à leur diplomation, à l'occupation d'un emploi, à la réduction de leur isolement, à leur santé globale et à leur volonté de vivre le plus longtemps possible dans leur domicile.

Sans le transport adapté, c'est la déperdition de leurs espoirs, de leurs compétences, leurs capacités et leur santé. Notre rôle est donc de faire en sorte que les politiques et les programmes soient en lien avec les réalités quotidiennes que vivent ces 105 000 personnes, dont le nombre ne cesse d'augmenter, et cela, tant dans les aspects touchant aux modes de transport qu'à la sécurité dans les déplacements et la qualité des services.

À cet égard, nous misons constamment sur une approche qui exprime les problématiques et propose des solutions, mais également sur la prévention de situations susceptibles de porter préjudice à ces personnes qui sont déjà en état de vulnérabilité. Nous sommes membres actifs, depuis sa toute première réunion, en janvier 2006, de la Table provinciale de concertation de l'industrie du transport par taxi, cette table qui a été créée par la Loi concernant les services de transport par taxi, où il se fait beaucoup de travail par des intervenants qui ont la légitimité de vous présenter, M. le ministre, des recommandations qui font consensus.

À cet égard et en tant que membre de cette table, je peux témoigner qu'ensemble nous avons toujours fait consensus contre l'illégalité exercée en matière de transport rémunéré de personnes, dont celui par automobile. Puisque nous abordons ce sujet et tout en souhaitant, M. le ministre, que vous poursuivrez dans le sens de votre affirmation, qui nous a fait plaisir, dès le premier jour de ces consultations, concernant l'éradication de pratiques illégales en transport des personnes, alors nous portons à votre attention les éléments suivants.

Nous recommandons l'intervention immédiate et sans équivoque du gouvernement du Québec pour que cesse toute pratique illégale de transport rémunéré des personnes faite par Uber et ses filiales, dont UberX, et cela, en prenant toutes les mesures qui s'imposent et dont le gouvernement dispose et en appliquant les sanctions qui s'y rattachent, la sécurité du public étant touchée par ces illégalités.

Nous recommandons également que la population du Québec soit informée par voie gouvernementale de l'absence de sécurité de ses déplacements dans l'utilisation d'un transport illégal et de l'illégalité dont sont responsables des citoyens qui transportent sans permis d'autres citoyens à travers le Québec. Et, puisque nous travaillons tous ensemble à l'amélioration des services de transport par taxi pour tous les citoyens du Québec, incluant les personnes handicapées,

nous demandons au gouvernement du Québec de nous soutenir dans les travaux que nous réalisons pour y parvenir, en nous rappelant qu'au Québec c'est par la voie de procédures démocratiques que nos lois se modifient.

D'autre part, parce que la clientèle préfère le véhicule-taxi pour des raisons de souplesse et de rapidité de service et que le taxi a cette caractéristique de service de porte à porte qui rejoint directement ce service que requiert notre clientèle, bien, en 2016, au Québec, l'industrie du taxi réalise 70 % des déplacements des personnes admises au transport adapté, ce qui représente 5,5 millions de déplacements dans une seule année et seulement pour cette industrie. À Montréal, cette industrie assume plus de 88 % de ces déplacements. Pour cette industrie, c'est donc un secteur... le secteur du transport adapté est devenu majeur dans son économie de marché. Autrement dit, l'un a besoin de l'autre, et c'est ce qui fait que depuis de nombreuses années nous travaillons ensemble à des aspects pouvant améliorer la qualité et la sécurité pour notre clientèle, par exemple la tarification, l'entretien et le remplacement des véhicules, la formation des chauffeurs, l'utilisation du GPS et, plus récemment, la vérification des antécédents judiciaires et d'autres aspects qui touchent au permis.

Mais il y a des enjeux majeurs qui ont déjà un impact chez la clientèle en termes de réductions et de coupures de service en transport adapté et partant de la desserte par taxi. Ces enjeux mettent en évidence la nécessité d'un rehaussement du financement des deux programmes fondamentaux pour le transport des personnes handicapées. L'un sert à la planification des déplacements par les 99 organismes de transport au Québec et, du même coup, à l'établissement de contrats avec l'industrie du taxi pour la réalisation des déplacements de notre clientèle.

En 2016, la contribution du gouvernement ne représente plus qu'une moyenne de 51 % des coûts de déplacement, une contribution qui était auparavant de 65 %, le reste étant assumé par les municipalités et les usagers. Précisons que les coûts estimés pour 2016 sont de 170 millions. Or, en vertu du vieillissement de la population et de la forte croissance des admissions aux services de transport adapté, nous demandons au gouvernement du Québec de réviser à la hausse dès maintenant le programme 2016 d'aide gouvernementale au transport adapté de manière à ce que sa contribution revienne à 65 % des coûts liés au déplacement des personnes.

Le deuxième programme, tout aussi fondamental et complémentaire dans l'offre de services, sert à subventionner les propriétaires de taxi pour l'adaptation et l'acquisition de véhicules accessibles sans lesquels une partie importante des personnes handicapées ne pourraient pas sortir de chez elles. Ce programme a été, en 2015, coupé de moitié, alors que les besoins de ce type de véhicules augmentent et qu'une partie de ces véhicules devront être remplacés en 2016, tel que le veut la loi, avec pour perspective à brève échéance un manque flagrant de véhicules pour desservir notre clientèle.

• (11 h 40) •

Nous demandons au gouvernement du Québec que ce programme, qui sera en vigueur le 1er avril 2016, contienne ce qui suit : un montant de 3 millions pour l'ajout de nouveaux véhicules accessibles pour une subvention de 20 000 \$ pour chaque véhicule admis à ce programme et un montant qui couvrira l'ensemble du financement concernant le remplacement obligatoire du nombre de véhicules accessibles, dont l'échéance vient à terme en 2016. Et, pour ces deux programmes, évidemment, nous recommandons au gouvernement du Québec de s'engager dans une politique nationale de développement durable en matière de financement du transport adapté et de financement de véhicules accessibles, en tenant compte des besoins actuels et ceux déjà prévisibles des personnes qui requièrent ces services pour se déplacer.

Et, comme nous sommes préoccupés par les aspects relatifs à la sécurité et à la qualité dans les services de transport réalisés par l'industrie du taxi, nous croyons qu'il serait opportun que soit affirmée, dans cette industrie, une vision commune des services à la clientèle et des valeurs qui s'y rattachent. À cet égard, nous croyons que l'élaboration d'un code d'éthique, dans lequel seraient désignées ces valeurs, est incontournable en termes de fondement. Nous souhaitons également une formation encore plus adéquate des chauffeurs de taxi, qui traitera des particularités de notre clientèle, qui rappellera également des objets de la loi et du règlement, entre autres l'interdiction de surcharge tarifaire, le devoir d'assistance et des valeurs contenues dans le code d'éthique, parce que tous ces aspects s'imbriquent les uns dans les autres dans une qualité de services et d'une sécurité dans les déplacements.

Par ailleurs, plusieurs organismes de transport nous ont exprimé l'utilité que pourrait constituer d'avoir un modèle de contrat auquel se référer pour contracter avec l'industrie du taxi. Et, parce que les aspects qui se retrouvent sont susceptibles d'avoir un impact, bon ou mauvais, sur les services, nous proposons l'élaboration d'un contrat qui, tout en permettant des réalités locales de s'y retrouver, par exemple le territoire couvert, les trajets, la répartition, la disponibilité des véhicules, etc., contiendrait un rappel d'articles importants de la loi et du règlement concernant le transport par taxi, j'en parlais tantôt, interdiction de la surcharge tarifaire entre autres, et brièvement un rappel des consignes en lien avec la sécurité et la qualité des services.

Évidemment, le taxi étant un service public qui a déjà une obligation de vérification mécanique deux fois l'an et parce que nous sommes soucieux de la vérification de l'adaptation des véhicules-taxis qui ont été modifiés pour devenir accessibles, nous souhaitons l'élaboration de normes gouvernementales pour permettre la vérification de ces installations au même titre que la vérification mécanique des taxis.

Le Président (M. Reid) : Je vous demanderais de conclure en quelques instants encore, s'il vous plaît. Votre temps est presque écoulé.

Mme Couture (Rosanne) : Merci. Alors, évidemment, nous sommes préoccupés par une inclusion de tous les citoyens des services de taxi. Évidemment, à cet égard, nous souhaitons que le gouvernement adopte une vision sans équivoque de doter le Québec, à moyen et à long terme, de véhicules-taxis accessibles et nous nous préoccupons évidemment de la chaîne des déplacements qui sont inhérents dans le dépassement des limites de territoire parce que tout ne se passe pas dans une municipalité. Et nous souhaitons que les projets pilotes qui seront adoptés tiendront compte de l'accessibilité qui est requise par les personnes handicapées. Je vous remercie.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup, Mme Couture. Alors, nous allons passer maintenant à la période d'échange avec le côté ministériel pour commencer. Alors, M. le ministre, vous avez la parole.

M. Daoust : Alors, bienvenue, Mme Couture, à cette commission parlementaire. Quelques remarques préliminaires, si vous voulez. D'abord, dans ma famille, ma mère est handicapée, alors elle a été en chaise roulante la moitié de sa vie, alors je suis à même de comprendre ce que ça veut dire de déplacer une chaise roulante puis d'embarquer dans un véhicule, et ce n'est pas une vie facile.

Il y a une génération, ce qu'on faisait avec les personnes handicapées, on leur apprenait à vivre avec leur handicap. Aujourd'hui, on essaie d'en faire des personnes normales en disant : On va pallier ce handicap-là. Une technologie nous le permet aujourd'hui, et on a de très beaux ateliers au Québec, où des personnes qui souffrent d'un handicap ont une vie professionnelle normale, parce qu'on a rendu la chose normale, parce que la société évolue, la technologie évolue, et tout ça. Alors, pour moi, là, vous avez prêché à un converti, d'autant plus, comme je vous disais, ça m'a touché personnellement beaucoup.

Moi, au-delà de la partie subventionnaire, là, parce que c'est toujours une question de quantum, mais qu'est-ce qu'on peut faire pour faire en sorte que ce soit plus facile, là, dans des déplacements? Est-ce que, par exemple... puis je réfléchis à haute voix en vous disant ça. Est-ce que, par exemple, pour que les temps de déplacement de ces personnes-là soient plus courts, est-ce qu'on devrait leur donner certaines priorités de passage? Je pense, par exemple, sur les voies réservées parce que... Vous avez combien de personnes ou de véhicules dans votre organisation?

Mme Couture (Rosanne) : C'est-à-dire que, nous, nous représentons les utilisateurs, alors cette question pourrait revenir à ceux qui organisent le transport et qui ont... parce qu'évidemment on fait appel à de multiples modes. On fait appel aux minibus, on fait appel aussi à l'industrie du taxi. Donc, on a parlé tantôt du nombre de déplacements. Il est certain que, par rapport à la question que vous posez... Et d'abord je suis très touchée par le fait que vous connaissiez déjà cette réalité. Ça, ça va nous aider beaucoup.

Et évidemment, pour faciliter les déplacements des personnes handicapées, on sait qu'elles utilisent, pour la plupart, 70 % au Québec et 88 % à Montréal, l'industrie du taxi. On a parlé de ce mode qui est beaucoup plus souple et rapide. Vous savez, quand on est dans un minibus où il y a 12 ou 14 personnes, avec une destination qui est susceptible d'être différente pour une personne ou pour l'autre, c'est certain que ça prend beaucoup plus de temps. Et l'impact majeur, c'est vraiment d'arriver à temps, par exemple, au travail, d'arriver à temps chez le médecin. Alors, ça, ce sont des impacts qui sont considérables dans la vie des personnes, dans les espoirs qu'ils entretiennent par rapport à leur vie.

Par exemple, d'avoir des voies qui seraient réservées au transport adapté, comme tout autre transport, ça ne pourrait que — je pense au taxi notamment, je pense au minibus — ça ne pourrait qu'avantager la desserte. Mais, bien sûr, à l'heure actuelle, nous en sommes tellement... parce que vous avez parlé du financement, nous en sommes tellement à préserver ce droit de se déplacer comme toute autre personne. Il faut savoir aussi, vous le savez mieux que quiconque, M. le ministre, qu'une personne qui est admise au transport adapté l'est en fonction de critères bien précis et elle a déjà fait la preuve, par le formulaire qui a été complété par un professionnel de la santé, qu'elle doit recourir au transport adapté pour se déplacer. Donc, c'est le seul moyen de transport dont elle dispose pour pouvoir aller à ses activités, et tout.

Donc, bien sûr que le nombre de véhicules mis à la disposition du nombre sans cesse croissant de personnes qui requièrent de se déplacer, c'est un enjeu majeur pour nous, et évidemment ça va directement à l'enveloppe budgétaire, parce qu'on fait appel, par exemple, aux véhicules accessibles, donc on fait appel à un financement qui sera suffisant pour augmenter l'offre de services en taxi accessible, puisque, vous savez, on a décidé, au Québec, que cette industrie allait desservir la clientèle. Je parle de l'industrie du taxi. Alors, il faut aider maintenant à faire en sorte que cette desserte se fasse beaucoup plus facilement.

Et évidemment, quand on parle du nombre de personnes qui augmente au niveau de l'admission à ces services de transport, puisqu'elles en font la demande, ce n'est certainement pas pour rester chez elles. Alors, elles aussi, elles requièrent de se déplacer puisqu'elles en font la demande, elles n'ont aucun autre moyen pour se déplacer. Et celles qui sont déjà là, auparavant, elles aussi ont le goût de se déplacer, ont le besoin de se déplacer pour aller à l'école. Et le fait que ce transport soit réduit présentement, en fonction de l'insuffisance du financement... puis on pourra en parler, il y a eu énormément, je dirais, de réalités qui ont été rendues publiques relativement à ça, je pense qu'il faut vraiment que le gouvernement se sente concerné par ça, par le rehaussement du financement.

M. Daoust : Actuellement, bon, il y a une partie subventionnaire dans l'exercice, si vous voulez, dans le transport d'une personne, et je pense que la personne qui utilise le transport adapté défraie, elle aussi, une partie des frais.

Pour mon information, je suis relativement nouveau en poste, c'est le même tarif qu'un passager normal paie? C'est plus élevé? Ça fonctionne comment?
• (11 h 50) •

Mme Couture (Rosanne) : Je vais vous expliquer. D'abord, il y a une nomenclature qui existe au Québec, c'est que, dans les villes ou dans les municipalités où il existe une structure de transport en commun, et ça, c'est inscrit entre autres très clairement dans la loi sur les sociétés de transport... et maintenant, vu qu'il se développe du transport collectif dans les régions, alors il y a une nomenclature qui édicte que le transport... là où il y a une structure de transport en commun, le tarif pour l'utilisateur doit être le même.

Maintenant, on sait qu'il n'y a pas de structure... par exemple, si c'est 3,75 \$, ce sera le même tarif pour l'utilisateur du transport adapté. Mais, dans les structures où il n'y a pas de... dans les municipalités où il n'y a pas de structure de transport en commun, évidemment, ça dépend toujours du tarif qui est fixé par les municipalités et par la voie des

organismes de transport, par les... et ça suit, ça va en concordance avec les coûts qui sont relatifs aux déplacements, bien sûr, mais il va de soi que c'est la municipalité qui assume la majeure partie du financement. Or, quand on lit bien le Programme de subventions en transport adapté, à son article 5.2, il est clairement indiqué que l'ensemble des coûts que... on ne parle pas des nouvelles structures de transport, on parle de celles qui sont déjà existantes. L'ensemble des coûts de transport qui doit être défrayé par les municipalités et les usagers sont de 35 % et, pour les nouvelles structures, ça peut aller jusqu'à 75 %.

Maintenant, alors, quand on en arrive au constat que le gouvernement du Québec, sa contribution ne vaut plus que 51 %... et ça, c'est une moyenne, hein, parce qu'il y a des villes pour qui cette contribution représente peut-être 40 %, il y en a d'autres pour qui ça peut représenter 59 %, mais c'est vraiment une moyenne de 51 %. Alors ça veut dire maintenant que le 14 % qui reste, qui va du 35... qui va, vous savez, jusqu'à 65 %, alors c'est les municipalités qui doivent l'assumer, parce qu'il y a toujours cette édicition à l'égard du tarif qui est fixé, il y a un plafond pour des usagers qui demeurent là où il y a une structure de transport en commun. Est-ce que ça vous éclaire?

M. Daoust : Tout à fait, madame.

Mme Couture (Rosanne) : Merci.

M. Daoust : Écoutez, j'ai des collègues du côté ministériel qui vivent en région aussi, qui ont des situations, puis je voudrais leur laisser le temps aussi de vous poser des questions.

Le Président (M. Reid) : Mais le premier ne vit pas nécessairement dans les régions hors de la grande agglomération montréalaise, c'est le député de Laval-des-Rapides.

M. Polo : Merci. Merci beaucoup, M. le Président. Merci à notre invitée également pour sa présentation. Écoutez, dans ma famille, ma belle-mère utilise le transport adapté depuis moins d'un an de par le fait qu'elle est maintenant en CHSLD et qu'elle tient à garder une certaine autonomie. Ce service-là, à Laval, heureusement, il est desservi de façon gratuite pour les personnes qui en ont besoin. Ce n'est pas le cas pour l'ensemble des régions.

Selon votre mémoire, vous indiquez que le coût du transport adapté est estimé à environ 170 millions, duquel il y a à peu près 90 millions qui proviennent du financement du gouvernement, du ministère des Transports. Est-ce qu'à votre connaissance, est-ce qu'il y a des régions où le service est offert, mais non gratuitement, et que les usagers doivent assumer une partie des coûts, et que ça engendre des problèmes d'accessibilité ou d'utilisation du service?

Mme Couture (Rosanne) : Bien, écoutez, pour l'ensemble du Québec, l'utilisateur doit défrayer un coût pour le déplacement. Alors, la situation dont vous me parlez, c'est une situation particulière. Est-ce que c'est parce que votre mère est en... votre belle-mère, vous dites?

M. Polo : Oui.

Mme Couture (Rosanne) : Bon. Est-ce que c'est parce qu'elle est en CHSLD? Est-ce que c'est en question d'âge? Est-ce que c'est en raison de transfert pour recourir la complémentarité de l'examen qu'elle nécessite. Mais une chose est certaine, c'est qu'au Québec l'ensemble des utilisateurs paient une contribution au transport. Alors, ça peut varier. Ça peut varier entre, je dirais, 1,50 \$ et jusqu'à 5 \$ selon les régions. On parle toujours pour le territoire à l'intérieur des municipalités. On ne parle pas pour les interrégionalités.

M. Polo : Parfait. Donc, cette variation de coûts, comme vous venez de le dire, de 1,50 \$ à 5 \$...

Mme Couture (Rosanne) : ...à environ 5 \$, c'est ce que m'a dit l'Union des transports adaptés et collectifs du Québec, oui.

M. Polo : Parfait. Merci. Je ne sais pas si j'ai d'autres collègues...

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

M. Simard : Merci, M. le Président. D'abord, bonjour, Mme Couture. Merci d'être là. J'ai rencontré justement l'Association des usagers du transport adapté du Saguenay, qui sont venus me rencontrer à quelques reprises et qui m'ont parlé justement du sous-financement, là.

Les contrats sont faits... Ce qu'on m'a dit, c'est que les contrats étaient faits, normalement, financement à 65 %, puis là, actuellement, on est rendus à 50 %, et ils ont fait la même remarque que vous venez de nous faire. Donc, vous avez de la suite dans les idées. C'est correct puis c'est vraiment ce qui nous a été proposé.

Maintenant, j'aimerais comprendre, pour les gens qui nous écoutent, bien sûr, quel effet que le financement de 50 % au lieu de 65 % peut causer. Est-ce que c'est une diminution de... je vous dirai, une diminution du service par rapport au nombre, la disponibilité des taxis, la disponibilité des autobus? J'aimerais, pour les gens qui nous écoutent, que vous nous expliquiez ça très... quelque chose de facile à comprendre, là.

Mme Couture (Rosanne) : D'abord, ça peut s'expliquer en deux volets. Le premier, c'est qu'évidemment, de passer de 50 % à, bon, avoir 14 % de moins en financement, il faut penser que tout part des coûts qui sont relatifs aux déplacements. Et évidemment, on a vu, au fil des années, il y a deux colonnes bien précises, la colonne qui se rapporte aux coûts qu'il en coûte pour desservir l'ensemble de la clientèle des personnes admises aux transports adaptés, et l'autre, un peu plus à droite, qui fait état du financement qu'on reçoit du ministère des Transports. Alors, évidemment, lorsqu'il y a un manque à gagner de 14 %, dont on vient de parler, puisque la contribution du ministère devrait être de 65 ans et elle est de 51 %, alors les municipalités sont obligées, si elles ont des sous, de compenser pour la différence, et quand elles n'en ont plus de sous, alors c'est la clientèle qui est tout de suite coupée dans les services.

Je vais vous donner l'exemple de ce qui s'est passé il y a trois ans, mais d'une situation qui s'est corrigée par la suite parce qu'ils ont revu un peu l'offre de services. Je ne nommerai pas la région pour ne pas régionaliser — ça, c'est très important — une problématique qui a été corrigée, mais il y a eu, je pense que c'est en janvier 2013, ça avait été annoncé en décembre 2012, une coupure de 28,6 %, dans une MRC au Québec, des services de transports adaptés en raison, justement, d'un contrat avec l'industrie du taxi, et des coûts qui ont été augmentés, et donc de la facture que la MRC ne pouvait pas assumer.

Alors, qui a fait tout de suite les frais? Eh bien, ce sont les usagers qui se sont vus coupés dans des aspects qui étaient absolument importants pour eux, des cours en groupe... enfin bref... Et évidemment, on voit aussi, à côté de ça, l'offre de services... parce que c'est sûr que les transporteurs, quand ils disent : Bien, mon Dieu, on n'a plus d'argent qui nous est donné, qu'est-ce qu'on peut faire? Soit ce sont des coupures ou on essaie de revoir pour contingenter le nombre de sorties. Dans des villes, on voit que les personnes... écoutez, ce qui n'a pas de sens comparé à l'ensemble de la population du Québec, on va dire : Bien, vous avez droit à deux sorties par mois. Et, dans d'autres aspects, on va essayer de remplir un minibus, donc d'attendre que tout le monde soit partant pour aller à la même destination, et là on va faire un voyage qui va permettre, enfin, de ne pas générer de coûts supplémentaires.

Mais vous comprenez bien que, dans la vie des personnes, ça n'a aucun sens. Quand on pense qu'il y a un principe fondamental qui est d'être admis au transport adapté... et, quand on est admis au transport adapté, on l'est sur une base individuelle. On n'est pas admis au transport adapté sur, par exemple, le fait qu'on devra n'avoir pas plus de deux déplacements par mois, sur le fait que, pour se déplacer, on n'a tellement pas d'argent dans notre région qu'on devra attendre qu'un groupe s'organise pour aller quelque part. Alors, tout le monde est admis profondément sur sa situation personnelle et pour les besoins de déplacement qu'il a. Donc, encore là, c'est un obstacle majeur qu'il faut... qu'il faut, j'allais dire, dénoncer, dont il faut parler, mais dont il faut être conscients, tout le monde, quand on parle d'équité.

Et, M. le ministre, j'ai beaucoup aimé les trois mots que vous avez utilisés et qui étaient les fondements de cette consultation. Dans vos remarques préliminaires, c'était justement la qualité dans les services, la sécurité dans les déplacements et l'équité. Je vous ai bien écouté? Et c'est vraiment en fonction de cette...

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme Couture...

Mme Couture (Rosanne) : Oui, merci. Excusez-moi.

Le Président (M. Reid) : Mme Couture, on a déjà dépassé le temps qu'il nous restait pour le groupe gouvernemental. Alors, vous allez pouvoir continuer parce que vous allez avoir des questions du côté de l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

• (12 heures) •

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Bien, bienvenue, Mme Couture. D'ailleurs, on a eu l'occasion de faire un point de presse ensemble sur le transport adapté il y a tout juste deux semaines, lors du dépôt d'une pétition que vous avez organisée, là, de plus de 2 500 pétitionnaires. Donc, je vais revenir sur certains points parce que c'est quand même assez essentiel.

Vous mentionnez dans votre mémoire et vous l'avez mentionné au point de presse aussi que les budgets n'ont pas augmenté depuis 15 ans, même si, année après année, il y a une augmentation constante des besoins avec le vieillissement de la population. Puis moi, il y avait un chiffre qui m'avait vraiment frappée, là, de l'étude de 2011, que d'ici 2031, le groupe d'âge de 65 ans et plus aura connu une augmentation de 80 %. Donc, on peut penser que les besoins du transport adapté vont augmenter de la même proportion. Donc là vient l'importance de pouvoir assurer le financement.

Et je profite de la présence du ministre avec nous pour vous permettre de lui exprimer directement la question pour les subventions pour les taxis, comme nous sommes en commission parlementaire pour les taxis, où là il y a vraiment eu une coupure. Il y a une coupure d'un budget, qui était de 3 millions, à 1,5 million, donc on a coupé de 50 % l'enveloppe, alors que les besoins augmentent d'année en année.

Donc, je voudrais vous donner encore l'occasion de sensibiliser le ministre des Transports afin qu'il puisse rétablir ce budget-là minimalement. Vous demandez même qu'il soit augmenté parce que... ça, c'est pour les nouveaux taxis, mais, si on veut que la flotte existante puisse se renouveler, vous demandez des budgets supplémentaires. Donc, je vous donne l'occasion de le sensibiliser et de maintenir le financement à 20 000 \$ par taxi, au lieu de le couper à 15 000 \$, parce que ça, ça fait des frais supplémentaires aux chauffeurs de taxi qui n'ont déjà pas des gros salaires.

Mme Couture (Rosanne) : Merci beaucoup, Mme Ouellet. Merci. Écoutez, d'abord, vous me permettez de faire une précision. Ce n'est pas qu'au fil des années le budget du ministère n'a pas augmenté, mais il n'a pas augmenté en fonction des coûts qui sont requis pour le déplacement. Et ici j'ai même les données, j'ai fait sortir les données du répertoire statistique du ministère des Transports. Alors, on a vu... Bon, par exemple, en 2010, ils étaient... la subvention

du ministère était de 83,6, mais le budget pour assumer les coûts, il était, à ce moment-là, de 135,2 millions. Alors, on a vu cette croissance des coûts augmenter de façon effarante parce qu'évidemment on a à peu près 4 % à 5 % d'augmentation des nouvelles admissions par année. Alors, ça aussi, il faut permettre à ces personnes de pouvoir se déplacer.

Et, dans les programmes de financement, il n'y a pas d'augmentation de l'achalandage qui est compensée, en termes... puis ça, c'est très clair maintenant, dans les programmes de subvention, et donc on a vu augmenter, par exemple, de 86,2 une année à 87 l'autre année, 90 l'année d'après, 89,2. Vous voyez? Donc, 800 000 \$, à peu près, par année, ce qui est nettement insuffisant, alors que les coûts, et là j'ai très bien la courbe ici, 2008, 115 millions, les coûts que ça demande pour se déplacer; 2009, 125 millions; 2010, 135; 2011, 145. Et donc, nous, à partir de cette courbe de 10 millions... Et on n'a pas été généreux du tout, là. C'est là-dessus que se base aussi le chiffre de 170 millions d'estimations pour 2016. Et bien sûr, donc, ça veut dire que le nombre de personnes qui sont admises, lui aussi, n'a pas cessé d'augmenter.

Et évidemment, en partant, on était dans... vers 2014-2015, environ 7,5 millions de déplacements par année au Québec et on en est maintenant à à peu près 8,5 millions, en 2016, de déplacements de personnes. Et, tout ce temps-là, le budget reste le même. Il est resté statutaire, et vous avez raison, dans les trois dernières années, et je dirais même qu'en janvier 2014 le gouvernement en place l'avait décrété à 90 millions, et ensuite, lorsqu'est arrivé le nouveau gouvernement en juin, tout de suite, il y a eu abolition de ce décret pour tout de suite offrir une nouvelle enveloppe qui, elle, était réduite de 800 000 \$, alors que la planification des déplacements, là, six mois plus tard, cinq mois plus tard, elle est déjà toute réalisée.

Alors, ça veut dire que c'est difficile, pour des transporteurs, de devoir revenir. Et qu'est-ce qu'ils font, à ce moment-là? Ils n'ont d'autre choix que de couper les services aux personnes handicapées puisqu'ils n'ont pas l'argent pour compléter l'année. Et c'est ce qui est arrivé en 2014, et, depuis ce temps-là, ça n'a pas arrêté qu'on ait des réductions de services et des coupures.

Mme Ouellet : Donc, on comprend qu'il y a deux enveloppes : la première enveloppe, dont je parlais, qui est la subvention aux taxis, puis l'enveloppe, dont vous venez de parler, qui est le 90 millions qui n'est pas indexé, alors que les coûts, eux autres, augmentent année après année, mais, en plus, il y a une augmentation de la demande de 4 % à 5 % par année. Donc, très clairement, cette enveloppe-là ne suffit plus à répondre à la demande, et donc sensibilisez le ministre qu'on ne pourra pas continuer à maintenir une enveloppe fixe à 90 millions sans couper les services.

Et, lorsque vous nous montrez que les services servent pour les personnes à mobilité réduite, 35 %, c'est pour aller travailler, ensuite on dit 9 % pour aller aux études, 16 % pour des soins de santé, 28 % pour des activités de loisirs, mais qu'il faut comprendre que, pour les personnes à mobilité réduite, les activités de loisirs, c'est aussi les sortir de l'isolement. Donc, c'est ce qui permet un maintien à domicile et c'est ce qui permet un maintien de bonne santé en général, et donc à quel point c'est essentiel de pouvoir maintenir le transport adapté.

Donc, deux problématiques au niveau du financement : premièrement, les budgets qui n'augmentent pas et, deuxièmement, la coupure aux subventions de 50 % pour les taxis. Et ça, au bout du compte, c'est l'ensemble des chauffeurs de taxi, parce que là on a un marché qui est en croissance. Et je pense que vous avez raison, je pense qu'il y a des efforts aussi qui ont été faits, du côté des chauffeurs de taxi, pour la formation, mais je les voyais, en arrière, opiner de la tête lorsque vous parliez de formation plus spécifique pour les personnes à mobilité réduite. Je pense que vous avez eu beaucoup d'écoute de leur part. Donc, je pense que c'est une bonne sensibilisation que vous nous faites.

Et, en terminant, vous me permettez de rappeler une de vos recommandations importantes — et, encore là, je profite de la présence du ministre, c'est tellement pratique, on ne l'a pas tout le temps avec nous — donc, intervention rapide et sans équivoque du gouvernement du Québec afin que cesse toute pratique illégale du transport. Et vous savez que nous avons reçu les représentants d'Uber ici, qui ne se sont pas montrés de très grande collaboration. Et je crois que le ministre chemine et j'en profite pour lui offrir toute ma collaboration. Il a déjà des moyens entre ses mains, comme l'ont fait la ville de Calgary, la ville de Vancouver et de Paris. Nous avons déposé un projet de loi pour lui donner des outils supplémentaires. Il parlait de suspension du permis. Je lui réitère ma grande collaboration pour que nous puissions adopter, dans les semaines et non pas dans les mois qui viennent, les amendements législatifs pour lui donner les outils nécessaires pour qu'il puisse enfin faire cesser les activités illégales d'UberX.

Le Président (M. Reid) : Merci. Mme Couture, si vous voulez faire un court commentaire, il reste environ 50 secondes.

Mme Couture (Rosanne) : Écoutez, je préciserais la deuxième partie de Mme Ouellet, qui est vraiment au niveau du programme de subvention des véhicules. Nous en avons besoin de façon expresse pour que les chauffeurs de taxi puissent continuer leur desserte au niveau de l'augmentation de cette clientèle. Vous savez, quand on parle que la majorité des véhicules-taxis sont déjà engagés dans le cadre des services de transport adapté, ce qui est très bien, dans cette offre globale, il n'en reste plus pour les déplacements personnels des gens, que ce soit le jour, la nuit ou les fins de semaine. Alors, ça aussi, c'est quelque chose qui est inéquitable, et on pense que d'augmenter le nombre et d'avoir une vision aussi de développement d'accessibilité au niveau des véhicules... Écoutez, on travaille pour la durabilité, pour l'équité aussi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Il y a quelqu'un d'autre qui calcule le temps avec nous. Alors, nous passons maintenant au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Mme Couture, bonjour.

• (12 h 10) •

Mme Couture (Rosanne) : Bonjour. Plaisir de vous revoir.

M. Surprenant : Également. Alors, au niveau de la croissance, dans votre document, vous faites état d'une croissance, là, de l'achalandage, là, de 20 %, donc, des déplacements par taxis accessibles entre 2008 et 2014, qui est environ 4 %, 5 % l'an.

Alors, on comprend que cette offre de services là est relativement récente quand même. Donc, au niveau de la mathématique, j'imagine qu'il y a de la récupération, là, au niveau de clientèles qui aurait peut-être dû être bien servie avant. Quand on considère que la croissance démographique du Québec, c'est environ 1 %, 1,5 % actuellement, et votre croissance à vous de déplacements, c'est de 20 %, en fait, au cours... peut-être 4 %, 5 % par année, j'imagine qu'il va arriver un moment où vous aurez atteint un seuil de réponse aux besoins.

Alors, est-ce que vous avez des données qui pourrait démontrer vers où on s'en va à ce niveau-là? Est-ce que, dans les années à venir, on aura atteint un service adéquat et de sorte que le besoin subséquent va être moins grand? Est-ce que vous avez fait des...

Mme Couture (Rosanne) : Bien, écoutez, il y a deux niveaux de réponse dans ce que vous évoquez. D'abord, il y a, je dirais, une démographie ou, enfin, une démarcation de la démographie qui est déjà prévisible en termes de vieillissement de la population et qui vient s'ajouter à la demande de services, évidemment. Mais il y a aussi, ce qu'on oublie souvent... on parle de maladies en cours de vie, on parle d'accidents d'automobile. On a un nombre incalculable d'accidents chez les jeunes, et il arrive malheureusement des accidents où les jeunes, du jour au lendemain, se ramassent en fauteuil roulant, à devoir requérir le transport adapté pour aller à l'école, aller travailler, etc. Et ça, c'est de plus en plus vrai.

Et le transport adapté, il n'est pas que chez les personnes âgées. Il commence à six ans. En fonction du programme de financement, ça commence à l'âge de six ans, dès le moment où les jeunes vont à l'école. Alors, évidemment, il y a tout ça qui est prévisible en termes de vieillissement de la population, on en parlait tantôt. On est déjà dans les prévisions démographiques qui ont été faites en 2011 par l'Institut de la statistique du Québec et qui prévoient qu'en 2031 la population — Mme Ouellet en parlait tantôt, d'ailleurs — qui utilise le plus le transport adapté, que sont les personnes de 65 ans et plus, cette population — pas le nombre, mais il va y avoir évidemment un lien très important — la population du Québec de cette catégorie d'âge aura augmenté, elle, de 80 %. Et ça, évidemment, tout le monde est pour... tous les experts s'entendent là-dessus. Ce n'est pas une nouveauté pour nous ni pour vous, mais ça nous indique qu'on doit dès maintenant mettre ça sur notre table de travail et le prendre très au sérieux.

Est-ce qu'on désire que notre population puisse demeurer mobile, qu'elle puisse continuer d'être en santé, qu'elle puisse se déplacer, qu'elle puisse voyager? Enfin, qu'elle puisse faire ses activités comme tout le monde, parce qu'il y a un lien direct entre la santé et le transport, parce que, sans transport, et ça, toutes les associations de personnes handicapées du Québec au monde vont vous le dire, le transport adapté est le vecteur de l'accès à tout le reste. C'est lui qui permet d'aller... on l'a dit tantôt, alors je ne vais pas répéter, mais sans transport adapté, c'est encore plus vrai pour les personnes qui n'ont que ce seul mode de transport pour se déplacer.

Est-ce que ça répond à votre question?

M. Surprenant : Oui, tout à fait, madame. Parlant de seul mode pour se déplacer, alors là, ce qu'on voit actuellement, c'est qu'il y a deux systèmes parallèles. Pour l'usager qui a la chance de ne pas être handicapé, il y a un réseau, et puis donc on construit un réseau pour les gens qui ont des handicaps. Si on veut être efficaces au niveau des coûts, est-ce que vous pensez qu'actuellement... Si on veut être efficaces au niveau des coûts, est-ce que vous pensez que le modèle actuel est le meilleur ou s'il n'y aurait pas possibilité peut-être de réfléchir à ce que les gens handicapés utilisent plus le transport régulier, donc de modifier le transport régulier un petit peu, de le rendre plus efficace, puis il serait peut-être plus... Avez-vous une opinion au niveau d'avoir deux systèmes plutôt que d'en faire un, là?

Mme Couture (Rosanne) : Bien, vous touchez à un aspect majeur du développement durable, en fait. Puisqu'on parle de fonds publics quand vient le temps de mettre en place des structures, ça peut être... bon, on pense à la réorganisation par rapport au projet de loi n° 76 sur tout le grand territoire métropolitain de la région de Montréal. Évidemment, pour nous, ce qu'on demande, ce qu'on souhaite, c'est que... parce que c'est un projet nouveau, mais il existe déjà une structure, qui est l'agence métropolitaine, qui fait ce genre de coordination, si on veut, mais, puisqu'on pense à une nouvelle structure, à une nouvelle gouvernance, à une nouvelle réorganisation dans son ensemble — là, je me sers de ça comme exemple — il faudra penser à faciliter et à favoriser la mobilité de tout le monde à l'intérieur de cet immense périmètre, et ça veut dire intégration des modes de transport et des infrastructures.

Parce qu'il faut toujours se demander comment se fait un déplacement. Il y a une chaîne de déplacement. La personne a pour projet de se déplacer, elle appelle... parce qu'il faut penser que, pour le transport qui se fait par le biais des sociétés de transport ou des organismes de transport, c'est un transport qui est réservé à l'avance. On ne parle pas de service ponctuel, là, on parle de réservation à l'avance.

Le Président (M. Reid) : Merci. Merci, le temps que nous avons est écoulé. Alors, il me reste à vous remercier, Mme Couture, au nom de tous les membres de la commission, pour votre contribution à nos travaux.

Je lève la séance pendant quelques instants, le temps de permettre à nos prochains invités de prendre place.

(Suspension de la séance à 12 h 15)

(Reprise à 12 h 18)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre les travaux. Alors, je voudrais souhaiter...

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Je voudrais souhaiter la bienvenue à nos prochains invités de la ville de Montréal, de la Communauté métropolitaine de Montréal et du Bureau de taxi de Montréal. Bienvenue, M. le maire.

Alors, je vous demanderais, M. le maire, de présenter les personnes qui vous accompagnent pour les fins de l'enregistrement, et vous avez, comme d'habitude, 10 minutes. Vous êtes en train de le dire vous-même, que vous allez avoir une passe si ça continue. On n'a pas besoin de vous expliquer, je pense...

Ville de Montréal, Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et Bureau du taxi de Montréal (BTM)

M. Coderre (Denis) : J'aime ça quand vous dites «comme d'habitude»... J'ai un abonnement, moi, ici, c'est bon. Alors, Mme Linda Marchand, notre extraordinaire directrice générale de Bureau de taxi de Montréal. Ça drive puis ça fonctionne. Aref Salem, qui est membre de mon comité exécutif, responsable des transports, de la mobilité durable, et M. Lionel Perez, qui est responsable des affaires intergouvernementales, infrastructures et plein d'autres choses. Ça va?

Alors, merci beaucoup. M. le ministre Daoust, M. le Président, Mmes, MM. les députés membres de la commission, permettez-moi, dans un premier temps, de remercier M. le ministre d'avoir demandé la tenue rapide de cette commission parlementaire. Je veux aussi vous remercier de protéger... parce qu'aujourd'hui on ne parle pas juste de l'avenir de taxis, on parle du rôle d'un gouvernement, on parle de se donner une société de droit dans un cadre précis. Et ce n'est pas parce que quelqu'un va arriver comme un cheveu sur la soupe, pensant qu'il est riche, qu'il va être capable de s'imposer de lui-même en faisant fi de la loi et des règlements.

Alors, on peut trouver une solution ensemble à ça. Au niveau d'un cadre réglementaire, je veux en parler, mais je pense que ce qui est important, c'est que vous avez brillamment remis les choses à leurs places, et on vous en félicite.

• (12 h 20) •

Le transport rémunéré de personnes par automobile est un enjeu majeur et bien réel pour des milliers de chauffeurs de taxi, dont près de 60 %, 60 % travaillent dans la métropole du Québec. À Montréal, de manière directe ou indirecte, ce sont 22 000 familles qui tirent leurs revenus de l'industrie du taxi. On estime que cette industrie génère des revenus de près de 180 millions de dollars par année sur le territoire de Montréal. Le transport rémunéré de personnes par automobile représente donc une composante importante de l'économie de la métropole. C'est pourquoi je tiens à exprimer au gouvernement du Québec l'assurance de notre entière collaboration dans le cadre de ces travaux. La ville de Montréal reconnaît l'importance de se pencher sur les questions soulevées par la commission.

Ces dernières années, Montréal a mené d'importantes réflexions sur l'industrie du taxi. Deux commissions publiques ont notamment été mises sur pied. Outre le souci d'assurer une plus grande sécurité aux chauffeurs et aux clients, notre démarche visait à améliorer l'offre de transport sur le territoire. Nous voulions combler les attentes de toutes les clientèles : touristes, travailleurs, aînés, personnes à mobilité réduite. Montréal, qui est actuellement à mettre en oeuvre sa politique sur l'industrie du taxi qui englobe entre autres toute la question de l'amélioration du service à la clientèle, de la sécurité et de l'innovation technologique... Bref, nous ne sommes pas restés impassibles devant les défis auxquels l'industrie du taxi a été confrontée ces dernières années. Mais, comme vous le savez, seul le gouvernement du Québec est responsable de l'encadrement légal de l'industrie du taxi et, lorsque nécessaire, il doit poser des gestes qui s'imposent afin de faire respecter la loi. Nous avons fait nos devoirs et sommes passés à l'action dans les limites, évidemment, des pouvoirs qui nous sont dévolus.

Aujourd'hui, il y a urgence d'agir, M. le Président. Depuis l'arrivée d'UberX, cette entreprise a démontré, à maintes reprises, son refus de se soumettre aux lois et règlements en vigueur. Les enjeux soulevés par l'arrivée d'UberX sont nombreux. Je pense à une concurrence déloyale au détriment des industries traditionnelles qui sont de bons citoyens corporatifs, une pratique où il n'existe aucune protection pour les consommateurs et les travailleurs, une pratique qui encourage le travail au noir et l'évasion fiscale. Qu'on se comprenne bien, la ville de Montréal n'est pas contre l'économie de partage, malgré les bouleversements qu'elle provoque sur l'économie dite traditionnelle, mais il faut que ça soit vraiment de l'économie de partage, ce que n'est pas UberX, de toute façon.

Nous pensons que ces deux économies peuvent cohabiter et nous reconnaissons l'importance de créer un environnement concurrentiel bénéfique pour les consommateurs. Nous sommes cependant opposés aux entreprises qui ont sciemment choisi d'opérer leurs activités en bafouant les lois et règlements. Le service d'UberX est contesté au Québec et ailleurs dans le monde, non pas parce qu'il bouscule les façons de faire, mais parce qu'il impose ses règles et fait fi de celles des communautés où il s'implante. Je rejoins les propos du ministre Daoust lorsqu'il dit que c'est au gouvernement de décider du modèle à suivre et non pas aux entreprises d'imposer le leur.

Je tiens à redire que ce n'est pas l'outil technologique d'UberX qui est en cause. J'accorde une grande importance à faire de Montréal une ville intelligente, une ville qui met à profit la technologie pour améliorer ses façons de faire et la qualité de vie de ses citoyens. Soyons clairs, l'enjeu ici, ce n'est pas la question technologique parce qu'il se fait de l'innovation technologique partout. L'enjeu, c'est : Dans quel type de société on veut vivre et est-ce qu'on se donne un cadre réglementaire respectueux? Parce qu'il y a déjà une industrie qui respecte ces lois et règlements.

Je suis d'avis qu'une telle entreprise aura pleinement sa place lorsqu'elle opérera légalement, en toute transparence, et lorsque nos citoyens seront protégés. Si UberX veut occuper une niche permanente à Montréal puis payer finalement des impôts ici puis des taxes, ou ailleurs au Québec, nous devons trouver une base d'entente commune. Il y a certes des avantages à offrir aux consommateurs des alternatives. La ville n'est pas contre une diversité de l'offre, il existe des exemples intéressants. Vous avez parlé à Alexandre Taillefer avec Téo Taxi. Ça, c'est des exemples où, justement, on ne donne pas un chèque en blanc à l'industrie du taxi. Puis vous connaissez... je ne suis pas mal gêné, je leur ai dit aussi, on a à se renouveler, mais on le fait dans un cadre équitable pour tout le monde.

La ville, donc, soumet sept recommandations qu'elle juge essentielles à une prise de décision éclairée. Première recommandation : Que le gouvernement ne fasse aucun, mais aucun compromis sur la sécurité des chauffeurs et des clients. Les titulaires de permis, pour effectuer un transport rémunéré de personnes, doivent se conformer aux lois et aux règlements. Ces dispositions législatives existent pour assurer la sécurité des chauffeurs et des clients. Les éléments suivants ne peuvent donc pas faire l'objet d'aucun compromis : l'identification claire des véhicules, immatriculation, l'obtention d'un permis de chauffeur, la vérification des antécédents judiciaires par un corps de police reconnu, la souscription à des assurances appropriées, l'inspection mécanique du véhicule, la formation du chauffeur et la réussite d'un examen, et l'installation de caméras dans les véhicules.

Deuxième recommandation : Que le gouvernement rende la géolocalisation et le partage des données obligatoires pour tous. J'ai évoqué plus tôt l'importance pour l'industrie du taxi de se moderniser. Cette exigence passe par la géolocalisation et par le partage des données. Cet outil technologique rend possible un déploiement plus efficace de l'offre de taxi. Elle renvoie aussi aux autorités des données fiables au sujet de courses effectuées sur le territoire. Ces données sont donc utiles car elles permettent une meilleure analyse pour l'octroi de permis, mais aussi pour ce qui a trait à la sécurité des usagers et des propriétaires.

Troisième recommandation : Que le gouvernement établisse une norme nationale de service pour le transport accessible. La ville de Montréal accorde une grande importance à l'accessibilité universelle sur son territoire et entend poursuivre ses efforts en ce sens. Au Québec, comme vous le savez, plus de 80 % du transport adapté est effectué par des chauffeurs de taxi. Le Bureau de taxi de Montréal travaille à l'établissement de nouvelles obligations de service par les intermédiaires auprès des clientèles spécialisées et notamment des personnes à mobilité réduite. Alors qu'un système d'évaluation et de contrôle de la qualité a déjà été mis en oeuvre à Montréal, nous recommandons que des normes nationales soient adoptées pour assurer le maintien d'un service de qualité. Il existe un principe qui s'appelle, en anglais, le «smart regulation». Donc, si on veut enlever les irritants puis qu'on veut se donner un cadre qui est vivant puis qu'on enlève les silos, on peut parler de normes en parlant de réglementation intelligente qui va permettre justement au moins d'avoir des standards équitables pour tout le monde.

Quatrième recommandation : Que le gouvernement s'assure que le système de gestion de l'offre et des tarifs garantisse un service de qualité offert à un juste prix et de calibre international. L'offre de transport à Montréal est variée et s'adresse à tous les types de voyageurs et à tous les budgets. Nous sommes donc réceptifs à une éventuelle modification du nombre de permis délivrés dans nos agglomérations pourvu que ces changements soient basés sur des analyses crédibles. Nous reconnaissons par ailleurs que la modulation des tarifs en fonction de la demande pourrait également bien servir l'intérêt de l'usager à la condition que ces tarifs soient plafonnés afin d'éviter les abus. D'ailleurs, la ville et le Bureau du taxi mènent présentement une étude en collaboration avec Polytechnique sur ce sujet précis d'offre et de demande du transport par taxi dans la métropole.

Cinquième recommandation : Que le gouvernement assure une compensation aux propriétaires de permis de taxi touchés par les changements de l'industrie. Une transformation rapide de l'industrie du transport rémunéré de personne par automobile pourrait avoir un impact important sur les travailleurs de l'industrie du taxi et de leurs familles. Je suis très préoccupé par l'impact social, M. le Président, que pourrait engendrer tout assouplissement des règles. Par ailleurs, le statu quo n'est pas une option. En raison du système de gestion de l'offre en vigueur, le gouvernement a une responsabilité envers les propriétaires de taxi. Cette responsabilité devra se traduire par une compensation en échange de la perte de valeur de leur investissement, mais on peut trouver une façon, soit par un tarif... Il y a des mesures qu'on peut prendre ensemble, mais il faut qu'on envoie un message clair que ceux qui ont investi leur fonds de pension, qui ont hypothéqué leur maison ne peuvent pas être laissés Gros-Jean comme devant. On doit s'occuper d'eux et de leurs familles.

Le Président (M. Reid) : Je vais vous demander de conclure, M. le maire.

M. Coderre (Denis) : Oui. On peut faire une petite recommandation de deux minutes de plus? J'achève, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui, oui.

M. Coderre (Denis) : Ne pas leur venir en aide... C'est ça que j'ai fait la dernière fois. Ne pas leur venir en aide équivaudrait, à nos yeux, à ne pas dédommager les propriétaires d'une maison dont on les aurait expropriés. Donc, je donne...

Sixième recommandation, je pourrais en parler, là, je vais juste vous les nommer puis, après ça, je répondrai aux questions. Sixième recommandation : Que le gouvernement s'assure d'une équité dans la réglementation entre tous les membres de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile.

Et septième recommandation : Que le gouvernement s'assure d'une équité fiscale entre tous les membres de l'industrie du transport rémunéré de personne par automobile.

Et j'ai entendu des choses ce matin, M. le Président. Moi, je serais d'accord d'ajouter une huitième recommandation : Qu'on donne une capacité, dans une loi, de saisir ceux qui font du transport illégal. Donc, on pourrait saisir également les permis de conduire d'UberX parce qu'actuellement ils font du transport illégal.

Je ferai une belle conclusion tantôt. Je vous remercie.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le maire. Nous allons passer maintenant à la période d'échange et nous commençons par le côté ministériel. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Daoust : Alors, merci beaucoup. Madame, M. le maire, messieurs, bonjour, bienvenue à la commission parlementaire.

En fait, hier, en fin de journée, on a eu le président de la chambre de commerce de Montréal qui, lui, nous a dit essentiellement qu'il fallait déréglementer beaucoup l'industrie du taxi. Le système des permis, c'était quelque chose qui était un peu désuet, bon, on faisait une compensation financière. Et, bon, je présume qu'il représentait le monde des affaires, et vous arrivez avec une perspective qui est pas mal différente de la sienne.

• (12 h 30) •

M. Coderre (Denis) : Bien, la différence, c'est que, M. le ministre, dans un premier temps, vous avez des permis, puis là il y en a un autre qui arrive, puis que vos permis ne valent rien, mais vous autres, vous vous êtes donné un système, puis il faut trouver une façon de s'en sortir. Entre se donner un cadre réglementaire qui permet d'avoir... Un permis, c'est quoi, là? Tu sais, si tu veux avoir le droit de faire ce type de transport là, ça te prend un permis. La notion de gestion de l'offre, où c'est à 200 000 \$, on me dit qu'actuellement il y en a plus de 4 000 permis, 4 600...

Une voix : 4 500.

M. Coderre (Denis) : ...4 500, bien, on parle d'une valeur de plus de 860 millions de dollars. Alors, si on veut enlever le système de gestion de l'offre, vous allez avoir quand même besoin d'un permis, d'une licence pour faire ce genre de travail là. Donc, c'est pour ça que je vous parle en termes de réglementation intelligente. Mais, moi, ce qui m'inquiète, c'est qu'une déréglementation trop rapide va amener un impact social puis des problèmes sociaux importants, puis, si c'est fait tout croche, bien, ça va créer plus de problèmes que d'autre chose.

Donc, de se donner un cadre qui est flexible, mais qu'on puisse s'entendre sur des standards, que tout le monde puisse les respecter. On ne joue pas avec la sécurité des gens, on ne joue pas avec la sécurité des chauffeurs. On veut se donner un cadre réglementé parce que, sinon, n'importe qui va arriver comme ça, puis on ne respectera plus rien, là. Vous avez vu ce qui se passe à Calgary, là? On en a mis des règles. J'ai parlé au maire, là, mon ami Nenshi, là. On en a mis des règles, là. Qu'est-ce qu'UberX a fait? On s'en va.

M. Daoust : D'accord. L'autre point que je voulais faire aussi, c'est qu'actuellement, voyez-vous, l'industrie du taxi traditionnelle... parce qu'on critique bien Uber puis avec raison. Je pense que j'ai levé le drapeau au nom du gouvernement dans ce sens-là. L'industrie traditionnelle du taxi aussi a eu des reproches, et puis, quand on arrive à l'aéroport de Dorval, on veut quand même que les visiteurs... puis on veut que les citoyens de Montréal soient bien accueillis aussi dans le taxi, et tout ça. Et, encore une fois, il y a des... puis moi, j'ai pris le taxi assez souvent au cours des dernières années, où, bon, je n'ai pas besoin d'entendre la conversation téléphonique avec son ami, ou avec sa femme, ou avec son mari quand c'est une femme qui conduit. On n'a pas besoin non plus de sentir le lunch qu'il a mangé sur l'heure du dîner. On aimerait bien avoir aussi un siège confortable à l'arrière avec une suspension qui est à date.

Comment on va faire pour encadrer ça aussi? Parce qu'il y a trois règles qui suivent notre commission. La première, c'est la sécurité, vous l'avez soulevée. On a parlé aussi d'équité, de rendre le système... une compétitivité honnête, mais on parle aussi d'améliorer le service à la clientèle.

M. Coderre (Denis) : Bien, c'est la base. Non, non, mais vous avez tellement raison, d'ailleurs, mes amis du taxi en arrière, ils le savent. On a eu une rencontre au Bureau de taxi dernièrement et puis on était moins protocolaires dans le propos. On s'est parlé directement. Ce n'est pas un chèque en blanc, puis on doit se renouveler, mais il faut aussi appeler un chat un chat. Elle se renouvelle présentement. On a mis sur pied une première politique du taxi. On parle de code vestimentaire, on l'a dit que ce n'est pas un garde-manger, qu'il faut qu'on soit résolument centré vers l'accueil pour les gens. La plupart du temps, quand on va à l'aéroport, tout ça, c'est la première personne que tu vois, c'est un chauffeur de taxi. Donc, c'est des ambassadeurs.

Donc, c'est important qu'elle puisse se renouveler, mais justement le Bureau de taxi fait ça présentement, et on met de l'avant des mesures. Au niveau technologique, Diamond l'a fait, vous avez également... À Québec, ça se fait également. Vous avez Téo d'Alexandre Taillefer qui l'a fait.

Donc, oui, quand je vous parle de cette façon-là, ça ne veut pas dire qu'on donne un chèque en blanc. Tout le monde doit se renouveler, et on doit avant tout offrir un service, paiement de façon électronique et tout ça, mais on veut se donner un cadre qui est correct, où il y a des gens qui, actuellement, respectent les règles, paient des taxes et des impôts, contribuent à l'économie. Je vous ai parlé de 180 millions de dollars par année pour Montréal, puis on fait 60 % des taxis, bien, c'est dans ce sens-là qu'on doit le faire, mais tout le monde doit se renouveler. C'est pour ça que je vous dis que ça n'a rien à voir avec la question technologique. On est déjà rendu là puis on est en train de l'imposer.

M. Daoust : Un autre point que je voulais faire aussi avec vous, et ça s'adresse surtout à la région de Montréal — je pense que, dans le bout de Québec, on l'a réglé — c'est que tu as un permis A-11, tu es limité à un territoire.

Tu t'en vas à l'aéroport, tu ne peux pas ramener quelqu'un. Tu t'en vas à Laval, tu ne peux pas ramener quelqu'un, et ça veut dire qu'en revenant tu transportes de l'air. Ce n'est pas payant. À Québec, ils semblent, avec un système coopératif, avoir réglé une partie de ce problème-là.

Est-ce que vous considérez que le cloisonnement ou, en tout cas, les agglomérations, là, qui sont réglementées, est-ce que ça doit continuer comme ça ou est-ce qu'on ne pourrait pas penser à un décroisonnement ou une forme de décroisonnement?

M. Coderre (Denis) : Dans la mesure où l'industrie se réinvente, mais qu'on s'entend sur des standards puis des cadres clairs. Le Bureau de taxi fait un travail déjà puis discute avec les intermédiaires, avec les propriétaires, et tout ça. Ça, dans la mesure où vous avez une industrie où on va y démontrer qu'il n'y a pas deux poids, deux mesures, on peut toujours se réinventer. Quand on veut offrir un meilleur service à la clientèle, qu'est-ce que ça veut dire? Quand on parle en termes de tarifs... Je vous ai parlé même de prix plafond, pas de prix plancher.

Donc, moi, là, ce que je veux, c'est d'avoir un environnement propice à une compétition équitable, juste, puis qu'il n'y ait pas deux poids, deux mesures. Ce n'est pas à moi à m'impliquer, mais on se donne des règles sur comment doit se comporter l'industrie du taxi, parce qu'on s'est donné une loi puis, depuis 2012, avec le Bureau de taxi de Montréal et la ville, on a un cadre et on y travaille, mais ça, ça fait partie de toutes les réflexions. Quand je vous ai parlé de la Polytechnique tantôt, l'étude sur les permis, mais l'accueil puis l'offre de services, qu'est-ce que ça veut dire dans les faits, puis comment on peut assurer une condition...

Est-ce qu'il y a trop de permis de taxi à Montréal? Mais, si moi, j'en ai 4 500 puis j'en ai une gang qui arrive à 3 000, on est rendus à 7 500, puis que ces gens-là peuvent faire ce qu'ils veulent, puis c'est du transport illégal... C'est pour ça que j'ai demandé une trêve, là. D'ailleurs, je vous remercie. Vous étiez d'accord. Demander une trêve, ça veut dire : On va se parler puis on va se trouver une façon. Mais même ça, UberX est en désaccord avec.

M. Daoust : Je pourrais continuer longtemps, M. le Président, mais j'ai des collègues anxieux. Alors, je vais les laisser.

Le Président (M. Reid) : J'ai une première demande du député de Laval-des-Rapides.

M. Polo : Merci beaucoup, M. le Président. M. le maire, bienvenue et à vos collègues également.

Hier, effectivement, nous avons eu diverses présentations, notamment, là, du président de la chambre de commerce puis le représentant des HEC également, et on nous a beaucoup sensibilisés à l'aspect de la libéralisation ou de la déréglementation, autant pour les joueurs actuels, pour... en nous expliquant que la très grande réglementation avait, si on peut dire, d'une certaine façon, freiné l'innovation à même cette industrie-là, avait, d'une certaine façon, même mis des obstacles à innover, soit à adopter des nouvelles technologies ou adapter leurs services et tout ça.

D'autre part, moi, je le répète à chaque présentation que j'interviens, je pense qu'on ne parle pas assez de l'utilisateur, donc du consommateur, à ce niveau-là, la qualité du service qui lui est offert, tant au niveau des applications technologiques, mais également au niveau du service comme tel. Et d'autre part, effectivement, je pense que... et en tant que député de Laval-des-Rapides, je pense qu'il faut effectivement avoir en tête la situation des chauffeurs, non seulement en termes de revenus, mais aussi de l'investissement qu'ils ont fait pour acquérir ce permis.

Si une mesure compensatoire... Puis on va peut-être toucher un des principaux noeuds de cette question-là. Si une mesure compensatoire financière permettait d'offrir une porte de sortie en considérant l'investissement initial qui a été fait et que, d'autre part, on parle de déréglementation ou d'une certaine libéralisation de cette industrie-là pour des entreprises émergentes d'ici ou d'ailleurs, tout en ayant un cadre réglementaire flexible, comme vous venez de le dire, est-ce que, pour vous, tout ça est conciliable ou non?

M. Coderre (Denis) : Parce que, si je dis un «cadre réglementaire», ce n'est pas de la déréglementation. Il y a un cadre réglementaire.

M. Polo : Non, je n'ai pas parlé de libéralisation complète ou totale, loin de là.

M. Coderre (Denis) : O.K. Maintenant, on parle d'équité, mais on parle de sécurité. Ça, c'est essentiel. Vous savez qu'on fait déjà des démarches... D'ailleurs, la première chose qu'on dit, c'est qu'il faut donner un bon service. Et on a même, au Bureau de taxi de Montréal, des clients-mystères. Il y a un travail qui se fait en ce sens-là, donc, que ce soit pour le transport adapté ou pour l'offre de services. Mme Marchand, là, elle travaille fort, là, puis, quand elle va sur le terrain, là, ça passe par là, là. Puis ça a reviré bout pour bout, le Bureau de taxis là, depuis six mois, parce qu'effectivement on est centrés là-dessus. Mais je pense que ce n'est pas parce qu'Uber arrive qu'il n'y avait pas de transfert technologique non plus, là.

M. Polo : Mais je ne parle pas d'Uber, puis loin de là. Je ne veux pas... Ma question n'est pas adressée uniquement en fonction d'Uber. Elle peut s'adresser...

M. Coderre (Denis) : Non, non, je ne parle pas d'Uber non plus, en tout respect. Ce que je parle, c'est... Il faut comprendre l'industrie dans laquelle on est puis dans quel cadre on travaille présentement. Et moi, je dis : Il faut être flexible, mais il faut qu'on commence par s'entendre sur un cadre, et moi, j'ai espoir que l'industrie du taxi se renouvelle, mais on doit penser avant tout, c'est sûr, aux clients.

M. Polo : Mais, M. le Président, ma question est spécifique au niveau d'un contexte d'une mesure compensatoire financière. Parce qu'on parle qu'il y a, vous l'avez dit, 4 500 permis d'une valeur estimée à 200 000 \$. Et Edmonton... Là, vous avez fait référence à Calgary, mais Edmonton a négocié une mesure compensatoire, O.K., à ce niveau-là. O.K.? Je ne veux pas juste définir cette mesure-là, mais est-ce qu'il y a une mesure compensatoire qui viendrait rassurer ou, si on peut dire, amener un élément de tranquillité auprès des détenteurs de permis actuels? Tout en parlant de mesures réglementaires flexibles, en tenant compte de la sécurité, est-ce qu'une mesure compensatoire viendrait dénouer un des noeuds plus importants de ce débat?

• (12 h 40) •

M. Coderre (Denis) : Oui. C'est ce que j'ai dit au début, parce que, si on veut assurer effectivement qu'on puisse commencer à parler, à discuter sur une même base, il ne faut pas juste dire : un respecte le cadre, puis il y a un impact financier par rapport à l'autre qui fait ce qu'il veut, puis il est dans l'illégalité. Donc, nécessairement, il faut qu'il y ait une compensation. Mais est-ce qu'avoir une compensation, ça veut dire qu'il n'y ait pas de permis au bout de la ligne? Si, au lieu que ton permis te coûte 200 000 \$, est-ce qu'il peut être à 15 000 \$, à 30 000 \$? Est-ce que tu peux moduler au niveau du permis, mais tu ne prends personne par surprise? Est-ce que...

Par compensation, qu'est-ce qu'on entend? Vous allez acheter tous les permis? Je vous ai parlé de 860 millions, puis il y en a qui parlent jusqu'à 1,2 milliard. On avance-tu le cash ou on se dit... comme, dans certains, on va faire un tarif spécial, on fait un fonds, ce fonds-là va servir à racheter des permis, peut-être puis d'y aller de façon séquentielle puis une transition tranquille. Puis ça ne se fera pas du jour au lendemain non plus, mais c'est sûr qu'on ne peut pas discuter de l'avenir du taxi sans parler de la question financière, de la compensation.

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

M. Simard : Merci, M. le Président. J'aimerais vous entendre, M. le maire... parce que, là, on parle du taxi. Maintenant, tantôt, on parlera peut-être, avec toutes sortes d'applications nouvelles, là, je vous dirais, de transport lourd, de transport en vrac, de transport de n'importe quoi, là. Et puis pensez-vous que l'effet de choisir entre la libération ou encore la réglementation... C'est quoi qui est le mieux versus tout ce qui s'en vient comme application en raison que... Tantôt, ne croyez-vous pas que ça va être le «free-for-all» à peu près pour tout ce qui s'appelle transport humain, vrac, etc.?

M. Coderre (Denis) : Disons, raison de plus qu'on ait un cadre pour ne pas qu'il y ait de «free-for-all», pour reprendre vos propos. Vous savez, si on libéralise tout, là, ça veut dire que, demain matin, je vais avoir 7 000 voitures. On vient de signer la COP21, là. On travaille contre les gaz à effet de serre, puis 43 % des gaz à effet de serre, c'est à cause des transports. Donc, on a un cocktail de transports qui est déjà mis en place, que ça soit au niveau des bicyclettes, on parle d'électrification, et tout ça. Mais, si vous libéralisez, ça veut dire que... Là, actuellement, il y en a qui ne respectent pas les règles, puis on est rendus à 7 500 qui font du taxi. Donc, c'est pour ça qu'il faut avoir un cadre pour assurer qu'on ait moins de voitures.

Même s'il y a trop de permis, trouvons une façon de compenser. Puis on a déjà vu ça, la réduction des permis. Donc, il faut réfléchir aussi en ce sens-là. C'est pour ça que l'étude à Polytechnique... Qu'est-ce qui est le mieux pour qu'on puisse offrir un service de qualité? Mais est-ce qu'il y en a trop? Puis est-ce qu'on doit réévaluer le rôle des intermédiaires? Qu'est-ce que ça veut dire en termes... Tantôt, M. le ministre, avec raison, parlait de la mobilité. Est-ce qu'on est capable d'avoir moins de permis, une plus grande efficacité, mais une plus grande capacité de ramasser des clients? Quand tu en laisses un, est-ce que tu peux le ramasser? Bien, ça, ça va faire partie des négociations puis des discussions entre les joueurs, mais c'est pour ça qu'on a besoin de ce cadre-là.

Le Président (M. Reid) : Merci. Il reste une minute pour le député d'Ungava. Ah! pardon, M. le ministre.

M. Daoust : C'est un problème, le taxi, en Ungava... C'est parce que je voulais juste donner une information à M. le maire. Vous savez, vous parlez d'à peu près 860 000 \$, puis ça serait sur le territoire de Montréal... 860 millions. En fait, quand on regarde le prix moyen où se transigent les permis, parce qu'on les a chez nous, c'est 157 000 \$ en moyenne au Québec. Et, quand on fait ça par 8 500 permis, ça fait 1,3 milliard. Et la dernière fois que j'ai demandé 1,3 milliard, on en parle encore au Parlement, vous savez.

M. Coderre (Denis) : Mais on était contents de cet investissement-là, par exemple.

Le Président (M. Reid) : À moins que vous ayez un court commentaire, M. le député d'Ungava.

M. Boucher : Bien, ce serait très, très court. Bon, c'est sûr que, dans l'Ungava, il n'y a pas des gros problèmes de taxi, mais, quand j'arrive au sud, entre guillemets, c'est toujours à l'aéroport, puis souvent tu embarques dans une voiture de taxi, tu demandes, tu as le goût de manger telle chose : Dans quel restaurant je peux aller? Je ne sais pas. Qu'est-ce qui se passe en ville? Je ne sais pas. Tu sais, c'est plate, il n'y a rien, c'est mort, tu sais. Comment les chauffeurs peuvent devenir des ambassadeurs touristiques et ambassadeurs de la ville?

M. Coderre (Denis) : Je vous remercie de la question parce que c'est exactement ça dans le code qu'on s'est donné. Il va y avoir aussi des écrans où on peut faire non seulement de la publicité, mais également il peut y avoir de l'information continue. Donc, cette formation, ce code vestimentaire, ce service à la clientèle, le fait qu'on paie de

façon électronique, c'est ça, là, qu'on veut, là, pour que ça soit une première expérience exceptionnelle pour la personne qui sort de l'aéroport. Et puis c'est le premier contact, souvent. Mais on travaille là-dessus.

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

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Bien, bienvenue, M. Coderre, Mme Marchand, M. Salem et M. Perez. Bienvenue en commission parlementaire.

M. Coderre, vous parliez tantôt de trêve et d'ailleurs vous aviez demandé, avant le début de la commission parlementaire, qu'il y ait une suspension du transport illégal d'UberX, tout comme l'avaient demandé l'ensemble des chauffeurs de taxi et d'ailleurs le Parti québécois. Le transport illégal se poursuit actuellement. Nous avons reçu les dirigeants d'UberX en commission parlementaire, qui nous ont clairement dit qu'ils avaient l'intention de continuer. Ils se moquent des lois du Québec très clairement. Et vous mentionniez que aviez parlé à votre homologue de Calgary, vous savez qu'à Calgary ils ont fait une injonction pour faire en sorte de suspendre les activités illégales d'UberX.

Je me demandais, en date d'aujourd'hui, est-ce que vous réitérez votre demande au gouvernement de faire en sorte que le gouvernement fasse cesser le transport illégal d'UberX? Parce que la commission n'est toujours pas terminée puis, de toute façon, le temps qu'on mette en place des améliorations... puis on ne sait pas encore de quel ordre ce sera. Est-ce que vous réitérez cette demande-là au gouvernement qu'il fasse suspendre les activités illégales d'UberX?

M. Coderre (Denis) : On se parle à tous les jours. Il y a plusieurs choses. La première, c'est que j'ai demandé du calme, j'ai demandé, tant du côté de l'industrie du taxi — puis je les félicite parce qu'ils ont été calmes — de garder leur calme, puis qu'on ne se fait pas justice soi-même, puis il ne faut pas prendre les citoyens en otages.

Deuxièmement, j'ai demandé une trêve évidemment parce que je savais la réponse déjà de la gang d'UberX, mais je m'attends à ce qu'il y ait une loi puis qu'on puisse encadrer tout ça. Déjà, vous savez qu'on a saisi 711 véhicules. Je vous ai dit tantôt, dans ma huitième recommandation, que je verrais d'un bon oeil qu'on puisse avoir des mesures coercitives comme saisir le permis d'un chauffeur d'UberX qui est illégal. Dans la mesure où vous allez avoir un cadre avec des règlements puis que tout le monde s'entend, bien là, à ce moment-là, c'est une autre histoire. Mais, en attendant, on continue, du côté du Bureau du taxi de Montréal, de faire appliquer le règlement, et ceux qui sont dans l'illégalité ont des conséquences.

Mme Ouellet : Ça fait que je comprends que vous maintenez votre demande au gouvernement qu'il fasse cesser les activités illégales d'UberX par tous les moyens nécessaires?

M. Coderre (Denis) : Je demande au gouvernement, à l'opposition officielle, à la deuxième opposition de parler, comme ils le font depuis le début, d'une seule et même voix pour que l'Assemblée nationale, qui est habilitée à faire des lois, puisse assurer qu'elle puisse les faire respecter. Mais, comme vous connaissez bien le Bureau de taxi de Montréal, on a une capacité réglementaire et de gestes, on travaille tous ensemble pour s'assurer qu'on combatte le transport illégal.

Mme Ouellet : M. Coderre, est-ce que vous pensez que le gouvernement du Québec a les mêmes moyens, par exemple, que la ville de Calgary pour faire cesser les activités illégales d'UberX?

M. Coderre (Denis) : Qu'est-ce que vous voulez dire?

Mme Ouellet : Bien, la ville de Calgary a réussi à faire cesser les activités illégales d'UberX, se basant sur ses lois et règlements, avec une injonction provisoire qui s'est transformée en injonction... bien, en fait...

M. Coderre (Denis) : Oui, mais il y a d'autres injonctions, je pense, c'est en Ontario, où ça n'a pas fonctionné.

Une voix : ...

M. Coderre (Denis) : Quoi? Cadre juridique et tout. Réponds donc, tu es responsable de transport...

M. Salem (Aref) : Non, le cadre juridique à Calgary n'est pas le même qu'à Montréal. Ce n'est pas la même chose.

Mme Ouellet : Et vous avez, comme huitième recommandation, donc, qu'on peut noter... donc, vous appuyez, là, la suspension de permis pour transport illégal.

M. Coderre (Denis) : Moi, je pense qu'il faut envoyer des messages clairs, il faut avoir des outils puis des moyens. Je pense que ça vaut la peine, là. Ce que j'ai lu ce matin, là, je trouvais ça intéressant comme approche, et puis on doit l'envisager. Il faut qu'UberX, qui envoie son argent aux Pays-Bas, qui le transfère aux Bermudes, qui ne paie pas de taxes, puisse payer la note.

On n'est pas contre la technologie, on n'est pas contre l'économie de partage. On s'est donné un système qui nous permettait de s'entendre sur comment les choses fonctionnent, on doit se renouveler, on doit se donner un cadre, mais entre-temps on a une définition précise sur la question du transport illégal. Et, si les gens continuent, bien, on est dans une société de droit, puis qu'on se donne les outils pour le faire respecter.

Mme Ouellet : Et les gens du Bureau de taxi ont procédé à des saisies déjà depuis près d'un an ou peut-être même un petit peu plus. Est-ce que vous partagez l'opinion que ces saisies-là n'ont pas ralenti les gens d'UberX dans leur transport illégal?

• (12 h 50) •

M. Coderre (Denis) : Bien, dans le cadre... vous savez, ça doit fatiguer, là, les 711 voitures qui se sont fait saisir, là. Ça doit vouloir dire quelque chose aussi. Mais on applique notre règlement, et ce qui est important pour nous, d'où l'importance d'avoir cette commission parlementaire le plus rapidement possible. Là, on est rendus à une autre étape, et puis vous allez décider entre vous comment vous allez établir l'avenir législatif à ce niveau-là. Mais il faut réitérer que ce n'est pas... UberX ou n'importe quelle compagnie de l'extérieur qui arrive, là, ce n'est pas parce que tu as de l'argent, là, ce n'est pas la grosseur du portefeuille qui va déterminer c'est quoi, le choix de société qu'on va se donner.

Mais il faut... On a un cadre, on doit le respecter, puis, si on a un nouveau cadre, il faut le respecter également. C'est pour ça qu'on est dans une société de droit.

Mme Ouellet : Est-ce que, Mme Marchand, vous êtes en mesure de pouvoir confirmer qu'effectivement, lors des saisies, les pénalités, les montants, là, qui doivent être payés pour récupérer la voiture — et ensuite, là, il va y avoir des causes, là, parce que ça va aller devant les tribunaux — que c'est payé par Uber?

Mme Marchand (Linda) : Je ne peux pas vous le confirmer, mais c'est ce qu'on dit, et, de toute façon, UberX le dit sur son site Internet.

Mme Ouellet : Ensuite, je voulais revenir sur... Dans le mémoire du Bureau du taxi de Montréal et dans le mémoire de la ville de Montréal, vous parlez de l'application mobile, une possibilité d'application mobile, là, universelle, donc, j'imagine, une seule pour l'ensemble du grand territoire. Il y a des gens qui nous parlent même d'une seule pour l'ensemble du Québec. Et ma question... parce qu'on a entendu parler des clients-mystères, d'ailleurs que vous utilisez pour le taxi adapté, et je dois vous avouer que l'Association des chauffeurs de taxi accessible du Québec a plusieurs questions concernant ces clients-mystères là.

Et deux choses, deux questions. Première question : Si, dans le fond, il y avait une évaluation sur l'application mobile, est-ce que ça ne pourrait pas faire office d'évaluation de la satisfaction des clients, au lieu de prendre les gens par surprise par un client-mystère qu'ils ne savent pas c'est qui puis qu'ils ne savent pas comment c'est régi? Parce que beaucoup d'applications mobiles ont développé cette évaluation-là de la part des clients.

Et deuxièmement : Est-ce que vous accepteriez — et là je crois que c'est la STM, donc c'est pour ça que je m'adresse plus au maire de Montréal — de rendre publics les contrats qui sont négociés? Parce qu'ils disent : Il y a plusieurs dispositions dans ces contrats-là. Les chauffeurs disent ne pas connaître les conditions, donc ils disent que ces contrats-là sont confidentiels. Donc, par transparence, est-ce que vous accepteriez que les contrats soient publics?

M. Coderre (Denis) : Deux choses. La preuve qu'on a des clients-mystères vous démontre qu'on ne donne pas de chèque en blanc et qu'on joue notre rôle d'arbitre dans ce dossier-là au niveau de l'industrie du taxi et qu'on est aussi résolument centrés vers le client. Donc, si vous voulez être sûrs que les choses fonctionnent bien puis que des clients-mystères ne viennent pas vous jouer un tour, bien, appliquez le code puis assurez-vous que ce qu'on s'est entendu puisse se faire à bon escient.

Deuxièmement, bien, écoutez, c'est de l'argent public, là, la STM. On va vérifier, là. Moi, je n'ai pas de problème à...

Une voix : ...

M. Coderre (Denis) : Aref, vas-y.

M. Salem (Aref) : En fait, le transport adapté se fait par un appel d'offres, et, quand on est en appel d'offres, il y a plusieurs concurrents qui soumettent des prix, et c'est pour ça que c'est confidentiel. C'est soumis à la loi de l'accès à l'information. Donc, s'il y a quelqu'un qui a besoin d'aller chercher le contrat, il est capable de le faire à travers la loi, mais, vu qu'il y a un appel d'offres qui se fait, il y a un avantage concurrentiel entre différentes entreprises. C'est pour ça que le contrat comme tel, il est confidentiel, mais le montant, il n'est pas confidentiel. Le montant, il est public. Le montant au complet, il est public, mais la transaction, transaction par transaction, c'est confidentiel.

Mme Ouellet : C'est ça. Je comprends qu'il y a un appel d'offres, mais ça n'empêcherait pas, même s'il y a un appel d'offres, que les contrats puissent être publics. Mais vous me dites qu'ils sont accessibles s'il y a une demande d'accès à l'information.

M. Salem (Aref) : À l'information.

Mme Ouellet : Ils seront donc accessibles.

M. Salem (Aref) : Ils sont accessibles.

Mme Ouellet : Parce que des chauffeurs de taxi nous disent que plusieurs de ces clauses-là, ils ne sont pas au courant. Et je comprends qu'il peut y avoir des clients-mystères, mais, s'il y avait une application qui était développée,

on pourrait, au lieu d'avoir des clients-mystères ou, en tout cas, en avoir moins, il pourrait y avoir des évaluations de la part de l'ensemble des clients.

M. Coderre (Denis) : Mme Ouellet, c'est deux choses, là. Les pratiques d'évaluation dans un contexte de formation continue et l'application technologique pour avoir un sondage si vous êtes satisfait du service, c'est deux choses. C'est pour ça que nous, on investit massivement dans la question de la ville intelligente. D'ailleurs, on a été... Montréal fait partie des sept finalistes dans le monde en termes de villes intelligentes.

Et son application concrète est quoi? Bien, c'est ça, au niveau du taxi, au niveau du Bureau du taxi, on travaille en ce sens-là. On veut rajouter d'autres services qui vont permettre justement qu'on puisse savoir si le client est satisfait.

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

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, messieurs dames, bonjour. Je vais prendre la balle au bond. J'avais une question qui n'était pas la première que je voulais vous poser, mais je vais quand même prendre la balle au bond, donc, et vous la poser.

Ma collègue a fait état, au niveau des contrats, en particulier, après avoir... copie des contrats, mais la dynamique de tout ça, c'est... Ce qu'on a entendu en commission hier, de la part de l'Association des chauffeurs de taxi accessibles du Québec, ils nous mentionnaient qu'il y aurait une dichotomie au niveau des règlements, de ceux du Bureau du taxi et puis ceux imposés par la STM, et qui crée de la confusion.

Alors, est-ce que vous pouvez nous expliquer un peu... Vous êtes sûrement au courant un peu de cette confusion-là. Peut-être nous en faire état, puis est-ce que vous n'entreverriez pas une solution à ce qu'il n'y ait pas de confusion?

M. Coderre (Denis) : Bien, même votre dossier est confus, là, ça fait que je vais m'assurer de regarder ça, là. Je ne veux pas vous inventer de réponse, là, mais là il y a une réalité d'appel d'offres sur le plan commercial quand il y a des entreprises. Ça fait que, ça, vous le savez, il y a des règles qu'on doit suivre.

Deuxièmement, il y a une capacité d'avoir un accès à l'information. Je vais faire des vérifications, mais je pourrai vous envoyer par écrit une réponse, comme on faisait dans mon temps, dans un autre ordre de gouvernement. Je vous enverrai une réponse écrite pour les membres, là, mais il faut vérifier.

Le Président (M. Reid) : ...au secrétaire de la commission qui va la distribuer à tout le monde.

M. Surprenant : Mais est-ce que je pourrais demander à Mme Marchand, qui est directrice du Bureau de taxi, d'élaborer un peu à ce sujet-là, s'il vous plaît?

Mme Marchand (Linda) : Vous voulez me répéter votre question? Parce que, comme M. le maire, je ne suis pas certaine d'avoir bien saisi l'idée.

M. Surprenant : Oui. Bon, en fait, je vais résumer, là, il semble qu'il y aurait de la réglementation différente de la part du Bureau de taxi et puis de la STM, donc que les chauffeurs de taxi, surtout dans un contexte où ils opèrent avec des règlements qui sont différents... et puis, donc, ils se font pénaliser et puis ils considèrent que c'est une injustice de devoir se défendre, alors que l'état, là, du règlement n'est pas clair.

M. Coderre (Denis) : Non. C'est la même réglementation, c'est des conditions de services qui sont différentes. Alors, on est tous dans la même gang sur la même table, là. Ça fait que je vais vous envoyer la réponse par écrit, puis, si vous avez besoin d'autres informations, on va vous envoyer ça. O.K.?

M. Surprenant : Au niveau d'une application universelle dont vous faites état, là, dans votre mémoire, du Bureau de taxi, j'aimerais ça que vous m'expliquiez un peu vers où vous voulez aller avec ça et puis comment ça pourrait s'insérer avec... On comprend que l'industrie actuelle a des applications, elle les développe. Ils ont vraiment des contrats avec des fournisseurs de services. Puis comment une application universelle pourrait s'insérer dans un contexte où il y a déjà des ententes?

Mme Marchand (Linda) : Alors, évidemment, on est conscients que, sur le territoire de l'île de Montréal, il y a déjà plusieurs joueurs, plusieurs intermédiaires qui ont déjà leur application. Mais vous savez que le client, lui, ce qu'il veut avoir, c'est une application pour être capable de commander son taxi et de le payer. Lui, il ne veut pas commencer à savoir : Je vais prendre telle compagnie, telle compagnie, telle compagnie. Alors, pour nous, l'idée, c'est d'être capables d'offrir aux clients, aux citoyens de Montréal ainsi qu'aux touristes, une facilité d'être capables d'avoir accès à un taxi sur l'île de Montréal et d'être capables de le payer d'une façon électronique.

Alors, pour nous, présentement, on est en train de regarder, avec les experts en ville intelligente et en technologies de l'information ainsi que les partenaires — parce qu'on ne le travaillera pas tout seul, là, on va le travailler avec eux, ceux qui ont déjà des applications — à voir comment on est capables de mettre en place rapidement une application parapluie, Taxi Montréal, qui pourra s'appeler Taxi Québec éventuellement avec le territoire du Québec, parce qu'on a des approches, aussi, avec le CPCDIT, pour être capables d'avoir une application. Et le client aura le choix : Est-ce que vous voulez avoir le

taxi le plus proche ou vous voulez travailler avec une demande spécifique, avec une compagnie spécifique? Alors, c'est tout ça qu'on est en train de regarder.

Je ne peux pas vous rentrer plus dans les détails parce qu'on est présentement en comité pour travailler là-dessus, mais on a l'objectif de livrer rapidement une application.

M. Coderre (Denis) : M. le Président, en termes de complément d'information par rapport à la question des saisies que Mme Ouellet a posée comme question, je demanderais au ministre de prendre en considération qu'on pourrait permettre aux inspecteurs, évidemment, toute formation bien établie, là, de saisir sans le SPVM, parce qu'il y a des attentes jusqu'à 1 h 30 min. Alors, si on veut augmenter la cadence des saisies, donc des effets dissuasifs, j'aimerais ça qu'on puisse le considérer, que ça soit des inspecteurs, qu'on n'a pas nécessairement besoin que le SPVM soit présent dans la mesure où tout est encadré, évidemment, là. Mais ça pourrait être une façon d'augmenter... d'être plus dissuasifs.

M. Surprenant : Alors, je vais revenir au niveau de ma question au niveau, là, de l'application Taxi Montréal, une petite question au niveau philosophique. Est-ce que vous entendriez en faire une source de revenus pour le Bureau de taxi ou ça serait un modèle où vous appliqueriez uniquement, là, disons, «at cost», pour diffusion à l'ensemble de l'industrie puis qu'eux, finalement, les marges de profit, c'est eux qui vont les avoir? Est-ce qu'il y a une philosophie derrière tout ça ou...

• (13 heures) •

Mme Marchand (Linda) : Écoutez, ce n'est pas dans le but de payer le Bureau du taxi, c'est dans le but de desservir la clientèle. Par contre, si vous avez lu le mémoire, vous savez qu'on est en train aussi de mettre un fonds de développement en place pour être capables de supporter l'industrie dans l'amélioration. On va leur demander d'avoir des caméras, on va leur demander d'être géolocalisés, on va leur demander plein de choses dans les prochaines années.

Alors, on ne s'est pas encore questionnés si une partie des frais de cette application-là pourrait aller dans ce fonds-là, mais ce fonds-là, c'est un fonds dédié à l'industrie et non pour la gestion du Bureau du taxi.

M. Surprenant : J'apprécie votre réponse.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. C'est pratiquement terminé. Alors, il me reste à vous remercier, madame, messieurs, M. le maire, pour votre présence et la participation à nos travaux.

Je suspends les travaux de la commission jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 h 1)

(Reprise à 15 h 10)

Le Président (M. Bourgeois) : 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 personnes par automobile.

Cet après-midi, nous entendons les organismes suivants : Transport 2000; M. Nader Jelidi, président d'Hypra Taxi; FinTaxi et le Mouvement Desjardins.

Je souhaite la bienvenue aux représentants de Transport 2000 et je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous.

Transport 2000 Québec

M. Pepin (François) : Merci, M. le Président. Alors, je suis François Pepin, président du conseil d'administration de Transport 2000 Québec. À ma droite, M. Jacques Landry, membre du conseil d'administration et président du comité service aux usagers de notre association; et, à ma gauche, Philippe Cousineau Morin, coordonnateur aux affaires publiques et communications.

Alors, merci, M. le Président, ainsi qu'au ministre et aux membres de la commission d'avoir invité Transport 2000 Québec à ces consultations particulières sur le transport rémunéré des personnes. Nous sommes les représentants de Transport 2000 qui se veut la voix des usagers des transports collectifs à la grandeur du Québec. Nous sommes une association sans but lucratif dont la mission est de contribuer au développement global des transports collectifs au Québec ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux usagers en s'assurant que leur point de vue est pris en compte.

Le ministre a pris la sage décision de consulter sur un enjeu à la fois important, mais aussi complexe dans ses ramifications. Nous retenons particulièrement le nouveau mandat confié au ministre, celui de la mobilité durable, qui devrait donner une perspective nouvelle aux discussions de cette commission.

D'entrée de jeu, soyons clairs, aucun transport ou service ne peut agir en déni des lois et de la fiscalité québécoises. Maintenant, comme nous l'avons tous remarqué, il faut valider si les lois sont à jour avec les meilleures pratiques tant technologiques que d'affaires et les besoins de mobilité des citoyens. Nous croyons fermement que l'actuelle commission ne concerne pas seulement la concurrence déloyale que subit l'industrie du taxi, mais que nous sommes au coeur des nouveaux rouages de la mobilité durable. Vous me permettez donc d'expliquer pourquoi il faut parler des besoins de

mobilité des usagers, des services de taxi, des services de transport collectif, du covoiturage et de l'optimisation de l'usage du parc automobile québécois avec des bénéfices attendus comme l'amélioration de l'accès aux lieux de travail et d'étude, la baisse des coûts de transport pour les ménages et l'amélioration du déficit commercial québécois de plus de 20 milliards de dollars lié aux voitures et à l'essence.

Je vais céder la parole à M. Cousineau Morin.

M. Cousineau Morin (Philippe) : Permettez-moi de vous soumettre une image, en fait. L'image est la suivante : dans environ une heure, au Québec, toutes les voitures qui seront sur les routes pour retourner à la maison auront plus de 8 millions de places libres et non offertes actuellement pour des transports pour compléter des trajets pour lesquels il y a possiblement une demande de déplacement. Alors, plus de places libres dans les véhicules existants qu'il y a de gens au Québec, pensez-y.

Ce n'est pas à dire que le covoiturage est la solution miracle aux transports de demain. Cependant, force est d'admettre qu'on a entre nos mains collectivement un potentiel inexploité. Si chaque automobiliste offrait, une fois par mois, une ou plusieurs places sur son trajet, on obtiendrait une offre de transport supplémentaire plus grande que ce qu'on pourrait faire, par exemple, en finançant une grande infrastructure de transport de l'État. Alors, à notre sens, la loi, la réglementation ne doivent pas inhiber un tel potentiel.

Sur les besoins des usagers, nous croyons fermement que les usagers souhaitent des transports abordables, sécuritaires et efficaces sur l'ensemble du territoire. C'est dans notre vision, puis ça rejoint effectivement aussi les principes édictés par le ministre pour la présente commission parlementaire, c'est-à-dire la sécurité des passagers, des règles équitables pour tous les joueurs et le bénéfice pour les utilisateurs, pour les consommateurs.

Alors, pour des applications concrètes, je passe la parole à mon collègue M. Landry.

M. Landry (Jacques) : Bonjour. Ces transports s'incarnent dans une pluralité de services de mobilité qui vont, pour nous, autant d'avoir des trottoirs sécuritaires qu'un métro efficace, un réseau ferré interurbain, et cela passe aussi par l'extension des services entre le taxi et le covoiturage. De plus en plus, les diverses formes de partage de véhicules, incluant le transport rémunéré des personnes en automobile, contribuent à la mobilité des citoyens. Elles doivent dorénavant être considérées comme faisant partie des transports collectifs. Pourquoi? Parce que l'utilisation plus intensive des voitures existantes est le complément naturel de transports collectifs structurants et efficaces.

Et c'est pourquoi Transport 2000 favorise le développement du spectre des services entre le taxi et le covoiturage dans un environnement qui favorise la baisse des prix et la multiplication des services existants. On vise une hausse de la part modale des transports collectifs, ce qui concorde avec les grandes visées économiques, environnementales, sociales, de santé et de mobilité. Des réseaux efficaces à une haute capacité de transport collectif sont également bénéfiques au taxi et à ses variantes, qui sont des services de transport collectif complémentaires au réseau traditionnel de transport en commun.

Et donc, ce qui nous amène à notre deuxième recommandation. Fidèle au cœur de notre mission, Transport 2000 recommande de poursuivre en priorité le développement et l'amélioration des réseaux de transport collectif sur lesquels viendront se connecter des services supplémentaires.

Puisque, cependant, les services offrent... Je m'excuse. Puisque, cependant, les taxis offrent un service qui couvre plusieurs besoins de mobilité que ne couvrent pas les autres services de transport rémunérés, le maintien de privilèges qui améliorent la viabilité de l'industrie du taxi est de mise. On peut penser à des exclusivités sur l'accès à des installations ou des infrastructures comme les aéroports, les voies réservées, les postes de taxi, les débarcadères, la possibilité de héler un véhicule, les services commerciaux, etc. Et, dans ce sens, Transport 2000 recommande, dans l'ouverture aux autres modes de transport rémunéré de personnes, de maintenir certains privilèges exclusifs au service du taxi régulier et de poursuivre le financement public de mesures favorables aux clientèles vulnérables desservies par taxi, par exemple les espaces des postes de taxi, les subventions à l'adaptation des véhicules, des contrats de taxi collectif, etc.

Et je retourne la parole à M. Pepin pour la conclusion.

M. Pepin (François) : En conclusion, il est primordial, pour Transport 2000, de saisir l'opportunité offerte par la commission pour discuter très largement et très ouvertement de mobilité, à défaut de quoi on devra y revenir rapidement, dès la prochaine innovation qui chambarde les balises qu'on avait cru pérennes. Les citoyens utilisateurs doivent être les gagnants d'une réforme des transports qui facilitera la mobilité.

La façon dont les systèmes de transport ont évolué dans les dernières décennies n'a pas nécessairement été à l'avantage des consommateurs ou des utilisateurs, particulièrement ceux qui souhaitent faire des choix plus verts, plus efficaces, plus économiques grâce à la mobilité durable. Il est souhaitable qu'on facilite les évolutions en transport rémunéré de personnes et ailleurs notamment pour que les municipalités ou les sociétés de transport en commun deviennent les courtiers de la nouvelle mobilité 3.0 au service des citoyens. Ils seront avant tout des facilitateurs afin que les utilisateurs des réseaux puissent faire collectivement les bons choix. Merci beaucoup.

Le Président (M. Bourgeois) : Merci, M. Morin. Nous allons maintenant débiter avec la période d'échange. Donc, M. le ministre, la parole est à vous.

M. Daoust : Merci, M. le Président. Alors, bienvenue à la commission parlementaire. Il me fait plaisir de vous accueillir.

Vous avez parlé de covoiturage, puis une des préoccupations que la commission a actuellement, c'est justement les gens qui utilisent le terme «covoiturage» pour parler d'autre chose. Et j'aimerais ça voir comment vous définissez le covoiturage et, dans un deuxième temps, comment on s'assure que le covoiturage, c'est du covoiturage.

M. Pepin (François) : Au-delà des étiquettes, il y a tout un spectre entre le covoiturage et les services de taxi. On a entendu plusieurs appellations depuis le début de cette commission, effectivement. Or, le covoiturage est essentiellement une forme de transport participative et collaborative entre deux personnes qui assument un partage de coût à ce niveau-là. Et, ultimement, quand on monte dans la hiérarchie des services, si on veut, d'une certaine façon, il y a le taxi où, effectivement, la personne paie un tarif pour la course, et le service est offert par un chauffeur, qui est souvent un travailleur autonome, ou une entreprise privée, selon une grille tarifaire bien connue et avec un point d'origine et de destination décidé par le client. Donc, entre les deux, il y a toute la gamme, et effectivement, actuellement, il y a plutôt des appellations qui peuvent être contraires l'une à l'autre, là, mais qui peuvent qualifier ces différents services là.

• (15 h 20) •

M. Daoust : Mais, encore là, parce que je ne suis pas contre le covoiturage, il y a des gens qui, par exemple, viennent régulièrement ici, à Québec, toutes les semaines et puis qui décident qu'ils voyagent ensemble.

J'étais étudiant, il y a longtemps, longtemps, longtemps, et notre voisin faisait du covoiturage. Il nous amenait... lui, il se rendait à son travail puis il passait devant l'université, alors, à ce moment-là, je débarquais là, puis ça me coûtait 5 \$ par semaine. Ça, c'était du covoiturage. Mais aujourd'hui il y a des gens qui disent : Oui, oui, oui, mais c'est du covoiturage parce que je rends service à la société. Il y a de gens qui vont à l'aéroport jusqu'à six fois dans une journée. On les voit sur Kijiji, ils sont annoncés sur Kijiji. Je ne peux pas croire qu'ils prennent l'avion six fois par jour, hein? Je ne pense pas.

Alors, comment on fait pour s'assurer que le covoiturage, qui est éminemment respectable, n'est pas un terme qui est galvaudé, qui est utilisé pour d'autres fins? Parce qu'au-delà de l'intention il faut aussi... dans la vraie vie, là, on vit ça comment?

M. Pepin (François) : M. Cousineau Marin va vous répondre.

M. Cousineau Morin (Philippe) : Vous avez raison, M. le ministre, en fait, qu'effectivement il y a des gens qui jouent sur les termes, mais, pour nous, il est clair qu'il faudrait peut-être... et, oui, il y a un besoin de définition, il y a un besoin sémantique là-dedans, mais on croit qu'il existe un milieu, il existe un besoin de services pour des gens qui, à la fois, par exemple, du côté de l'offre, des gens qui veulent offrir un transport rémunéré de personnes peut-être sur une base occasionnelle, non pas une base permanente comme un travail permanent. Il y a des gens qui peuvent décider de le faire de façon saisonnière.

Alors, il existe effectivement un milieu qui n'est pas défini actuellement, mais on voit qu'il y a un besoin pour ça. Nous, on le sent du côté des usagers puis on se dit : Probablement que, dans l'industrie du taxi, il y a des gens qui aimeraient avoir des possibilités de travailler autrement que ce que leur offre le cadre actuel. Alors, c'est pour ça qu'on se dit : Il y a moyen, si on trouve le bon terme, effectivement, de définir des services qui ne sont ni l'un ni l'autre, mais qui peuvent être entre les deux et qu'on peut mesurer. Il y a une hiérarchie, il y a une proportionnalité dans le service qui est offert entre les deux, en fait.

M. Daoust : Et, simplement pour alimenter la controverse... Et, si je disais, par exemple : Écoutez, vous êtes avocat, vous êtes membre du Barreau. Vous décidez, vous, que vous avez une cause par mois, vous en prenez une par mois. Votre collègue, à côté, membre du Barreau, lui, il décide qu'il prend une cause par jour. Ils ont tous les deux le même frais à payer pour être membre du Barreau.

Alors, qu'est-ce qui fait qu'une utilisation... Parce qu'on parle de professionnalisme dans la conduite, on exige un permis de conduire qui n'est pas un permis de promenade. Alors, on présume que ce sont des gens qui ont un minimum de qualification, et ce qu'on dit, c'est qu'on va être un professionnel à temps partiel. Bien, je ne vois pas pourquoi le permis serait différent dans un cas comme celui-là. Est-ce que c'est au nombre de transactions que vous le jugez, parce qu'il est à temps partiel, ou simplement parce qu'il exerce cette activité-là? C'est le coût. La médecine, c'est la même chose. Vous avez des gens qui sont en demi-retraite, en médecine, ils sont membres du Collège des médecins à plein temps. Je vous écoute.

M. Landry (Jacques) : Oui. Justement, en prenant ça comme exemple, moi, j'avais une soeur qui n'est plus dermatologue parce qu'elle a pris sa retraite et elle l'a prise parce qu'elle ne pouvait pas continuer à payer tous les frais tout en travaillant deux ou trois jours par semaine. Et ça, on se prive de ces services parce qu'on n'est plus... les exigences réglementaires font que ce n'est plus intéressant. C'est une énorme charge où on ne compense pas.

Ce qu'on essaie de trouver, c'est justement comment est-ce qu'on fait pour utiliser une partie des 8 millions de places vides pour effectivement l'utiliser pour améliorer l'offre de services. Et on se place du côté de l'utilisateur. On se dit : Bon, il faut trouver un moyen, effectivement, de donner un incitatif financier au chauffeur assez intéressant pour que des gens se dotent de moyens pour partager leur trajet, et je ne parle pas de covoiturage, mais le partager pour une certaine rémunération. Et, effectivement, la difficulté, ça va être de trouver une façon qui ne ferme par le taxi, une façon où on peut percevoir les taxes, les impôts, mais ça, c'est effectivement un gros problème pour le gouvernement, mais ça va continuer à se développer dans d'autres technologies.

M. Daoust : Je vous remercie. Je vais laisser mes collègues aussi poser des questions.

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

M. Simard : Merci, M. le Président. M. Pepin, d'abord, vous allez m'expliquer c'est quoi, pour vous, un service plus vert. Première question.

M. Pepin (Français) : Je vous dirais que, par rapport à l'automobile, l'auto solo, c'est certain que, du moment qu'il y a plus qu'une personne dans l'auto, on est déjà sur la bonne voie. Si, idéalement, cette auto-là est hybride ou, encore mieux, électrique, on s'en va vers un mode de transport vert. À grande échelle, le transport collectif, même au diesel, est plus vert que l'automobile solo.

Alors, c'est essentiellement, effectivement, d'avoir des façons plus efficaces de déplacer la population et d'offrir des choix de mobilité qui sont plus efficaces et plus, on pourrait dire, amis avec l'environnement et le milieu urbain ou, même en région, d'offrir ces choix-là à la population.

M. Simard : Maintenant, dans votre mémoire, lorsque vous préconisez qu'il y ait plus de joueurs, plus de services, donc vous favorisez qu'il y ait plus d'automobiles sur le chemin.

M. Pepin (Français) : Pas nécessairement. On vous dirait qu'il y ait plus d'automobiles occupées avec plus de passagers à l'intérieur des automobiles. Et l'avantage, dans le fond, d'avoir plus d'offres de services pour l'utilisateur ou pour le consommateur, c'est qu'essentiellement, à ce moment-là, la concurrence amène, un, une amélioration habituellement de la qualité de services, aussi elle peut amener des prix plus abordables parce que chacun des participants, effectivement, ou des producteurs de services se doit d'être plus efficace pour attirer la clientèle.

Mais je vais vous donner d'autres exemples. Depuis trois ans, le transport collectif, entre autres, est relativement stable au niveau de l'offre de services, et, de plus en plus, il y a des gens dans les autobus et dans le métro, qui sont à pleine capacité. Donc, avoir plus d'offres de services, même si c'est en auto, pourvu que ça ne soit pas en auto solo, c'est une piste qui est intéressante. Le transport adapté augmente régulièrement de 10 % à 12 % par année. Des sociétés de transport ont de la difficulté à suivre. Le ministère subventionne quand même de façon très élevée le transport adapté. Aussi, dans les MRC, à ce moment-là, l'utilisation de la capacité résiduelle qu'on retrouve dans les autos peut venir aider à répondre à cette croissance très importante du transport adapté. Alors, vous voyez un peu le...

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

Le Président (M. Bourgeois) : Oui. J'ai un autre collègue qui veut la parole, mais, si vous avez une complémentaire, là...

M. Simard : Mais est-ce que vous êtes en accord à l'effet que... On a entendu beaucoup d'entreprises de taxi, qui sont venues nous rencontrer, qui veulent améliorer, par rapport... la qualité du véhicule électrique ainsi que des services meilleurs par rapport à l'embarquement, au débarquement, les trajets raccourcis. Comme la ville, ici, à Québec, ils sont supposés de s'entendre avec les différents secteurs pour s'assurer d'avoir des taxis pleins. Est-ce que c'est ce genre de changements là que vous préconisez?

M. Pepin (Français) : Je pense, l'industrie du taxi déjà, d'ailleurs, depuis un an, a réagi de façon très positive aux changements des conditions du marché et a mis en place déjà plusieurs pistes d'amélioration comme celles que vous mentionnez. Donc, ça, c'est un atout. Mais, en plus de ça, il y a effectivement le parc automobile. 95 % du temps, une automobile, elle ne roule pas, c'est juste... Donc, c'était entre autres l'idée derrière l'autopartage comme Communauto.

Donc, il y a d'autres façons d'utiliser les véhicules automobiles pour qu'ils servent à la collectivité. On s'éloigne beaucoup, beaucoup du transport individuel, mais, par contre, c'est ça, on peut partager un véhicule tout en étant une ou deux personnes, en moyenne 1,2. Si ça pouvait monter à 1,5, ça serait déjà bien. Merci.

Le Président (M. Bourgeois) : Je cède maintenant la parole au député d'Ungava.

M. Boucher : Merci, M. le Président. Je voudrais revenir un peu sur le concept de covoiturage. Je sais que, dans la loi, c'est assez clair, bon, on part d'un point précis, c'est le conducteur qui choisit la destination, puis, si la destination ne fait pas votre affaire, bien, vous vous débrouillez pour faire le reste.

Tantôt, vous avez décrit, bon... c'est sûr qu'il y a la situation type où mon collègue de travail reste sur la rue d'à côté, puis une semaine on prend son auto, une semaine, c'est la mienne, puis on se splitte les dépenses, puis c'est clair, ça, ce n'est pas compliqué. L'autre bout du spectre, c'est le taxi carrément qui dit : Bon, bien, prends-moi à telle adresse, reconduis-moi à telle adresse, ça finit là. Mais si, par exemple, toutes les semaines, moi, je m'en vais à Montréal, parce que je finis de siéger demain à cinq heures puis je m'en vais à Montréal, je prends des passagers, je vais en débarquer un à Trois-Rivières, après ça je vais prendre le pont, je vais en lâcher un à Drummondville, un autre à Saint-Hyacinthe, je vais en prendre un que je vais amener à Boucherville, pour vous, est-ce que c'est toujours du covoiturage, ça?

• (15 h 30) •

M. Pepin (Français) : Je vous dirais que même l'industrie du taxi commence à penser à avoir deux ou trois personnes dans leur véhicule qui pourraient embarquer et débarquer à des endroits différents, ce qui actuellement est rarissime, là. Il y a quelques projets pilotes qui existent. Et donc, effectivement, je dirais, si le chemin est quand même, je dirais, presque linéaire, là, je pense qu'on peut effectivement débarquer quelqu'un à Trois-Rivières, entre Montréal et Québec, à moins que vous vouliez absolument passer par Drummondville, là.

M. Boucher : C'est un exemple pour vous dire que, oui, je fais mon voyage, mais, en même temps, je me livre à une espèce d'activité commerciale où je donne un lift, comme on dit en bon français, à plusieurs individus et puis je

me suis probablement annoncé quelque part, parce que je connais du monde, mais pas tant que ça non plus, là. C'est juste pour savoir votre perception de ça.

M. Pepin (François) : La loi qui est, je pense, une des plus claires, des plus concises au Canada, c'est le covoiturage tel que défini en Ontario, où effectivement on parle de partage de coûts et, à ce niveau-là, quand il y a un profit, on vient de changer de catégorie, normalement. Mais Jacques va rajouter quelques éléments.

M. Landry (Jacques) : C'est ça, je pense qu'on ne dit pas qu'il faut étendre la définition de covoiturage. On dit : On a une bonne définition de covoiturage, on a une bonne définition de taxi, il faut permettre des services entre ces deux choses-là qui vont répondre à d'autres balises, mais qui vont permettre d'utiliser la capacité résiduelle des autos, parce qu'elle est gaspillée, qui vont permettre d'offrir...

Je regardais ce qui se passe dans le transport par autobus, où on a enlevé des arrêts sur des longues distances, mais il faut que les gens qui restaient proches d'un de ces arrêts-là aient un moyen de se rendre à la prochaine ville où il y a du service. Et le taxi ne sera pas rentable là, mais il y a probablement moyen, avec les nouvelles technologies, de définir un nouveau service entre le taxi, d'une part, et le covoiturage gratuit de l'autre.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Écoutez, rapidement... Bien, je pense qu'il ne nous reste pas beaucoup de temps.

Le Président (M. Bourgeois) : 1 min 30 s.

M. Bolduc : Donc, pour moi, vous nous parlez de nouvelles réglementations. Est-ce que vous voulez permettre un continuum de joueurs ou si vous voulez qualifier, en fait, dans le respect de toutes les lois qu'on entretient, de maintenir ces joueurs-là pour avoir une saine compétition, mais dans une question de notion d'équilibre et de justice, là?

M. Pepin (François) : C'est exactement ce que je vous disais dès le début de la présentation. Effectivement, il faut qu'il y ait un encadrement qui permette une compétition, une concurrence loyale et efficace pour l'utilisateur, mais on ne veut pas non plus une compétition sauvage. Donc, à ce niveau-là, ça prend un continuum de services entre le covoiturage et le taxi, comme vous le dites, mais qu'ils soient bien encadrés et bien régis par des règles claires.

M. Bolduc : Comme vous le savez, il est très difficile d'avoir un continuum où on arrive dans des segments où est-ce que ça devient un peu plus difficile de définir, on le voit avec Uber et d'autres types de...

Est-ce que vous avez des solutions permanentes là-dessus? Puisqu'on comprend bien le transport collectif, on comprend bien le taxi, mais entre les deux, là... par exemple, le covoiturage, ça peut devenir assez gris rapidement, là. O.K.? À titre d'exemple, comment vous voyez cette séparation-là se faire?

Le Président (M. Bourgeois) : Rapidement, en 10 secondes.

M. Cousineau Morin (Philippe) : Oui. Bien, je pense que le concept, là, qui est amené, ontarien, du partage des coûts... parce qu'effectivement on ne l'a pas, la solution précise, mais quand vous parlez de... Quand votre collègue parlait de faire un détour par Drummondville, je ne peux pas vous dire elle est où la limite. Si je sors de l'autoroute, je fais 50 mètres, 100 mètres pour me rallonger, est-ce que, là, j'ai pris un détour que je n'aurais pas pris? C'est-u en kilomètres? C'est-u 10 kilomètres de détour? Pour nous aussi, c'est flou, mais on pense qu'on peut l'utiliser. Merci.

Le Président (M. Bourgeois) : Merci. Nous allons maintenant céder la parole à la députée de Vachon, députée de l'opposition officielle.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Bien, bienvenue, M. Pepin, M. Landry et M. Cousineau Morin.

J'ai deux, trois sections de votre mémoire que j'aimerais discuter avec vous. Vous avez, à la page 10, «réduire les tarifs et augmenter l'offre de transport». Là, on parle de transport. Là, on parle du taxi, là, parce que je sais que... On va se limiter au taxi. On reviendra peut-être un peu plus tard sur d'autres choses.

Juste vous mentionner que du côté de Taxelco, ils disent : De nombreux clients de services de taxi amateurs mentionnent le prix comme facteur important comme facteur de la différenciation de ce service en ne s'apercevant pas que la majorité de l'écart est liée aux taxes de vente qui ne sont pas payées.

Donc, lorsque vous parlez de réduire les tarifs, c'est bien certain que, pour les gens qui ne paient pas de TPS, pas de TVQ, pas d'impôt, c'est plus facile d'avoir des tarifs plus bas. C'est quoi, votre solution pour réduire les tarifs? Parce que j'imagine que vous n'allez pas dans la direction qu'il ne faudrait pas que les gens ne paient pas la TPS et la TVQ.

M. Pepin (François) : Pas du tout. Effectivement, il faut payer la TPS et la TVQ, sauf pour le transport urbain par du transport collectif. Donc, non, en fait, comme on le disait, une saine concurrence va amener... actuellement, c'est très réglementé, mais, si on avait des règles un peu moins rigides... D'ailleurs, Taxelco le proposaient eux-mêmes, par exemple, une tarification qui pourrait varier d'un certain quantum, par exemple, 50 % à 200 % des tarifs actuels, dépendant de la période de la journée ou de la présence de l'offre et de l'équilibre offre-demande. Donc, il y a des possibilités, et, à ce moment-là, les lois du marché pourraient jouer.

Actuellement, au niveau du taxi, quelqu'un qui veut offrir un service plus ne peut pas charger plus cher. Un client qui veut peut-être économiser un peu ne peut pas non plus. Donc, il y a moyen effectivement de rendre les règles peut-être plus souples pour favoriser des tarifs plus abordables, mais en respectant, effectivement, le niveau de revenus. Il faut générer des niveaux de revenus suffisants pour les chauffeurs.

Mme Ouellet : Vous comprenez que ce qui a été discuté préalablement en commission parlementaire, c'est, par exemple, au jour de l'An, pas beaucoup d'offre de taxi, donc c'est d'augmenter les tarifs. Normalement, si on veut augmenter l'offre, on augmente les tarifs. Réduire les tarifs puis augmenter l'offre, c'est un petit peu difficile, et, vous le disiez vous-même, si on ne touche pas à la TPS, à la TVQ, aux impôts... Et là, si on fait une réduction de tarifs, est-ce que vous pensez que le salaire des chauffeurs de taxi est élevé à ce point qu'on peut se permettre de couper dans leur salaire horaire pour réduire les tarifs?

M. Pepin (Français) : Là, on parle plus d'une modulation de la tarification pour effectivement peut-être, justement, favoriser une plus grande utilisation et des taxis et des autos, en payant TPS et TVQ toujours, mais dans les périodes hors pointe, où là peut-être la demande est plus faible. Et, comme le transport collectif pourrait être moins cher en période hors pointe, par exemple — ça, c'est un autre domaine — mais, à ce moment-là, au niveau des taxis, ça pourrait même générer de la clientèle pour l'industrie.

Mme Ouellet : C'est ça. Donc, ce n'est pas nécessairement une réduction des tarifs, c'est plutôt une modulation des tarifs dont vous parlez.

M. Landry (Jacques) : Je pourrais peut-être...

Le Président (M. Bourgeois) : M. Landry.

M. Landry (Jacques) : Juste un mot là-dessus. C'est que, si un chauffeur qui fait déjà un trajet, on parle toujours de nos 8 millions de sièges disponibles, lui, quand il va les mettre sur le marché, il est prêt effectivement à avoir un tarif moins grand parce que, de toute façon, actuellement, il le perd. Et, en ce sens-là, il faut trouver un moyen d'utiliser ces places-là, il faut trouver une façon que les gens qui ont des disponibilités puissent faire ces trajets-là, et eux, cette offre-là pourrait être moins chère.

Mme Ouellet : Quand vous parlez des 8 millions de places disponibles, là, c'est parce qu'à un moment donné vous parlez de plusieurs concepts, là, c'est-u des 8 millions de places en taxi?

M. Landry (Jacques) : Non. Il y a 8 millions de places dans des autos individuelles qui font des trajets.
• (15 h 40) •

Mme Ouellet : Ça, c'est complètement un autre univers, là. Là, on est dans un univers de covoiturage avec de l'encadrement de covoiturage. On l'a dit plus tôt, le covoiturage, c'est lorsque le conducteur décide de la destination. Ça fait que vos 8 millions de places vides, c'est des places de covoiturage. Donc, il faut être capable de matcher, excusez l'anglicisme, de paier un conducteur et un non-conducteur qui vont à la même destination, et là c'est vraiment du covoiturage.

Là, ce qu'on regarde actuellement, c'est vraiment du taxi ou si c'est le client qui décide de la destination, et je vous dirais même qu'à la limite, si vous ajoutez... puis je suis un peu surprise de voir, des fois, que vous dites : Si on augmente l'offre, bien, c'est parce que prenez-vous pour acquis que la demande va augmenter? Parce que là on a 4 000 permis. Si on rajoutait, par exemple, les 3 000 d'UberX, parce que vous avez un petit peu de mélange de ce qu'on devrait reconnaître ou pas, on est rendu à 7 000. Pensez-vous que la demande de taxi, parce que là c'est vraiment du taxi, va être en conséquence? Et pensez-vous que ça va vraiment diminuer l'utilisation de l'auto? Parce qu'on sait très bien que, par exemple, on a vu des chauffeurs d'UberX tourner alentour du Reine Elizabeth une couple de fois avant d'avoir un client. Donc, ça, ça émet des gaz à effet de serre et c'est un conducteur solo.

Mais juste avant que... je vous laisserai répondre, mais je voudrais aussi vous sensibiliser, parce que je suis assez surprise de voir ça, je dois vous avouer, là, vous avez écrit, je suis un petit peu tombée en bas de ma chaise, du côté de la perception des taxes, vous avez écrit... oui, c'est ici, à votre page 13 : «Sous couvert de la question de la perception fiscale de l'économie informelle — ça, on peut dire que c'est de l'économie au noir, là — limiter les services de mobilité sera contre-productif en plus d'être inéquitable.»

Je ne comprends pas pourquoi inéquitable puis je lie ça à un autre bout de votre mémoire, équité fiscale, perception fiscale : «Il est très difficile de faire appliquer à des sociétés étrangères des lois québécoises si elles ne sont pas supportées par des traités internationaux...» Puis là vous parlez de batterie technologique pour la question des taxes et des impôts dans la restauration, la vente et l'alcool — d'ailleurs, on a assez bien réussi, je crois — puis là vous parlez de fournisseurs d'applications.

Je crois comprendre... lire entre les lignes UberX, mais UberX n'est pas seulement qu'un fournisseur d'application, il offre du transport réel, sur le terrain, de taxi, dans ce cas-là, illégal. C'est pour ça que je vous posais la question : Est-ce que vous êtes d'accord avec la perception de la TPS et de la TVQ?, parce que ce bout de texte là laisse sous-entendre que, dans le fond, si on force trop fort à vouloir appliquer la TPS et la TVQ, bien, on va empêcher la multiplication de ce que vous appelez votre cocktail de transport.

Et peut-être juste vous rappeler que, pour un bon financement du transport collectif, bien, ça provient du gouvernement, puis ses fonds proviennent des taxes et des impôts. Donc, se priver de la TPS et de la TVQ à quelque endroit que ce soit, c'est même se tirer dans le pied pour le transport collectif.

M. Pepin (François) : Je pense que, pour revenir à votre première question, les 8 millions de places, c'est effectivement... on parle de mobilité. Nous, on a élargi au-delà de l'industrie du taxi et du covoiturage. On parle de mobilité, donc ça inclut les services de transport collectif, et on le regarde pour l'ensemble de la province aussi. Il y a des conditions très urbaines, comme Montréal et Québec, mais en région aussi, actuellement, le nombre de permis est limité. Il y a des quotas émis par la CTQ, et, entre autres à Victoriaville, par exemple, ils ne sont pas capables de faire l'expansion de leur réseau de taxibus parce qu'il y a un certain nombre de permis pour la ville de Victoriaville et il n'y en aura pas plus.

Je prends l'exemple de Montréal. Depuis 10 ans, l'offre de transport collectif augmente. Il y a des nouveaux services comme Communauto et Bixi qui sont apparus, etc. Donc, l'offre de transport, de mobilité augmente, et les gens achètent de plus en plus d'autos, l'offre automobile augmente. Pensant ce temps-là, on a toujours le même nombre de permis de taxi. Donc, il y a une dichotomie à ce niveau-là, et la mobilité des gens augmente. À l'enquête d'Origine-Destination, on remarque qu'effectivement plus de gens se déplacent, et chaque personne se déplace aussi beaucoup plus, les chaînes de déplacement sont rendues plus complexes. Donc, la demande augmente, et, au niveau de l'offre taxi, on remarque une stagnation. Pour l'aspect TPS, TVQ, Philippe va répondre.

M. Cousineau Morin (Philippe) : Bien, c'était tout simplement de dire, dans le fond, que...

Le Président (M. Bourgeois) : En conclusion, peut-être, il reste à peine huit secondes.

M. Cousineau Morin (Philippe) : Oui, en conclusion... qu'on n'est pas des experts de la fiscalité, et donc, pour nous, effectivement, c'est majeur. On n'a pas la réponse, mais c'est qu'on voulait parler plus largement. On dit : Il ne faut pas régler simplement cette question-là, il faut aussi régler la question de voir tout le continuum de services, pour reprendre l'expression de votre collègue.

Le Président (M. Bourgeois) : Je vous remercie. Je cède maintenant la parole au député de Groulx, de la deuxième opposition.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, M. Pepin, M. Landry, M. Cousineau Morin, bienvenue.

Je vais revenir à la question de réduction des tarifs, là, dont vous faites état à la page 10 de votre mémoire. En fait, vous proposez de réduire les tarifs. Alors, vous savez que c'est la CTQ qui utilise un indice de coût du taxi, l'ICT, qui est fondé sur le coût d'exploitation d'un permis de taxi pour assurer un niveau de revenu convenable au propriétaire. Alors, 50 % du tarif couvre le salaire, donc le reste couvre les outils de travail, l'essence, l'entretien et autres.

Alors, est-ce que vous ne craignez pas d'appauvrir, finalement, les chauffeurs de taxi en réduisant les tarifs? Je vous pose la question.

M. Pepin (François) : En fait, comme on le précisait, on parlait d'une modulation des tarifs qui peut effectivement, à ce moment-là, amener certaines périodes où le tarif serait plus abordable pour l'utilisateur, mais ça ne veut pas nécessairement dire de diminuer les revenus des chauffeurs. Donc, à ce niveau-là, c'est important qu'on maintienne effectivement le niveau de revenu des différents chauffeurs.

Et il ne faut surtout pas confondre non plus chauffeur et permis. Le permis, c'est un permis de taxi qui a une valeur marchande, là, dans un marché secondaire, mais le chauffeur de taxi... Il y a 10 000 chauffeurs de taxi à Montréal, entre autres, versus 4 500 permis. Donc, le chauffeur de taxi, c'est vraiment celui qui vit du service qu'il offre, donc c'est important, effectivement, de préserver son niveau de revenus et même peut-être de l'améliorer. S'il y avait plus de demande, effectivement, grâce à une meilleure offre, ça faciliterait la chose.

M. Surprenant : Merci. Je lis, dans votre mémoire, page 9, que 43 % des gens voyagent seuls en auto. Alors, dans une situation où on veut favoriser la mobilité durable puis peut-être de réduire, là, l'auto solo. Alors, le taxi pourrait être une solution, mais je vois que, dans Portneuf, on a... sur le site Internet de la Commission des transports, il y a également une section pour le covoiturage. Vous faites état, là, du premier puis du dernier kilomètre. Alors, dans ce cas-là, finalement, ce qu'ils ont fait, c'est que les gens peuvent s'inscrire puis ça fait du covoiturage pour se rendre à la station, et donc c'est une façon finalement de réduire l'empreinte GES.

Alors, comment vous voyez l'évolution de cette offre-là? Est-ce qu'elle ne devrait pas être plus grandement offerte dans l'ensemble des commissions de transport? Et puis comment vous voyez aussi la compétition que ça pourrait engendrer au niveau de l'industrie du taxi?

M. Pepin (François) : Bien, il y a effectivement déjà d'ailleurs plusieurs endroits, comme à Saint-Jean ou à Trois-Rivières, où il y a des taxibus. Dans votre cas, à Portneuf, on parle de covoiturage pour faire le dernier kilomètre, là, ou amener les gens au réseau. À Trois-Rivières et à Saint-Jean, c'est des taxis collectifs, donc c'est l'industrie du taxi qui participe effectivement à compléter le premier ou le dernier kilomètre de déplacement des gens. Et, pour une entité comme une société de transport, c'est certain que c'est plus facile et c'est plus intéressant de faire affaire avec une compagnie reconnue, légale, juste au niveau du fonctionnement de l'opération de la facturation, etc., tandis que de faire affaire avec plusieurs travailleurs autonomes, ce n'est pas certain que l'offre de service va être là tous les matins.

Donc, ça, à ce niveau-là, ça prend des partenaires, et, dans ce genre de service là, le taxi est un partenaire incontournable du cocktail transports. D'ailleurs, on le voit, même sur l'île de Montréal, il y a à peu près une dizaine de taxis collectifs qui jouent ce rôle-là d'amener les gens sur le réseau principal de la STM, et ça fonctionne très bien. On parle de revenus, pour l'industrie du taxi, d'à peu près un demi-million par année.

M. Surprenant : O.K. Au niveau, effectivement... donc encore au niveau d'empreinte GES, quand les personnes handicapées et autres, qui ont besoin de transport adapté... Et ça va se faire de porte-à-porte avec le transport adapté. Est-ce que vous ne considérez pas que, pour réduire les GES, il y a peut-être une solution qui pourrait être qu'eux autres pourraient faire aussi le premier puis le dernier kilomètre vers le transport collectif pour ces gens-là et donc d'adapter un peu plus l'équipement du transport collectif? Je ne sais pas si c'est quelque chose qui peut être réaliste, mais je vous pose la question. Vous avez dû y réfléchir.

M. Pepin (François) : C'est effectivement un dossier qui date déjà de 20 ans, mais il y a plusieurs sociétés de transport qui ont mis plusieurs années à avoir des autobus accessibles. Et je dirais que la Société de transport de Montréal le fait depuis 1997, oui, mais ça ne répond pas à tout l'ensemble des besoins du transport adapté. Ça prend quand même des personnes à mobilité réduite, oui, mais relativement autonomes. Mais c'est une piste de solution, c'est certain, mais il y a un enjeu aussi. Il faut toujours améliorer l'offre de service de transport adapté parce qu'il y a quand même plusieurs personnes qui ne peuvent pas utiliser le réseau régulier. Mais le réseau régulier, l'accessibilité universelle était un enjeu extrêmement important au niveau du réseau régulier, tant autobus, que métro, que train.

M. Surprenant : Vous n'avez pas fait d'étude de coûts pour comparer le...

Le Président (M. Bourgeois) : ...

M. Surprenant : Encore du temps, oui? Il n'y a pas d'étude de coûts qui existe, qui pourrait comparer les deux modes et d'inciter finalement à aller vers un système plutôt qu'un autre, ou chacun fonctionne de son côté puis...

M. Pepin (François) : Pas à ma connaissance. Moi, je n'ai pas vu d'études de coûts.

M. Surprenant : Vous dites, à la page 6, que l'industrie du taxi évolue moins rapidement qu'évoluent les besoins des citoyens. En fait, vous annoncez que Tesla aurait une voiture entièrement autonome à peu près d'ici deux ans, d'autre part, à la page suivante. Est-ce que vous avez donc réfléchi au positionnement de ce genre de mode de transport dans l'offre globale?

M. Pepin (François) : Oui. Je vais laisser Jacques répondre pour les voitures autonomes.

Le Président (M. Bourgeois) : Assez rapidement, il reste 30 secondes.

M. Landry (Jacques) : Très vite. Disons que la vision qu'on a actuellement, c'est qu'effectivement, même si l'industrie du taxi a un bel avenir, le métier de chauffeur de taxi est appelé à diminuer au fur et à mesure que ces technologies-là de voitures autonomes vont émerger, et effectivement on pourrait s'attendre... et, si j'avais 30 ou 40 ans, j'investirais moins, comme métier, d'aller dans ça parce que, dans 25, 30 ans, il va y avoir cette disponibilité-là, et effectivement, pour la fonction de taxi pour une voiture autonome, c'est un match idéal, la voiture qui peut d'ailleurs être électrique et aller se recharger peu importe où, qui n'a pas besoin des grosses infrastructures qu'on prévoit.

Donc, effectivement, c'est quelque chose qu'il faut qu'on ait dans notre horizon quand on développe des principes...

Le Président (M. Bourgeois) : Nous vous remercions de votre contribution et nous allons suspendre les travaux quelques instants pour permettre au représentant de Hypra Taxi, M. Nader Jelidi, de prendre place. Merci.

(Suspension de la séance à 15 h 50)

(Reprise à 15 h 53)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, nous allons reprendre nos travaux. Je souhaite la bienvenue à nos invités, le président, M. Nader Jelidi, président de Hypra Taxi, si je prononce bien, et qui est accompagné. Alors, M. Jelidi, vous allez d'abord vous présenter et présenter la personne qui vous accompagne pour les fins de l'enregistrement. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Par la suite, nous aurons un échange avec les membres de la commission. Alors, à vous la parole.

Hyprasoft, Hypra Taxi et Hypra adapté

M. Jelidi (Nader) : Oui, M. le Président. Merci. M. le ministre, Mmes les députées, MM. les députés, je m'appelle Nader Jelidi, je suis président de Hyprasoft, Hypra Taxi et Hypra adapté. J'ai avec moi M. Dani Attalah, président de Hypra Limousine. Puis merci beaucoup pour nous avoir donné la chance d'être entendus dans cette commission.

Hyprasoft est une compagnie québécoise de technologie spécialiste en collaboration et en mobilité. Créée depuis 2005 et partenaire avec Microsoft, Apple et Google, elle est aussi connue sous le nom de Synerdev. Hypra veut dire... c'est un préfixe qui veut dire «beaucoup», et Synerdev, c'est une abréviation de «synergie et développement d'affaires». Un de nos principaux secteurs d'activité, c'est la logistique, surtout dans le transport.

Depuis 2011, nous avons créé une plateforme intégrée pour l'industrie du taxi régulier, adapté, limousine. Nous avons mis en place cette plateforme à la fine pointe de la technologie. On a eu le temps de bien analyser les besoins et comprendre la réalité de l'industrie. Nos programmeurs et concepteurs se sont investis pour faire part entière de l'industrie, du simple répartiteur jusqu'au décideur. En plus, nous avons travaillé pour l'intégration avec la STM, la MRC, les hôpitaux et les résidences. Autres que la technologie et le besoin fonctionnel, nous avons mis en place un modèle d'affaires inclusif qui respecte tous les intervenants. Nous avons investi, jusqu'à date, plus que 1 million de dollars et on continue; la première utilisation, fin décembre 2011, avec certains intermédiaires à Montréal.

Nous avons analysé le modèle d'affaires de certaines compagnies qui offrent la répartition automatisée aux chauffeurs de taxi et aux chauffeurs particuliers. Nous avons aussi analysé les réactions de la population, du gouvernement et celle des industries face à ce genre de modèle et, par conséquent, nous avons décidé d'entrer directement dans la compétition tout en respectant les lois en vigueur.

En septembre 2014, après plusieurs consultations, nous nous sommes associés avec plusieurs propriétaires de permis de taxi pour créer deux intermédiaires taxis à Montréal : Hypra Taxi et Hypra adapté. Par la suite, on a créé Hypra Limousine. Nous sommes la seule compagnie de technologie au Québec qui opère directement dans l'industrie de taxi en respectant les lois en vigueur sans aucune modification. Notre expérience est unique. Notre vision de la nature même de nos activités, elle est différente de celle des intermédiaires déjà établis.

Disons que nous sommes les premiers intermédiaires technologiques de taxi nouvelle génération. Et permettez-moi, dans ce mémoire, de partager avec vous cette vision issue de notre expérience. Nous avons établi une feuille de route et un plan... en fait, c'est le pourquoi, le quoi et le comment. Et, selon les consommateurs et les observateurs, on a un service archaïque, des professionnels légaux, on entend beaucoup ça dans les médias, de l'industrie face au service exceptionnel de transporteur illégal. La source de revenus des intermédiaires classiques est principalement basée sur la cotisation de ses membres, ce qui a provoqué un peu un laisser-aller dans le service offert à la clientèle. Cette perception a été créée, d'une part, par l'absence d'une concurrence sérieuse et la difficulté d'émergence de nouveaux joueurs à cause de certaines règles réfractaires à l'amélioration, et, d'autre part, par la structuration et le développement rapide du transport illégal, faisant fi des règles établies.

En tout état de cause, tout est axé sur la question du coût, surtout lors de situations économiques un peu difficiles. Néanmoins, il faut souligner qu'à service égal le client va opter pour le moins cher. Le transport illégal n'est pas meilleur, mais il est moins cher. Ajoutez à ces causes la corruption qui est présente sous plusieurs formes et que nous n'allons pas élaborer dans ce mémoire. La forme qui nous intéresse dans ce cas-ci est le monopole, exclure toute concurrence et toute diversité au moyen de certaines règles taillées sur mesure, alors plus il y aurait d'exclusion et plus il y aurait du transport illégal.

Suite à nos analyses, nous avons déterminé les objectifs suivants. Premièrement, minimiser les gaz à effet de serre; taxi partage, covoiturage flexible, optimisation des feuilles de route et favoriser les véhicules les moins polluants.

Deuxièmement, réduire les coûts de déplacement pour les clients. On propose le taxi partage et aussi les rabais.

Troisièmement, ajouter de nouveaux services aux clients selon la région : limousine, taxi partage, covoiturage et transport adapté.

Quatrièmement, établir la transparence avec des estimations des prix par compteur électronique. Le client est au courant de la progression de son transport, toutes les courses sont enregistrées et la facturation dans le contrat corporatif respecte les lois fiscales.

Cinquièmement, améliorer le service à la clientèle en permettant l'évaluation faite par le client selon une notification par critères : la ponctualité, la courtoisie, la propreté et la conduite. Priorité d'assignation des courses au chauffeur en fonction de cette note que les clients donnent au chauffeur.

Sixièmement, augmenter les gains nets des chauffeurs. On réduit le coût d'exploitation qui sont la cotisation, le coût par course, l'acquisition du matériel de répartition, minimiser les déplacements à vide par des algorithmes d'optimisation en temps réel et augmenter la demande.

Et, septièmement, maintenir une concurrence solide et réelle. C'est le réinvestissement dans la technologie, innovation et l'amélioration continue.

• (16 heures) •

Pour atteindre ces objectifs, nous proposons les points suivants. Premièrement, combattre le transport illégal. En règle générale, il faudrait que les intermédiaires offrent un service meilleur que celui du transport illégal et que la réglementation permette au transporteur légal de concurrencer les prix. Encore une fois, le transport illégal n'est pas meilleur, il est simplement moins cher.

Deuxièmement, combattre la corruption dans l'application des lois. Nous demandons que toute nouvelle réglementation garantisse la concurrence loyale et l'innovation sans aucune exclusion.

Troisièmement, instaurer un modèle d'affaires inclusif. Inclure tous les chauffeurs : taxis réguliers, limousines adaptées, chauffeurs particuliers dans le cas du covoiturage, les remorqueurs et transporteurs de biens et de marchandises. Inclure tous les clients, qu'ils paient comptant, qu'ils paient par cartes de crédit, qu'ils paient par des bitcoins, qu'ils paient par des coupons électroniques, qu'ils paient en compte. On doit les inclure dans cette plateforme, dans cette solution. Inclure tous les intermédiaires de taxi en leur offrant, sans coût additionnel, l'utilisation de la plateforme, la répartition et la facturation. Ils gardent leurs propres politiques d'adhésion et de prix. Inclure les compagnies de technologies en leur offrant

un accès aux services de la plateforme. Elles seront capables créer leurs propres applications mobiles et proposer plus de services à valeur ajoutée à la clientèle. Inclure toutes les plateformes pour accéder aux services : PC, tablettes et téléphones intelligents.

Quatrièmement, une plateforme intégrée à multiples services. Pour les clients, c'est la même plateforme dans plusieurs services, en occurrence le taxi, limousine, l'adapté, le scolaire, la livraison, le remorquage, le taxi-partage, le covoiturage et bien d'autres. Les services sont disponibles selon les régions. Les services à Montréal sont différents de ceux de Laval qui seront différents de Trois-Rivières. Pour les chauffeurs, sur la même tablette ou téléphone, ils ont les appels réguliers de la STM, de la MRC, les hôpitaux. Éventuellement et selon la nature du service, le répartiteur, le client ainsi que le chauffeur seront en communication directe et continue. Sur l'aspect sécurité, avoir des algorithmes d'identification des situations problématiques moyennant les données sur les parcours, l'accéléromètre et les différents types de capteurs qu'on peut installer sur les véhicules.

Cinquièmement, une réglementation adéquate. Pour les nouveaux intermédiaires technologiques de taxi, on demande de supprimer les agglomérations d'une façon rationnelle. Le chauffeur de taxi ne va pas se déplacer loin pour aller chercher un client. Les clients n'ont aucune notion du découpage administratif des agglomérations à Montréal. Et aussi minimiser les déplacements à vide, faciliter la création des nouveaux intermédiaires technologiques, ce qui va favoriser la compétition et la concurrence. Pas d'obligation de dôme. On propose un dôme unique par région, exemple, Taxi Montréal, Taxi Laval, Taxi Longueuil. Pas de nombre minimal de membres tel que les 25 membres exigés à Montréal pour avoir un permis de taxi, un permis d'intermédiaire en taxi.

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

M. Jelidi (Nader) : Pardon?

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

M. Jelidi (Nader) : J'ai fini. Pas d'obligation de répartiteur humain, encourager la répartition automatique. Faciliter l'obtention d'un permis de chauffeur de taxi tout en assurant une formation basée sur le service à la clientèle et une cotisation aux autorités économiques. Exclusivement pour les commandes faites par des applications, permettre une fourchette de prix basée sur le taximètre en pourcentage de dépréciation ou d'augmentation, par exemple, entre moins 50 % et plus 20 % sur le taximètre afin de mieux concrétiser la concurrence au bénéfice des clients.

En conclusion, la technologie à la fine pointe du progrès existe déjà au Québec et est conçue par des Québécois. Nous sommes entièrement capables de concurrencer localement et à l'international. Toutes les possibilités dans ce domaine n'ont pas encore été exploitées, et nous avons la capacité de répondre à une multitude de besoins logistiques et d'optimisation. Donc, tout ce que nous demandons, c'est d'adapter les lois à des nouvelles technologies pour améliorer les services à la clientèle. Je vous remercie.

Le Président (M. Reid) : Merci. Vous avez fait 10 minutes exactement. Alors, nous allons passer maintenant à une période d'échange et nous allons commencer par le côté gouvernemental. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Daoust : Merci beaucoup, M. le Président. Messieurs, bonjour. Bienvenue à la commission. Écoutez, vous dites que vous êtes les premiers intermédiaires technologiques de taxi, entre guillemets, nouvelle génération, alors il serait intéressant pour la commission que vous nous expliquiez votre plateforme, votre modèle d'affaires. Ça fonctionne comment, ce que vous faites?

M. Jelidi (Nader) : Techniquement?

M. Daoust : Oui.

M. Jelidi (Nader) : Alors, on a une plateforme qui permet à des chauffeurs de s'inscrire, qui permet à des clients corporatifs ou à des clients particuliers de s'inscrire, et on a une plateforme au milieu pour gérer toute la répartition en fonction des besoins et des caractéristiques et aptitudes de l'autre côté. En plus, à chaque course qui a été établie, il y a une facture qui sort, une facture côté client et une facture côté compagnie de la part du chauffeur. La plateforme elle-même, c'est une plateforme à services multiples. Ça veut dire qu'on peut en ajouter, des services, autant qu'on peut. C'est pour cela qu'on a fait ce qu'on appelle un «open service» pour laisser la porte ouverte à toute autre compagnie de technologies de se connecter et d'offrir un service additionnel à la clientèle.

Alors, à la base, nous sommes une compagnie de technologies, et lorsqu'on a vu un peu la situation, parce qu'on est un peu intéressés par le transport, on a décidé, par l'aide des chauffeurs, de créer les intermédiaires en taxi. Et on a dit qu'on va faire un modèle d'affaires qui va faciliter énormément la création des compagnies en mettant presque à zéro, presque... on essaie de baisser à zéro les frais d'exploitation et la charge d'exploitation des compagnies. Alors, en tout temps, si un nombre de chauffeurs décident de faire ensemble une compagnie, c'est très facile avec nous de le faire, puis, s'ils ont à proposer un certain service spécifique à la clientèle, ils sont capables de le faire. On leur permet de faire ça et on leur donne l'occasion de le faire sans aucun coût de leur part.

M. Daoust : Ce que je comprends maintenant, c'est que vous avez... bon, des gens décident d'utiliser votre plateforme. Votre plateforme, si un client appelle, par exemple, mais que vous êtes connu, alors vous publicisez votre

plateforme, parce que c'est vous qu'ils appellent, je présume. Alors, peut-être que vous pourriez me répondre à cette partie-là?

M. Jelidi (Nader) : Alors, pour Hypra Taxi, c'est Hypra qu'il appelle. Il y a d'autres compagnies, il appelle l'autre compagnie qui utilise notre système à nous. Ce n'est pas obligatoirement qu'il appelle par une application mobile. On est très inclusifs. On permet aux gens d'appeler au téléphone, puis la répartition, tout ce qu'elle a à faire, c'est de saisir l'information sur le système. Elle aurait pu être faite par le client lui-même. Il n'y a pas d'intervention entre le client et le chauffeur qui est disponible pour prendre l'appel.

Alors, les autres compagnies... on a une autre compagnie qu'on travaille avec, à Repentigny, Taxi Rive-Nord, et qui commence à prendre notre solution parce qu'ils ont trouvé que, sur le plan de coût, de charge, ça, c'est très compétitif. Alors, on donne toute la technologie, on donne toute la gestion, de bout en bout, pour une compagnie de taxi. Nous, principalement, on ne prend que 0,41 \$ avant taxe sur chaque appel qui est complété. Alors, lorsqu'ils gagnent, on gagne. Lorsqu'ils n'ont pas d'appel, on n'a pas d'argent. Pour nos propres chauffeurs à nous, comme étant Hypra, nos chauffeurs ne paient pas de cotisation. Tout ce qu'ils paient, c'est 0,41 \$ à l'appel, et nous sommes responsables d'aller chercher le nombre d'appels qu'il faut pour nos membres. C'est comme ça qu'on a construit ce modèle qui est gagnant-gagnant.

M. Daoust : O.K. Je trouve intéressant... parce que ma question suivante était : Ça coûte combien? Ce n'était pas 0,40 \$ puis ce n'était pas 0,42 \$, vous l'avez fait à 0,41 \$. Je suis curieux, qu'est-ce qui vous fait arriver à ce montant-là? C'est votre coût plus une marge ou... Ça fonctionne comment?

M. Jelidi (Nader) : Lorsqu'on a mis ce modèle-là, on l'a divisé en quatre parties. Alors, le coût par course contient quatre dividendes. On utilise, nous, la première, qui est 0,41 \$, qui est les frais de l'infrastructure de tout le système informatique sur le cloud qu'on a. Les trois autres, on les a laissés ouverts parce qu'on est ouverts à les ajouter à des fournisseurs d'appels, ou à d'autres compagnies, ou aux transporteurs. Alors, il y a de la place, c'est pour cela qu'elle est reculée à 0,41 \$, en laissant la place à d'autres joueurs, à d'autres intervenants d'aller et faire des affaires en utilisant notre plateforme.

M. Daoust : Alors, je suis curieux, imaginons que, pour les fins de la discussion, que l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau décide de prendre un abonnement avec vous en disant : Mais moi, pour que tu puisses prendre un passager chez moi, si tu viens le chercher — reprenez-moi pas sur le chiffre — c'est 2 \$, par exemple. Votre...

M. Jelidi (Nader) : Exactement. Ça va être 2,41 \$, l'appel. Ce qu'on fait, on est très marché. Ça veut dire que le chauffeur, le conducteur n'est pas obligé de prendre l'appel. Au premier temps, il va le recevoir, il va voir c'est qui, le fournisseur d'appel, et combien ça coûte, cet appel. Ça dit : Hypra Taxi, 0,41 \$. Ça va dire : l'aéroport de Montréal, 2,41 \$. C'est à sa discrétion d'accepter ou de refuser l'appel.

M. Daoust : O.K. Ça va bien. Maintenant, vous avez déjà des personnes qui utilisent votre système. Vous avez combien d'appels, là, dans un mois, par exemple, actuellement?

M. Jelidi (Nader) : On n'a pas beaucoup d'appels pour l'instant, pour des raisons... Pardon?

Une voix : ...

M. Jelidi (Nader) : Tout d'abord, on est en train de mettre d'autres plateformes, comme le transport adapté, qui est quelque chose qui nous prend aussi beaucoup de temps et de... comme le transport régulier, comme on prépare le transport de covoiturage, de taxi-partage et limousine, qui nous prennent beaucoup de temps, et toute notre plateforme, et tout notre staff est concentré sur le déploiement des nouveaux services.

M. Daoust : Maintenant, pour que votre système vive bien... Mais c'est parce que vous m'avez un peu surpris, tantôt, en disant : Notre système respecte toutes les règles. Donc, on n'a aucun changement à faire sur nos règles pour que vous puissiez utiliser votre plateforme. Est-ce qu'on peut la rendre plus souple, plus facile?

• (16 h 10) •

M. Jelidi (Nader) : On a créé les intermédiaires en respectant toutes les règles en vigueur sans aucune modification des lois et on opère depuis un an de cette manière-là.

Maintenant, pour qu'on aille un peu vers l'avant et mettre les services à la clientèle comme il faut, on a énuméré une liste de demandes qu'on essaie de rendre... le centre de l'intérêt, c'est le client. Toutes ces demandes qu'on a mises ici, c'est le client qui est bien dans notre focus. Et je dis, entre guillemets, si le client est dans notre focus, ça oblige que le chauffeur l'est aussi, parce que, si le chauffeur n'est pas bien traité, il ne fait pas son argent comme il faut, il n'est pas bien servi aussi, on n'aura pas un bon service à la clientèle. Et de là l'idée d'enlever la cotisation et de réduire le coût d'exploitation de ces chauffeurs-là, de ces conducteurs, pour que je donne un peu de marge pour les chauffeurs, et aller rendre le système automatisé qui, lui, nous permet de réduire le coût d'exploitation, et on va jouer sur l'économie d'échelle à la place de faire des cotisations ou aller chercher l'argent de nos chauffeurs.

M. Daoust : Vous avez mentionné tantôt, puis je ne suis pas sûr que j'ai bien compris, j'ai un problème avec mes oreilles, vous avez... Le coût de développement était de combien, déjà?

M. Jelidi (Nader) : Ça a dépassé... C'est 1 276 000 \$, quelque chose comme ça.

M. Daoust : Et est-ce que c'est une plateforme? Parce que ça a été développé ici? À Montréal? À Québec?

M. Jelidi (Nader) : À Montréal.

M. Daoust : À Montréal. Alors, est-ce que c'est une technologie que vous avez l'intention de vendre? Parce que les plateformes poussent un peu partout, de ces temps-ci. Vous avez une plateforme qui semble intéressante...

M. Jelidi (Nader) : On a un modèle d'affaires qu'on appelle Software as a Service, SaaS. Ça veut dire qu'on loue le service, et il y a plusieurs raisons pourquoi on fait ça. Entre autres, c'est que la maintenance et la compétence sur le plan technologique deviennent de la responsabilité de la compagnie qui donne ça et non plus... on ne fait pas des contrats de vente, de maintenance ou du support, puis vous, vous avez une version x, et l'autre, vous avez une version y, puis on devrait travailler dessus.

Alors, on décide, pour minimiser nos coûts de maintenance, que ça soit la même version avec son coût de maintenance pour les clients, puis c'est gagnant-gagnant aussi, entre nous et les clients. Il n'y a pas de coût d'acquisition. Si quelqu'un veut faire une compagnie de taxi, il fait la compagnie de taxi, il n'y a pas de coût extra.

M. Daoust : C'est un «plug-in» que vous avez. Écoutez, je continuerais, c'est intéressant. Je vais laisser quand même la chance à mes collègues de vous poser aussi des questions.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Écoutez, le développement de votre entreprise est bien intéressant. À la section 4, vous nous parlez d'une plateforme intégrée à multiples services. Je suis un peu confus ici parce qu'on parle de taxi, limousine, adapté, scolaire, livraison, remorquage, taxi, covoiturage, etc. Et tout à l'heure, quand vous nous donniez des explications, vous nous parliez de frais d'appel et possiblement de trois autres structures de coûts puis ici vous nous parlez d'une multitude de services. Donc, je voudrais que vous expliquiez comment ces deux fonctions-là se distribuent.

M. Jelidi (Nader) : Alors, on a des services par région. Ça veut dire, si, dans une région, on a le transport adapté, on déploie le transport adapté puis on va chercher les sous-contractuels, qui sont les chauffeurs et les propriétaires qui ont ce genre de véhicules là, et on les met ensemble avec les clients corporatifs ou les particuliers. Ce service-là a un prix à l'appel qui est de 0,41 \$.

Si maintenant on va aller vers le covoiturage, on va faire la même chose. Ce service-là aussi, il a un prix de 0,41 \$, qui sont les services d'infrastructures du système lui-même qu'on a, il faut le payer. Et le taxi aussi, le taxi-partage aussi qu'on veut mettre, c'est de la même... et, en plus, on a permis une différenciation des prix dans les services. Ça se peut que le service de limousine, que ce n'est pas 0,41 \$, c'est 1 \$. Alors, c'est une décision d'affaires, à ce moment-là, et des ententes entre les intervenants. Et, comme si l'aéroport de Montréal utilise le système ou n'importe quel fournisseur de services, il peut dire : Moi... Si une autre compagnie aussi l'utilise, elle va dire : Nous, on ne fait pas 0,41 \$, on fait 1,75 \$ par appel. Tout le système est fait pour donner une facturation, un suivi complet dans ce sens-là.

M. Bolduc : Merci. Maintenant, si on regarde votre plateforme ici, est-ce que vous croyez qu'elle pourrait facilement être adaptable, par exemple, pour les régions rurales, où là on parle définitivement de transport adapté, de transport autobus, de taxi et d'une multitude d'autres formes, par exemple, le remorquage, où on n'est pas pris avec des autoroutes et des... il y avait des contrats ou des sous-contrats, etc. Est-ce que vous avez regardé un marché pour les régions, entre autres?

M. Jelidi (Nader) : On veut offrir un système intégré et on sait que l'intégration, ça ne vient pas le lendemain. Ça doit se faire par étapes, et on devrait faire des ententes et des accords avec différents joueurs. C'est pour cela que, lorsque vous voyez, sur notre application pour les clients, qu'il y a taxi, transport de «parcel» et transport adapté, ça veut dire que le reste des services, en fonction de nos ententes... Si on veut, par exemple, travailler avec Communauto et compléter le spectre du transport intégré, la plateforme a été faite dans ce sens-là. Il suffit simplement de se mettre d'accord, de s'intégrer et de voir comment on aligne les choses d'une façon technique et d'une façon aussi affaires.

M. Bolduc : Merci. À la section 5, vous parlez d'une réglementation adéquate. Vous nous dites : «Exclusivement pour les commandes faites par application, permettre une fourchette de prix basée sur le taximètre en pourcentage de dépréciation ou d'augmentation...»

Donc, vous nous parlez ici de modulation de prix? Donc, la plateforme est capable de faire une modulation, et vous préconisez... Est-ce qu'elle est obligatoire aussi?

M. Jelidi (Nader) : Non. Je vais vous dire comment ça fonctionne.

Le Président (M. Reid) : Nous n'aurons malheureusement pas le temps parce qu'il reste 10 secondes. Alors, nous allons passer à l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Donc, bienvenue, M. Jelidi, M. Atallah. J'ai votre plateforme. Effectivement, félicitations pour le développement de votre plateforme, et j'aime particulièrement votre conclusion : «La technologie à la fine pointe du progrès existe déjà au Québec et est conçue par des Québécois. Nous sommes entièrement capables de concurrencer localement et à l'international.» Et juste rappeler que c'est déjà depuis décembre 2011 que vous êtes dans ce développement-là. Donc, félicitations!

Et j'aimerais peut-être revenir sur quelques-unes de vos recommandations, parce que, comme le disait le ministre, oui, vous avez fonctionné dans... puis c'est possible de développer des applications tout en respectant les lois, mais vous suggérez quand même des améliorations pour améliorer le service à la clientèle, et il y en a peut-être quelques-unes que j'aimerais que vous nous expliquiez.

Donc, pas d'obligation de dôme. Le dôme, j'imagine, c'est ce qui est au-dessus du taxi, là, la petite affiche lumineuse. Donc, peut-être nous expliquer pourquoi.

M. Jelidi (Nader) : Alors, si vous voyez un peu la problématique actuelle ici, à Montréal surtout, vous allez voir que les compagnies, c'est comme si elles s'approprient les taxis, alors que les taxis sont des autonomes, et puis ils devraient payer des cotisations, puis ça devient comme des clans. Ça ne joue pas dans l'intérêt du client. Ça ne joue pas dans l'intérêt du client.

Un chauffeur d'une compagnie X qui se trouve juste à côté, puis le client de l'autre côté de rue qui appelle une autre compagnie, et puis c'est un peu plus loin, à deux kilomètres, pourquoi il n'est pas servi par celui qui est juste à côté? Ce n'est pas correct sur tous les plans, ni pour le client, ni pour le chauffeur, ni pour l'environnement, ni pour le pauvre chauffeur qui va arriver après deux kilomètres, puis il ne va pas trouver le client parce qu'il y a un autre qui vient de passer et il a pris le pick-up. Il n'y a que des inconvénients là-dedans.

Il faut qu'on enlève cette affaire-là pour que les chauffeurs, tout d'abord, ne se sentent plus propriétés d'une compagnie. Ils doivent sentir que le client, c'est leur client. Ce n'est pas le client de la compagnie, c'est leur client. Lui, il est autonome, il est indépendant, il donne un service à la clientèle. On doit lui donner cette responsabilité. Il ne va plus dire que c'est le client de la compagnie, il va dire : C'est mon client, parce que c'est Taxi Montréal qui va faire l'affiche. On doit les identifier. Ça, c'est obligatoire, parce qu'on a besoin de ça. C'est ça.

Mme Ouellet : Après ça, on nous a déjà, lors de la commission parlementaire, parlé des agglomérations, et vous proposez de supprimer les agglomérations. D'un côté, oui, il y a une amélioration, parce que ça permet de ne pas avoir de voyage à vide, mais, de l'autre côté, pour les secteurs qui sont moins en demande, si on ne met pas des agglomérations, peut-être qu'il va y avoir moins de chauffeurs qui vont vouloir être dans ces secteurs-là, ils vont se retrouver, par exemple, tous au centre-ville.

• (16 h 20) •

M. Jelidi (Nader) : On va faire le tableau entre le pour et le contre lorsqu'on prend des décisions sur l'avantage qui dépasse les inconvénients ou non puis on va trouver que les avantages dépassent les inconvénients. Et puis, le marché, il a toujours une autorégularisation. Il n'y a pas un chauffeur qui se déplace samedi soir de la pointe de l'île pour aller à la ville, au centre-ville de Montréal. Il va trouver tous les chauffeurs qui sont devant lui, puis qui va rester là, puis qui ne va jamais le refaire. Puis ça va lui coûter plus cher aussi de faire ça. Il faut que la solution soit... garantit le résultat par sa conception, par sa conception elle-même. Si on laisse le marché régulariser certaines affaires, le bon sens va gagner et le rationnel et le pragmatique vont gagner.

Alors, moi, personnellement, je crois que les chauffeurs vont se placer, d'autant plus que de les informer et de leur donner des outils qui vont savoir combien de véhicules sont disponibles, occupés ou libres sur l'île de Montréal et combien les appels, depuis les 15 dernières minutes... où est-ce qu'ils sont. À ce moment-là, le chauffeur, il va avoir une idée très bien claire de ce qui est sur le terrain et il va décider. Je crois qu'un chauffeur qui se trouve dans un secteur à l'extérieur et qui retourne vide et puis quelqu'un lui lève la main puis il ne le sert pas, qu'est-ce qu'il va dire, le client? C'est un mauvais service. Le client ne comprend pas qu'est-ce que c'est, une agglomération. Il nous appelle, il nous dit... On dit : On ne peut pas appeler telle compagnie dans certains cas, c'est quoi, ce service? On est obligés d'expliquer, mais il n'a pas le temps, il raccroche le téléphone, et ce n'est pas bon pour l'image de la relation à la clientèle qu'on donne.

Mme Ouellet : L'autre recommandation : pas d'obligation de répartiteur humain.

M. Jelidi (Nader) : Pour l'instant, on est obligés, à Montréal au moins, d'avoir un 24 heures de répartition, des gens qui sont là, qui répondent au téléphone. Prenez le coût d'exploitation relié à ça et ramenez un transporteur illégal qui, lui, par un simple système informatique, il répond aux besoins puis il sélectionne, il cible sa clientèle. Ce n'est pas de la compétition loyale, celle-là. Il y a des coûts qu'on paie; lui, il ne les paie pas, il est capable de faire des rabais qu'on ne peut pas faire.

Alors, on demande, pour les... ce n'est pas une obligation de ne pas avoir, c'est d'enlever l'obligation de les avoir, et les intermédiaires, ça, ça va être une décision d'affaires. Je dirais, moi, personnellement, pour le transport adapté, il faut toujours avoir des répartiteurs parce que les gens, dans la majorité des cas, ils vont appeler par téléphone puis ils sont incapables de répondre un peu aux besoins spécifiques.

Mais, pour le reste, dans la majorité des cas, si on est dans un bar, par exemple, à Montréal, puis le barman, il touche une tablette, on prépare la tablette, ça s'appelle Hypra entreprise, il frappe ici et dit : Je veux un taxi. C'est tout. Le taxi le plus proche se déplace, il arrive, il le voit. Pourquoi il doit prendre le téléphone, appeler la répartition? La répartition est resaisie, parce que, dans notre cas à nous, elle est resaisie, et resaisir l'information, c'est une perte de coût, de notre bord, qu'on veut transmettre ça soit au client soit au chauffeur.

Mme Ouellet : Donc, je pense qu'il y a plusieurs recommandations qui seront à étudier dans nos discussions suite à l'étude des différents rapports que vous nous soumettez. Et donc, actuellement, vous offrez et la plateforme et le service. C'est ce que je comprends, vous avez les deux et, dans le fond, vous travaillez avec la STM et des MRC pour le développement de cette plateforme-là.

M. Jelidi (Nader) : Pas tellement. On a déjà travaillé avec la STM, dans le cadre... avec un intermédiaire, dans les années... jusqu'en 2014. Nous, Hypra n'a pas d'entente avec la STM. Ce n'est pas des contrats, c'est des ententes. Nous avons beaucoup de solutions pour la STM, parce que, pendant deux ans qu'on a travaillé ensemble avec l'équipe de M. Alain Rochon, le directeur du service informatique de la STM, ils savent très bien qu'est-ce qu'on a, on sait très bien qu'est-ce qu'ils ont. On a travaillé ensemble sur l'amélioration de leur système aussi et du nôtre. Alors, ça, d'un côté, et puis notre plateforme est là pour minimiser pas mal de coûts pour la STM. C'est déjà prêt, ça fait presque un an et demi.

Avec la MRC, à L'Assomption, on a commencé ça fait deux mois puis on a commencé à s'intégrer pour que les appels qui partent de L'Assomption vers Taxi Rive-Nord ne sont pas à resaisir ou à taper sur une feuille. Ça rentre directement sur le système, le suivi se fait automatiquement.

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

M. Lemay : Merci, M. le Président. Merci, messieurs, d'être avec nous cet après-midi. Vous savez, moi, j'ai une question. On va continuer dans l'élément 5, une réglementation adéquate.

Le dernier point, là, vous mentionnez exclusivement pour les commandes faites par application, bon, vous voulez faire une fourchette de prix. Dans le fond, si je comprends, c'est que, pour le chauffeur de taxi, lui, il a un coût supplémentaire à sa course parce qu'il doit payer le frais. Mais, en plus de ça, on lui dit : La course, vous allez avoir un revenu moindre parce que vous utilisez l'application.

Est-ce que vous avez une difficulté d'adhésion avec les chauffeurs de taxi à ce niveau-là?

M. Jelidi (Nader) : Non, non, pas du tout. Pas du tout. D'ailleurs, c'est les chauffeurs qu'ils l'ont demandé. Vous allez voir qu'il y a beaucoup de choses ici, qu'on parle beaucoup avec les chauffeurs, parce qu'on ne fait pas les choses avec une distance. On est très, très intégrés avec eux, où ils nous disaient : Pourquoi on donne 20 % à telle compagnie illégale? Pourquoi on ne le donne pas aux clients? Vous voyez le revirement de...

M. Lemay : O.K. Je comprends.

M. Jelidi (Nader) : Oui. Ils reprenaient nos clients. Alors, la fourchette n'est pas obligatoire. Elle est là pour... et à la propre décision de la compagnie pour l'utiliser à la récupération des clients. C'est des rabais instantanés, peu importe la raison. On ne force pas la raison de ça.

M. Lemay : Parfait. Donc, ce que je comprends, dans le fond, c'est que, pour le chauffeur de taxi, c'est un frais, là. Si on le ramène, on veut le comparer avec votre 20 %, là, ça lui représenterait un frais de 3 % à 8 % de perte, si on veut, pour lui, puis... ou versus le client, dans le fond, qui est à... Il y avait 20 %, si on regarde une autre compagnie, là. Ça fait que, là, c'est de 3 % à 8 %, si on utilise votre application.

M. Jelidi (Nader) : Alors, s'ils calculent ça, ça reste... C'est les compagnies qui vont décider comment ils vont faire ça en fonction de situations. Le pourcentage de... de demander plus aussi, à 20 %, on n'a pas demandé plus que ça. 20 % c'est bon. Moins 50 %, ça permet une défensive. Puis le chauffeur, lorsqu'il reçoit l'appel, il y a un petit ticket rouge, un ticket rouge qui sort sur sa tablette qui dit que cet appel est à, disons, 20 %. Toujours, le chauffeur peut accepter ou refuser, mais, s'il accepte, il doit respecter contractuellement, parce que le contrat entre nous commence à ce moment-là, à l'acceptation. Il doit respecter ça et il donne le rabais au client.

M. Lemay : Parfait. Si on regarde, la ville de Montréal, ils sont venus nous dire qu'ils songeaient à utiliser, là, quelque chose comme Taxi Montréal, une application, là. Est-ce qu'ils vous ont approché? Est-ce qu'ils connaissent votre existence pour dire... au lieu qu'ils développent quelque chose ils pourraient déjà aller avec vous?

M. Jelidi (Nader) : Avec la nouvelle direction, oui. Avec la nouvelle direction, c'est... On a, avec Mme Linda Marchand... on s'est rencontrés puis on a fait la présentation. Deux heures, ce n'est pas assez pour tout expliquer et tout montrer, mais il y a une très bonne collaboration dans ce sens-là.

M. Lemay : O.K. Parfait. Puis, si on regarde une compagnie de taxi, là, qui décide d'aller avec vous, et puis on fait des hypothèses que le succès est phénoménal, puis, à ce moment-là, la compagnie, elle dit : Mais moi, j'aimerais réduire mon frais, là, le 0,41 \$, là, peu importe, là, est-ce que vous croyez... Est-ce que vous, votre 0,41 \$, il est fixe aujourd'hui par rapport au nombre de clients que vous avez ou c'est quelque chose qui peut varier dans le temps?

M. Jelidi (Nader) : On donne, nous, une garantie de trois ans pour ça, et puis c'est modulé en fonction aussi du coût de la plateforme. Alors, le nombre de services augmente. Le nombre de «plug-ins», disons, avec les autres

compagnies technologiques qui sont capables d'ajouter leurs propres services, augmente. Sur trois ans, c'est bon, mais la révision va se faire, parce que, si la charge a augmenté, on augmente, si elle a diminué, on diminue. L'important, c'est le net qu'on a décidé d'avoir comme montant, comme gain, est toujours à l'intérieur du...

M. Lemay : Je comprends. M. le Président...

Le Président (M. Reid) : Encore une minute.

M. Lemay : Une minute. Est-ce que vous avez quelque chose d'autre de supplémentaire, que vous n'avez pas mentionné, que vous voudriez nous mentionner? Non? Ça va? Bien, moi, ça va, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, vous allez avoir encore des questions parce qu'il reste du temps au député de Mercier. C'est à votre tour, M. le député.

• (16 h 30) •

M. Khadir : Merci, M. le Président. Donc, vous avez fait la démonstration qu'en fait il est possible, même à l'intérieur du cadre légal actuel, qui est contraignant, qui a besoin de réforme, qui n'est pas parfait, mais quand même offrir une solution technologique, comme d'autres d'ailleurs. Vous n'êtes pas unique, mais vous êtes particulièrement intégrés, parce que j'ai vu, sur l'application numérique que vous avez, là, que vous avez le transport adapté, vous avez le transport de colis, le taxi ordinaire, une application pour immédiatement passer à l'appel quand vous n'avez pas accès à l'ordinateur ou que vous ne savez pas comment opérer tout ça. Et j'imagine, vraisemblablement, le libre... pas le libre, le partage, le taxi-partage, c'est-à-dire, moi, je ne veux pas utiliser le taxi individuel, je tape sur une autre application, qui est taxi-partage, puis j'essaie de voir avec qui je peux me paier pour prendre un taxi avec d'autres personnes. Est-ce que le taxi-partage est légal dans la plupart des agglomérations, actuellement?

M. Jelidi (Nader) : Comment on le fait, c'est que le client demande, dit : Je veux partager mon voyage avec quelqu'un d'autre, le deuxième client aussi. Alors, on prend le consentement des trois, quatre clients avant de fermer la course, la tournée. Après ça, on donne l'appel à un chauffeur; avant, non. Ça veut dire que ça vient avec le consentement des clients auparavant sur... Ils vont savoir aussi le coût qu'ils vont payer parce que, dans le taxi-partage, on utilise des coûts fixes sur les segments qu'ils vont faire.

L'intention, c'est de récupérer certains clients qui, pour n'importe quelle raison, veulent payer moins cher et que, au lieu d'aller vers un transport illégal, on les ramène rapidement, mais je ne les ramène pas dans un covoiturage un peu flou, je les ramène dans un taxi-partage au premier temps.

M. Khadir : Maintenant, moi, à cause de circonstances, mon auto qui s'est brisée puis que j'ai abandonnée, et tout ça, je me suis abonné à Communauto, mais il y a des circonstances où vraiment Communauto présente des difficultés parce qu'il n'y a pas de voiture disponible, puis il faut que je me rende rapidement quelque part, puis c'est plus compliqué. Si, avec ma carte Opus, je pouvais prendre Hypra Taxi, je trouverais que ce serait une solution intermédiaire, où il faudrait que... peut-être le tiers ou la moitié du temps, je ferais ça. Est-ce que c'est possible avec votre système?

M. Jelidi (Nader) : Ça, c'est notre deuxième phase. On a la plateforme intégrée puis on va faire le paiement intégré. Le paiement intégré, ça prend des grands joueurs, puis j'ai rencontré les gens de Monetico puis les gens de Desjardins, qui sont ici, pour que les gens, moyennant une seule carte, peuvent prendre un taxi, un bus STM, un Communauto et d'autres joueurs. On aimerait arriver à ce niveau de facilité, de simplicité de services. Comme j'ai dit, à la fin, que toutes les opportunités n'ont pas été... il y a encore beaucoup de choses à faire, puis ces gens-là sont sérieux, puis je crois qu'on va se rencontrer encore une autre fois pour regarder comment on peut mettre ça en place, soit entre Communauto...

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. C'est terminé, malheureusement. Trois minutes, c'est vite passé. Alors, merci beaucoup de votre contribution aux travaux de la commission.

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

(Suspension de la séance à 16 h 33)

(Reprise à 16 h 35)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, nous reprenons nos travaux. Je souhaite la bienvenue à nos prochains invités. Il s'agit de FinTaxi. J'espère que je prononce bien.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui? Bon. Et donc vous avez 10 minutes, et, avant de commencer, je vous demande de vous présenter, présenter les personnes qui vous accompagnent pour les fins de l'enregistrement, et, après les 10 minutes, nous aurons un échange avec les membres de la commission. Alors, à vous la parole.

FinTaxi II inc.

M. Hébert (Michel) : D'accord. Alors, bonjour, M. le Président, M. le ministre, distingués membres de la commission, et merci de nous accueillir aujourd'hui. Je me présente, je suis Michel Hébert, je suis le directeur général de FinTaxi et du Centre de formation professionnelle pour l'industrie du taxi au Québec, donc l'École du taxi. À ma droite, Josée Patry, vice-présidente au développement des affaires et, à ma gauche, notre conseiller juridique, Me Jacques Carpentier.

Alors, FinTaxi est une société en commandite dont le commanditaire principal est le Fonds de solidarité FTQ, un acteur majeur dans la croissance économique du Québec et la retraite de plus de 600 000 actionnaires épargnants. Créée en 2002, FinTaxi offre des services de financement pour l'industrie du taxi à travers le Québec, et ce, depuis 2003. Son activité principale est le financement de permis de taxi et de véhicules-taxis. À cela s'ajoute le financement des besoins à terme pour les intermédiaires de service, comme le financement d'équipements informatiques, de tablettes, de GPS, etc.

Lors de sa création, le fonds a investi 50 millions de dollars, et ça, en se fiant sur l'existence d'un cadre juridique et réglementaire régissant les activités du taxi. Cet environnement juridique est nécessaire pour sécuriser le transport du public, et pour encadrer les risques financiers reliés aux activités de taxi, et permettre l'assainissement des activités de financement propices au développement de cette industrie. La mission de FinTaxi est de favoriser l'accès à la propriété du permis de taxi pour les chauffeurs de taxi du Québec, tout en améliorant les conditions des propriétaires existants.

Les objectifs de FinTaxi sont, un, d'offrir des conditions de financement équitables et concurrentielles; offrir aux chauffeurs, qui sont des travailleurs autonomes, une alternative au marché du financement offert par les sociétés de crédit traditionnelles; assainir les modes de financement et réduire ou éliminer les modes de financement à haut taux d'intérêt; enlever la responsabilité du vendeur à financer son acheteur, s'assurer que les propriétaires de permis de taxi auront la capacité financière de rembourser leur prêt; assurer la pérennité du transport de taxi; maintenir le patrimoine, qui est le permis de taxi; et assurer une retraite aux propriétaires de taxis.

Aujourd'hui, le portefeuille de FinTaxi s'élève à plus de 100 millions de dollars et compte plus de 1 000 clients. À ce jour, le fonds a investi 80 millions de dollars chez nous. Depuis janvier 2008, FinTaxi est aussi propriétaire du Centre de formation professionnelle pour l'industrie du taxi, communément appelé l'École du taxi. L'école offre la formation de base pour obtenir le permis de chauffeur de taxi et le programme de formation continue exigés par le Bureau de taxi de Montréal, avec les différents cours qui y sont reliés, dont le perfectionnement du service à la clientèle. À chaque année, l'École du taxi forme entre 400 et 500 nouveaux chauffeurs de taxi, en plus de 4 000 chauffeurs existants pour la formation continue. FinTaxi est donc un partenaire à part entière de l'industrie.

On sait que l'industrie est régie en fonction d'un cadre législatif qui est bien établi et qui réglemente les services de transport par taxi par des lois et des règlements. Les mêmes règles doivent s'appliquer pour tous. Ce ne sera jamais équitable tant que des travailleurs autonomes qui ont payé plus de 200 000 \$ seront en concurrence avec des gens qui ne respectent pas les lois, n'ont pas de permis de taxi, qui ne paient pas leurs impôts et qui déterminent leurs tarifs et les modulent sans limite, selon la demande.

Au Québec, pour offrir ou effectuer du transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, une personne doit y être autorisée par un permis de propriétaire de taxi. C'est une barrière à l'entrée pour le contrôle de la qualité et l'offre de service. Le permis de propriétaire de taxi et l'automobile qui y est rattachée sont du capital affecté à l'exploitation de son entreprise. Pour le créancier, ce sont ses garanties en échange d'un prêt. Chaque quota de permis a été émis en fonction de la population et de ses besoins. Si d'autres joueurs s'ajoutent sans respecter le cadre actuel, cela ne fonctionnera plus parce qu'il y aura un débalancement au niveau de l'offre et de la demande. Il existe une délimitation pour desservir chacune des agglomérations. Cette mesure contrôle l'offre de service, c'est-à-dire, ça va éviter qu'un soir tous les véhicules soient situés au centre-ville puis qu'il n'y en ait aucun dans l'est de la ville, par exemple.

• (16 h 40) •

Être chauffeur de taxi, c'est aussi une profession. Tout titulaire de permis est réputé exercer une activité économique, soit une entreprise. Une formation est obligatoire dans les grandes agglomérations. Ce sont des ambassadeurs.

On reconnaît le droit à un créancier hypothécaire que lui soit transféré le permis si son débiteur est en défaut de respecter ses obligations contractuelles et à le céder. On lui permet d'exercer ses droits et FinTaxi est aussi assujettie à des règles fixées par la loi, comme le délai de 90 jours pour la revente d'un permis repris.

Nos clients reviennent de façon ponctuelle afin d'obtenir des avances de fonds. Ces avances de fonds là servent à aider leurs familles en région ou dans leur pays d'origine, payer les études de leurs enfants, les aider dans leur fonds de roulement, acheter les effets scolaires, payer leurs vacances, etc. C'est plus de 22 000 familles qui vivent de cette industrie-là.

Le transport de personnes sans permis est irréconciliable avec l'industrie du taxi. Si le gouvernement permet ce genre de transport, c'est évident que nous, à titre de créancier hypothécaire, on devra reprendre les permis qui n'auront plus aucune valeur. Pourquoi le propriétaire continuerait à rembourser un bien qui n'a plus aucune valeur? C'est comme, on l'a dit plus tôt dans la commission, si les municipalités du Québec décidaient de reprendre des résidences dans des villes en particulier plus leur dire qu'elles n'ont plus de valeur. C'est à peu près la même chose. La baisse de la valeur des permis aurait pour effet de, un, appauvrir les familles, réduire à néant leur patrimoine, qui était leur permis, et retirer leur pouvoir d'emprunt. Ce serait une lourde perte pour nos bailleurs de fonds ainsi que pour les créanciers.

En tant qu'institution financière, FinTaxi veut continuer à offrir, comme elle le fait déjà dans l'industrie, l'accès à du financement. Nous sommes pour la modernisation, l'évolution, les changements dans l'industrie du taxi, mais pas au détriment de cette industrie. Téó est un bel exemple. Il respecte les lois et les règlements, et cela ne l'empêche pas d'être innovateur, tout comme Taxi Coop ou comme Taxi Diamond.

Ce n'est pas en appauvrissant les travailleurs du taxi que nous y arriverons. Comme mesure, nous suggérons que la tarification soit révisée et modulée en fonction du service, comme le transport adapté, des jours, des heures, primes

de nuit, fériés, fins de semaine, afin de permettre au travailleur de taxi d'augmenter ses revenus. Nous appuyons les modifications réglementaires du Bureau de taxi de Montréal, que ce soit pour la sécurité des usagers, des chauffeurs, le rayonnement du taxi et le perfectionnement du service à la clientèle entre autres.

Dans le cadre de l'électrification des véhicules et de limousines, FinTaxi dispose de produits de financement puisqu'elle dessert déjà ce marché. Il y a à peu près deux ans, on a financé le premier véhicule Tesla taxi dans la région de Québec. Elle souhaite que le programme de subvention soit maintenu et bonifié par nos gouvernements afin de contribuer rapidement à la réduction d'émission de gaz à effet de serre.

FinTaxi s'impliquera activement et financièrement lors d'événements ou activités en lien avec l'industrie comme elle l'a fait par le passé. En appui à l'École du Taxi, FinTaxi va continuer de soutenir le développement des cours axés sur la sécurité des usagers et des chauffeurs et le perfectionnement du service à la clientèle. Cette approche aura aussi un objectif d'améliorer la formation quant aux nouvelles technologies qui lui seront proposées.

Il n'y a nul besoin d'augmenter l'offre de transport au Québec. Nous ne sommes pas en situation de pénurie. La législation actuelle permet de contrôler l'offre de service par le biais de quotas et de l'émission de permis.

Enfin, FinTaxi croit qu'il est important de maintenir une réglementation encadrant la qualité du service par la vérification périodique des véhicules, l'obligation de détenir un permis prouvant les compétences du chauffeur ainsi que l'absence des antécédents criminels du chauffeur. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons commencer la période d'échange avec le côté gouvernemental. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Daoust : Merci, M. le Président. Madame, messieurs, bonjour. Écoutez, je suis banquier, alors vous allez comprendre que j'ai des questions techniques, parce que je veux bien comprendre votre opération.

Quand vous faites un financement comme celui-là, vous avez parlé d'hypothèque, donc vous avez une garantie hypothécaire. La garantie hypothécaire, est-ce qu'elle se limite toujours au permis comme tel ou vous allez chercher des hypothèques plus loin?

M. Hébert (Michel) : Non. FinTaxi, quand il finance un permis, ne finance que le permis. Il peut y avoir à ça rattaché le véhicule de taxi. C'est quand même assez rare. Souvent, on va essayer de détacher le financement du permis du véhicule, parce que financer un véhicule amorti sur 10 ans, ce n'est pas très payant.

Donc, on a changé cette tendance-là qui existait dans le marché, parce qu'on a fait comprendre à nos clients que son véhicule, il va le payer pendant 10 ans, là. Ça n'a pas de sens, puis il pourrait le changer trois, quatre fois.

M. Daoust : O.K. Là, en fait, ce que je voulais m'assurer, c'est que votre garantie hypothécaire se limitait... qu'au permis comme tel, là, vous n'alliez pas chercher une garantie sur la maison personnelle, des choses comme ça. O.K.

Quand on fait une hypothèque, normalement, là — imaginons que le permis, pour les fins de la discussion, il est 150 000 \$, supposons — c'est rare qu'une institution financière, pour une valeur de 150 000 \$, va prêter 150 000 \$, elle va demander une mise de fonds aussi, elle ne sera pas la seule à contribuer. Est-ce que vous faites un plein financement ou vous demandez une participation initiale? On va appeler ça une mise de fonds initiale, là.

M. Hébert (Michel) : Nous, ce qu'on a, c'est qu'on a évalué chacune des agglomérations et on a donné une valeur à chacune de ces agglomérations-là, une juste valeur marchande, selon nous. Donc, si un permis se vend 180 000 \$ dans le A-11 et que, nous, notre limite, c'est 150 000 \$, effectivement, il va y avoir un 30 000 \$ de comptant qui va être exigé à ce moment-là, et on va financer le 150 000 \$.

M. Daoust : Est-ce que cette liste-là, parce que j'essaie toujours de prendre et de saisir les opportunités pour qu'on ait de l'information, la liste des évaluations que vous faites, est-ce que c'est une liste qui est confidentielle ou vous pouvez la partager avec la commission?

M. Hébert (Michel) : Nous autres, on est une entreprise privée et on préférerait la garder, mais on pourrait la déposer, aux fins de la commission, pourvu qu'elle ne soit pas distribuée publiquement, mais on pourrait le faire.

M. Daoust : C'est parce qu'elle pourrait nous aider dans certains travaux de la commission, de source confidentielle. L'autre point que je voudrais savoir, c'est que la durée des financements sur ça, la durée moyenne des financements, c'est quoi?

M. Hébert (Michel) : Les termes sont d'un an à cinq ans, mais je vous dirais que maintenant, avec les taux d'intérêt qui sont relativement bas, la majorité, puis c'est plus de 95 % de la clientèle, renouvelle sur un terme d'un an avec un amortissement d'à peu près 10 ans.

M. Daoust : Ça fait que la durée moyenne du prêt, avec des variations... parce que les gens prennent des périodes courtes parce que les taux d'intérêt sont plus bas, mais normalement c'est une hypothèque qui a une échéance totale d'une durée de 10 ans. Ça va.

M. Hébert (Michel) : Tout à fait.

M. Daoust : Maintenant, vous dites que les taux sont bas. C'est quoi, un taux bas?

M. Hébert (Michel) : Bien, si on regarde l'industrie, la compétition qui va passer après moi, on pourrait dire qu'un taux bas, dans cette industrie-là, va tourner, pour un financement de 150 000 \$, autour de 5,95 % à 6,3 %, à peu près, pour un terme d'un an.

M. Daoust : Environ 6 %.

M. Hébert (Michel) : Oui, environ 6 %, effectivement.

M. Daoust : O.K. Alors, ça va faire... et votre prêt moyen, là, avec les chiffres, une petite règle de trois nous apprend que c'est 100 000 \$ à peu près, votre prêt moyen.

M. Hébert (Michel) : À peu près, mais c'est un peu plus. Quand on a mis plus de 1 000 clients, là, on est à peu près à 1 200 clients, là, actifs.

M. Daoust : Quel est le taux de délinquance que vous avez dans ça, où vous devez resaisir le permis? Des questions de banquier, je m'excuse, mais c'est parce que...

M. Hébert (Michel) : Bien, c'est une excellente question. Moi, ça fait plus de 30 ans que je suis dans le financement, et j'ai été très surpris de voir que c'est une industrie qui est très profitable. Le taux de délinquance est pratiquement de zéro. Je ne dirais pas qu'il n'est jamais arrivé où on a eu à reprendre des permis, mais c'est en région, et on a toujours réussi à les revendre. Donc, sur l'existence de FinTaxi, d'à peu près une quinzaine d'années, je vous dirais qu'on n'a pas eu de perte sur les permis qu'on a financés et qu'on a repris.

M. Daoust : O.K. Mais vous en avez à peu près pas eu à reprendre, c'est ce que je comprends.

M. Hébert (Michel) : Très peu.

M. Daoust : O.K. Quand vous faites une transaction comme celle-là, les institutions financières, souvent, vont avoir un frais d'étude de dossier, il va y avoir un frais, là, au-delà du 6 % que vous chargez, mais vous allez avoir un frais d'étude. Est-ce que vous avez ce type de frais là, puis normalement ça s'élève à quoi?

Mme Patry (Josée) : On n'a pas de frais d'ouverture de dossier. Finalement, ce que le client va payer, si on parle d'un transfert de permis, si un procureur travaille avec lui au dossier, il n'y a aucuns frais pour le client. Si on parle d'un refinancement, donc le client nous demande d'acquérir son permis chez nous, à ce moment-là, il va y avoir un frais qui joue autour de 200 \$.

M. Daoust : 200 \$. C'est parce que vous avez mentionné tantôt, puis ça, c'est une partie qui m'a inquiété un petit peu, c'est que vous avez mentionné tantôt que, bon, bien, quelqu'un a besoin d'envoyer de l'argent dans son pays d'origine, parce qu'il n'est pas originaire du Québec, quelqu'un a besoin pour des études, tout ça, alors ce que ça veut dire... Puis normalement, si l'hypothèque, imaginons, a été consentie pour 100 000 \$, puis il est rendu à 80 000 \$, vous pouvez retourner jusqu'à 100 000 \$, vous pouvez retourner jusqu'ou l'hypothèque initiale avait été consentie.

Alors, ce que ça veut dire, c'est que ça devient littéralement, puis c'est rare qu'on voit ça dans un compte hypothécaire, ça devient littéralement transactionnel. Je comprends que ce n'est pas du quotidien, mais ça veut dire qu'il y a des gens qui sont toujours au maximum de leur hypothèque ou, en tout cas, qui l'utilisent comme marge.

Mme Patry (Josée) : Oui, mais ce n'est pas non plus la majorité, on s'entend, puis souvent ils ont de bonnes raisons. Les gens vont s'en servir, on parle d'aider la famille, mais ça peut être aussi une mise de fonds pour acheter une maison.

M. Hébert (Michel) : Bloc-appartements.

Mme Patry (Josée) : C'est ça. L'équité sert à plusieurs besoins.

M. Hébert (Michel) : À plusieurs choses.

• (16 h 50) •

M. Daoust : Et la dernière question, parce qu'il faut que je laisse la chance à mes collègues. Est-ce que vous en possédez? Est-ce que vous avez un inventaire? Parce que les firmes de courtage, contrairement aux banques, détiennent souvent un portefeuille des titres. Est-ce que vous détenez des permis qui sont disponibles, quelqu'un arrive puis il dit : J'aimerais ça, avoir un permis; oui, j'en ai un, je peux te vendre ça?

M. Hébert (Michel) : Mis à part ceux qu'on pourrait reprendre et qu'on revend, on n'en a pas.

M. Daoust : Il n'y a pas d'inventaire.

M. Hébert (Michel) : Non.

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

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

M. Boucher : Merci, M. le Président. Je vais vous poser des questions qui ne représentent pas nécessairement ma pensée personnelle puis ma façon de voir les choses, mais je vais vous répéter ce que j'entends à gauche puis à droite puis je veux savoir ce que vous avez à dire là-dessus. Je comprends, bon, que vous financez des permis de taxi. Est-ce que c'est le seul type d'activité que vous avez ou... vous n'œuvrez pas dans d'autres secteurs financiers que le permis de taxi? Donc, votre business, entre guillemets, est basée sur la valeur des permis de taxi. C'est ce que je comprends.

Dans l'éventualité où, bon, on a entendu, au cours de la journée, l'élimination, le rachat des permis, la baisse de valeur contrôlée, etc., vous, ça vous rentre dedans directement. Comment vous voyez ça, là? Parce que c'est sûr, tu sais, la technologie évolue. Tu sais, dans les années... début 90, quelqu'un qui voulait faire de l'argent, il se partait un club vidéo, là. C'était assuré, c'était la poule aux oeufs d'or. Aujourd'hui, quelqu'un qui me demanderait si c'est une bonne idée de se partir un club vidéo, j'aurais des sérieux doutes, là. Je lui dirais d'aller voir Netflix, puis Pay-per-view, puis etc.

Comment vous voyez... Tu sais, la technologie évolue, la façon de faire évolue. Vous ne pensez pas que vous êtes cloisonnés dans quelque chose qui éventuellement est appelé à disparaître ou à être modifié, peut-être pas demain matin, mais dans les cinq, 10 prochaines années?

M. Hébert (Michel) : Écoutez, pour le moment, FinTaxi, je pense, croit aux lois et règlements qui existent déjà dans l'industrie. Nous, ce qu'on regarde, c'est notre clientèle. Notre clientèle continue de venir chez nous, croit à leur valeur de permis. On croit aussi à leur valeur de permis. Donc, tout dépendant de ce qui va arriver à la suite de la commission, le destin est un peu entre vos mains, mais, de notre côté à nous, on sait qu'on fait du bien à notre clientèle. On le voit par ces gens-là lorsqu'ils nous rencontrent personnellement pour la signature de leur contrat, de leur hypothèque. Leurs besoins qu'ils ont, qu'on a énumérés tantôt, on rend un service à une famille, à des familles là-dedans. Donc, nous, on continue et on croit à une réglementation juste et équitable pour cette industrie-là et on va continuer là-dedans jusqu'à la preuve du contraire, là.

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

M. Simard : M. le Président, mon collègue m'a demandé de poser une petite question avant moi. Je vais lui laisser la parole, je prendrai la parole après.

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

M. Bolduc : Merci, M. le député de Dubuc. Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs, madame. Écoutez, est-ce qu'on pourrait savoir quel est le pourcentage de vos affaires qui sont dans, disons, Montréal et vs le reste du Québec?

M. Hébert (Michel) : On a à peu près, je dirais, 60 % de notre portefeuille qui est Montréal. C'est le plus gros marché, donc c'est évident, et le reste à travers le Québec au complet.

M. Bolduc : Donc, vous faites affaire partout au Québec?

M. Hébert (Michel) : On couvre l'ensemble du Québec.

M. Bolduc : O.K. Maintenant, dans les secteurs ruraux, est-ce que vous avez beaucoup de services dans ces segments-là?

M. Hébert (Michel) : Qu'est-ce que vous voulez dire par services?

M. Bolduc : Dans les comtés ruraux ou les petites municipalités, les petites villes?

M. Hébert (Michel) : On offre le service dans toutes les municipalités qui ont des permis de taxi.

M. Bolduc : O.K. Merci.

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

M. Simard : Merci, M. le Président. L'intervenant qui a passé en avant de vous, là, qui s'appelait Hypra Taxi, croyez-vous que c'est un bon outil pour redonner de la valeur à l'industrie du taxi?

M. Hébert (Michel) : Je crois que le taxi, comme je l'ai dit plus tôt, on croit à l'innovation. Je pense qu'il y a plusieurs idées qui ont été émises à cette commission-là depuis les débuts, et nous, c'est sûr qu'on va suivre la vague, c'est bien entendu. Si c'est un outil qui peut aider à faire valoir, et à maintenir, et même à faire augmenter la valeur des permis, tant mieux, c'est notre business à nous autres. Donc, nous, on est ouverts à tout ce qui peut être innovateur et qui pourrait aider à maintenir cette industrie-là en place.

M. Simard : Une deuxième question, M. le Président. Chez vous, est-ce que vous avez eu des demandes de refinancement en raison des baisses de revenus des chauffeurs de taxi par rapport à leur permis? Est-ce que vous avez dû refaire du financement en raison d'UberX, si vous aimez mieux, là?

M. Hébert (Michel) : Comme on l'a dit tantôt, le taux de délinquance est très, très bas. Donc, peu de clients sont en difficulté financière présentement. Je ne sais pas dans six mois, dans un an, comment ça va se décider, mais, si on regarde l'historique des deux, trois dernières années, la tendance est beaucoup plus à la baisse qu'à la hausse au niveau de la délinquance. Et, contrairement à d'autres secteurs d'activité où j'ai déjà oeuvré pour du financement, on n'a pas de chauffeurs propriétaires qui vont venir refinancer leur permis parce qu'ils sont trop en retard ou ils n'arrivent plus. On n'en a pas.

M. Simard : Donc, si je comprends, on n'est pas en mesure, au moment où on se parle, dans votre industrie à vous, là, du financement, on n'est pas en mesure de voir quel effet le taxi amateur — on l'appelle comme ça maintenant — le taxi amateur, quel genre d'effets ça peut avoir sur la valeur des permis de taxi ou encore la valeur du financement du taxi, là, du permis de taxi.

M. Hébert (Michel) : Bien, jusqu'à maintenant, nous, on n'a pas la preuve du contraire. C'est sûr que notre clientèle se plaint de tout ce qui se passe présentement dans l'industrie. Certains nous disent qu'ils doivent travailler un petit peu plus d'heures pour aller chercher les revenus dont ils ont besoin. Mais il ne faut pas oublier que cette industrie-là, c'est des gens fiers, qui sont orgueilleux, qui aiment leur liberté, leur autonomie. Ils aiment ça être dans un véhicule-taxi. C'est vrai, on a entendu dire, bon, être 12 heures, ce n'est pas payant, mais eux, c'est leur vie, c'est leur passion.

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

M. Daoust : Oui. J'avais une dernière question, encore une fois, technique. Ce que je comprends, alors, si vous êtes autour de 6 % puis vous avez quelqu'un qui aurait, par exemple, un financement, imaginons, pour 170 000 \$, ça veut dire que ça lui coûterait 22 000 \$ par année. Il aurait un taux... Ça lui coûterait à peu près 1 900 \$.

M. Hébert (Michel) : Le taux serait plus petit que ça, là, parce que la tarification est basée sur le montant financé et la durée. Donc, plus le montant est élevé, plus la tarification va baisser. Présentement, on parle d'un financement moyen, pour un permis A-11, disons, de 150 000 \$, donc... J'ai mis un exemple. Mais, si quelqu'un a un financement, dans l'ouest de la ville, avec deux ou trois permis, puis que ça monte à 500 000 \$ ou 600 000 \$, il ne paiera pas 595 000 \$.

M. Daoust : Non, non, je comprends, mais moi, je parle de l'individu, je travaille sur une base d'un permis. C'est parce que j'essaie de voir ce que représente la charge pour un détenteur de permis à charge mensuelle ou annuelle.

M. Hébert (Michel) : Hebdomadaire.

M. Daoust : Entre guillemets, le «cost of being in business», là, le fait que tu existes comme propriétaire de taxi. Avant d'avoir ton premier client, ça te coûte quoi?

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

M. Hébert (Michel) : En 15 secondes? O.K. Un financement de 150 000 \$, par semaine, ça coûte, Josée?

Mme Patry (Josée) : On va se donner un chiffre d'à peu près 400 \$ par semaine.

M. Hébert (Michel) : 400 \$ par semaine, parce qu'il paie à la semaine.

M. Daoust : O.K. Ça répond à ma question. Merci.

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

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Bien, bienvenue, M. Hébert, Mme Patry et M. Carpentier.

Moi, je voudrais... Vous dites que vous faites une évaluation de la valeur des permis en fonction de la géographie. J'imagine que, pour faire cette évaluation-là, vous avez fait aussi une évaluation, un peu, de l'offre et de la demande pour savoir si, effectivement, les gens... Et donc, c'est pour ça que j'aimerais vous entendre, parce que vous faites des affirmations... «Enfin, il n'y a nul besoin d'augmenter l'offre de transport au Québec. Nous ne sommes pas en situation de pénurie.»

Puis j'aimerais que vous nous présentiez un peu, sans nécessairement aller dans le détail, vos analyses, parce qu'on a entendu avant vous des gens, en commission parlementaire, qui disaient qu'il fallait augmenter l'offre. D'autres ont dit : Bien, on n'a pas augmenté le nombre de permis au Québec, parce qu'on se disait : C'est un permis par 800, on est à un par 400, ça fait que, tant qu'on n'est pas à un par 800, on n'augmentera pas.

Je voulais avoir votre évaluation à vous de l'offre et de la demande et du nombre de permis. Est-ce que ce nombre de permis là, c'est correct? Est-ce qu'on devrait augmenter? Parce que, là, vous comprenez que, si on additionne les taxis amateurs aux taxis actuels... On passe, par exemple, à Montréal, de 4 400 permis à au-dessus de 7 000 permis, là, c'est comme un autre univers complètement. Ça fait que j'aimerais ça vous entendre sur cette analyse-là que vous avez faite.

• (17 heures) •

M. Carpentier (Jacques) : On ne peut pas dire, Mme la députée, que... Écoutez, hormis la question peut-être du 31 décembre, où on a entendu des gens se plaindre du volume, de l'offre, en fait, en matière de taxis, notre clientèle ne... En fait, on parle de chauffeurs et de propriétaires. On n'a pas d'échos à l'effet qu'il y aurait, à Montréal, un manque de véhicules-taxis. Au contraire, moi, j'entends l'écho contraire, donc des prétentions à l'effet contraire. Écoutez, il y a beaucoup de gens dans le marché, et les chauffeurs, évidemment, c'est des entrepreneurs, donc ils sont maîtres de leur horaire. Donc, eux, plus il y a de clientèle, évidemment, plus les revenus vont aller en augmentant.

Et on n'a pas l'information, sincèrement, à l'effet qu'actuellement, à Montréal, il manquerait de transport ou il y aurait une pénurie. Permettez-moi, peut-être le 31 décembre, mais, hormis ce cas-là, je n'ai pas eu écho, sincèrement, qu'on serait en situation de pénurie à Montréal. On parle peut-être de faire une autre offre, diversifier l'offre, peut-être que ça vient d'Uber, mais, en termes de taxi, je ne vois pas avec... Écoutez, il y a le métro, vous avez le service d'autobus, vous avez les Bixi, Communauto. Donc, je pense que... puis vous avez 4 500, approximativement, véhicules-taxis à Montréal. Donc, on n'a pas d'information à l'effet qu'il y aurait une pénurie et qu'il y aurait nécessité d'augmenter l'offre de transport par du taxi amateur ou autre.

Mme Ouellet : O.K. Et, dans le fond, ce que vous proposez, parce que vous proposez certaines mesures, dont une sur la tarification qui soit justement modulée et qui répondrait à ce qui arrive le 31 décembre et à certaines autres journées ou soirée. Donc, peut-être nous expliquer un peu ce que vous proposez, là, comme tarification révisée et modulée. Et j'imagine que c'est une tarification qui est la même, là, pour tous les chauffeurs ou...

M. Hébert (Michel) : Bien, écoutez, on n'est pas des experts là-dedans, on est beaucoup plus des prêteurs puis des financiers. Nous autres, ce qu'on voit, c'est que ce n'est pas normal que quelqu'un qui travaille de jour, de soir, de nuit, des jours fériés, les fins de semaine ait le même revenu. On va dans les hôpitaux, ils ont des primes de soir, de nuit, des primes psychiatriques. Il y a des primes pour à peu près n'importe quoi dans certains secteurs d'activité. Et je crois, et nous croyons pour FinTaxi que les chauffeurs de taxi devraient avoir un revenu qui est modulé en fonction des périodes de l'année, que ça soit des fériés, les vacances d'été, etc., là.

Mme Ouellet : Et finalement j'ai un intérêt particulier pour l'électrification, les véhicules électriques, et vous dites que vous êtes déjà, là, dans ce marché-là. Et juste valider avec vous ce qui est encore existant sur le marché. Quand vous dites : «Elle souhaite que le programme de subvention soit maintenu et bonifié», dans les programmes maintenus, il y a le 8 000 \$ de rabais du côté du ministère des Ressources naturelles. Est-ce qu'il y a encore le 12 000 \$ de rabais du côté du ministère des Transports du Québec? Est-ce qu'il y en a un autre dont je n'aurais pas connaissance?

Le Président (M. Reid) : Alors, je vous arrête une seconde. Je vous arrête une seconde. Vous allez avoir le temps de préparer votre réponse, parce que nous devons aller voter, et donc nous sommes de retour d'ici une dizaine de minutes.

(Suspension de la séance à 17 h 2)

(Reprise à 17 h 25)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! J'ai besoin, dans un premier temps, étant donné que nous avons pris un retard, j'ai besoin du consentement des membres de la commission pour que nous puissions aller jusqu'à 18 h 25. Sinon, malheureusement, on va devoir... Je ne sais pas comment on va s'en sortir, là.

M. Lemay : C'est parce que, nous, on a un caucus à 18 heures, là.

Le Président (M. Reid) : Oui. Mais, je ne sais pas, est-ce que... je suggère peut-être qu'on peut s'arranger pour qu'il pose ses questions en premier, M. le ministre? M. le ministre, est-ce que...

M. Daoust : Oui, je suis d'accord. Je suis d'accord.

Le Président (M. Reid) : On pourrait commencer par vos questions, puis vous aurez...

M. Lemay : O.K. C'est bon.

Le Président (M. Reid) : On va essayer d'y aller comme ça. Merci. Alors, vous avez eu quelques instants pour préparer votre réponse. Est-ce que vous voulez que Mme la députée de Vachon rappelle un petit peu, là, de quoi on parlait?

M. Hébert (Michel) : Non, c'est beau.

Le Président (M. Reid) : Ça va? O.K.

Mme Patry (Josée) : Ça fait qu'au niveau de la subvention...

Le Président (M. Reid) : Allez-y.

Mme Patry (Josée) : O.K. Alors, oui, il y a une subvention de 8 000 \$ qui est existante, mais celle de 12 000 \$, elle était en projet, mais ça n'a jamais été adopté. Alors, le 12 000 \$ n'est pas versé comme subvention actuellement.

Une voix : Seulement que le 8 000 \$.

Mme Patry (Josée) : Seulement le 8 000 \$.

Mme Ouellet : Et qu'est-ce que vous suggéreriez pour que ça puisse fonctionner, l'électrification des transports?

M. Hébert (Michel) : FinTaxi, ce qu'on pense, c'est que présentement il n'y a peut-être pas de véhicule adéquat pour faire le transport. À moins d'avoir un projet comme M. Taillefer avec Téo, où tu peux interchanger les véhicules, parce que la durée de charge, selon nous, là, on n'est pas des experts là-dedans, mais on ne croit pas que le véhicule, puis c'est l'avis de nos clients aussi, qu'il y a des véhicules adéquats 100 % électriques qui peuvent faire le travail présentement, à part Tesla. Notre client, ça fait deux ans et un peu plus, mais c'est un véhicule à 100 000 \$, là. Donc, ce n'est pas à la portée de tous, mais par contre c'est un véhicule qui est capable de faire le travail présentement.

Ce qu'on a entendu dire dans les différents comités auxquels on a assisté dans le passé, les experts, que ça soit de la Polytechnique, nous parlaient d'une échéance de trois ans. Mais, nous, on est ouverts aux hybrides, aux électriques. Si on a une demande de financement pour ce type de véhicule là, nous, on les prend. Au moment où on a financé la Tesla, je crois que notre client avait obtenu quelques refus dans des institutions financières traditionnelles, et nous, la première réponse qui a été, c'est : On le fait, on embarque dans le projet.

Mme Ouellet : Parce que vous savez que les branchables sont aussi acceptées, là, pour l'aide financière, pas juste les totalement électriques, là, donc les branchables. Donc, il y a des véhicules qui ont commencé à être développés au niveau des branchables, puis c'est sûr qu'à ce moment-là il faut avoir les bornes de recharge parce qu'avec le kilométrage il faut se rebrancher régulièrement. Mais, si les bornes de recharges sont disponibles en recharge rapide, c'est possible, à ce moment-là, de faire une grande partie sur le moteur électrique.

Et peut-être, s'il me reste un petit peu de temps... J'étais un peu surprise quand même, il faut dire que je ne vous connaissais pas comme entreprise, mais de voir que vous avez aussi fait l'acquisition de l'École du taxi.

M. Hébert (Michel) : Oui, en 2008, effectivement, et on offre... L'école était sur Henri-Bourassa. Avant, elle s'appelait l'École du taxi Henri-Bourassa. Maintenant, on a rapatrié l'école dans nos bureaux à FinTaxi. C'est sûr que notre future clientèle passe par l'école, puis, avec la formation continue, la clientèle existante potentielle aussi passe par l'école.

Donc, nous, ça nous permet de faire de l'information et d'aller chercher c'est quoi leurs besoins, et ça nous a permis aussi de pouvoir créer un nouveau cours conjointement avec le CFTR, qui est l'autre école. Nous, on est privés, le CFTR est public, et on a travaillé conjointement pour travailler un cours sur les aspects juridiques sur l'acquisition d'un permis. C'étaient des questions qui étaient souvent posées. Ce cours-là a été autorisé par le Bureau de taxi et est offert depuis six à sept mois présentement.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons passer au deuxième groupe de l'opposition, M. le député de Masson.

• (17 h 30) •

M. Lemay : Merci, M. le Président. Merci d'être avec nous. Tout d'abord, bien, on comprend que, tu sais, tout l'exercice aujourd'hui, ce que vous nous apportez comme argumentaire, c'est pour le maintien de la valeur des permis, parce que, sinon, toute votre institution n'a plus la raison d'être si la valeur des permis n'est pas maintenue dans le temps.

Puis là il y a certains économistes qui recommandent, pour des gens qui utilisent des applications, tu sais, qui ont des rendez-vous par application, dans le fond, bien, d'avoir une certaine valeur de permis annuel, si on veut, ou un frais pour ne pas qu'il y ait de la concurrence déloyale avec ceux qui détiennent des vrais permis. Mais ça, il y en a qui ont avancé un chiffre de 300 \$ par année.

Tantôt, vous mentionniez, quelqu'un qui prend un prêt avec vous, c'est environ 300 \$ par semaine. Vous, vous avez mentionné que quelqu'un qui prend un prêt de 150 000 \$ — vous avez dit ça rapidement, un chiffre — ça revient à peu près à 400 \$ par semaine, si on revient ça à la semaine. Là, ce qu'on comprend aussi c'est que... je pense que, vous autres, vous financez sur 12 ans quand vous faites du financement.

M. Hébert (Michel) : ...amortissement, on a 10 ans, 12 ans et exceptionnellement 15 ans pour certains cas.

M. Lemay : Bon, bien, parfait. Ça fait que là, dans le fond, la question c'est : Si on veut atténuer, là, la perte de valeur, là, d'impact des permis, là, est-ce que vous croyez, dans le fond, qu'on pourrait faire ce chiffre-là... admettons, tu prends ton 150 000 \$, puis là tu le ramènes sur un amortissement de 15 ans, puis là tu dis : Bien, dans le fond, on pourrait charger 10 000 \$ de frais annuels à ceux qui utilisent des applications. Puis ça, ça serait-u suffisant ou ça permettrait-u de maintenir la valeur des permis puis de maintenir, dans le fond, votre entreprise?

M. Hébert (Michel) : Je l'ai dit dans mon texte, nous, ce qu'on croit, c'est que ce qu'il faut pour devenir un chauffeur de taxi, c'est l'obtention d'un permis. Présentement, c'est ce qu'il y a dans la loi, et on est pour ça. La valeur d'un permis, ça varie avec l'offre et la demande. La valeur du permis pourrait augmenter, elle pourrait diminuer, mais ça, nous, on est sujets à ça. D'aller dire, une valeur de permis à 10 000 \$, vous parliez... moi, pour le moment, je vous dirais non.

M. Lemay : Vous avez quoi en tête, comme chiffre?

M. Hébert (Michel) : Quel chiffre?

M. Lemay : Bien, supposons, là, qu'on dit... quelqu'un qui est détenteur d'un permis de taxi, lui, il a acheté son permis ou il peut le louer de quelqu'un, il n'y a pas de problème. Là, vous autres, vous pouvez faire un prêt, vous avez une hypothèque sur le permis. O.K.? Mais quelqu'un qui n'est pas détenteur de ce permis-là, donc qui utilise une application, lui, dans le fond, il n'aura jamais de permis, là, en tant que tel. Il ne fait pas l'achat d'un permis...

M. Hébert (Michel) : Mais il peut en acquérir un. Il peut en acheter un.

M. Lemay : Comment vous dites?

M. Hébert (Michel) : Il pourrait en acheter un.

M. Lemay : Bien, oui, il pourrait en acheter un, mais, si on crée une nouvelle classe de permis, là, exemple, on appelle ça, là... les permis A, là, c'est les permis qui existent déjà, puis un droit de rendre ce service-là... dans le fond, ça te coûterait comme 10 000 \$ par année pour avoir le droit, tu sais, légalement, de pouvoir faire, là, via ton application, peu importe c'est qui. Puis là tu peux limiter, tu dis : Bien, mes permis de type A, je dis qu'il y en a 4 000 présentement, est-ce que c'est ce chiffre-là qu'on veut maintenir? Les permis de type B, il n'y en aura pas plus que tant sur le marché, sur une offre de premier arrivé, premier servi. Mais ça, c'est un frais annuel. Ça veut dire, à la fin de l'année, s'il ne le renouvelle pas, il n'a pas de permis, là, à revendre, là.

Ça, ça pourrait-u être quelque chose d'intéressant qui permettrait de maintenir le service?

M. Carpentier (Jacques) : Qu'est-ce que vous faites avec le 10 000 \$ que vous percevez des chauffeurs Uber, disons, ou des chauffeurs... Qu'est-ce que vous faites avec ce 10 000 \$ là?

M. Lemay : En fait, tu sais, dans le fond, c'est le gouvernement qui viendrait percevoir. Là, il pourrait l'utiliser pour compenser, si on veut, certains chauffeurs, s'il y avait une perte de valeur. Mais l'objectif...

M. Carpentier (Jacques) : ...la problématique, là, quelle est la perte de revenus qui va être encourue par les chauffeurs suite à l'arrivée massive de chauffeurs Uber? Et moi, je pense, la problématique, elle est là. Donc, est-ce que c'est 10 000 \$, 20 000 \$? Si un chauffeur de taxi à Montréal, un exemple, fait 1 500 \$, 1 800 \$ de courses durant la semaine et que l'État permet que des chauffeurs Uber ou autres viennent dans le marché, donc offrir leurs services, quelle sera la nature de la réduction des revenus qui vont être engendrés?

Je pense qu'on doit répondre à cette question-là pour pouvoir, si on suit votre logique, indemniser de façon satisfaisante les propriétaires actuels, qui doivent assumer une charge hypothécaire et avec les autres frais qui sont inhérents à leur entreprise. Et donc, écoutez, là, est-ce que c'est 10 000 \$, 20 000 \$, 15 000 \$? C'est fort embêtant de...

M. Lemay : Puis tu sais, au final, il faut mettre une limite, là. Je veux dire, on ne peut pas arriver puis mentionner c'est n'importe qui, n'importe quand, peut faire l'acquisition. Ça fait que c'est pour ça que je parle... la notion de, genre, le permis A, le permis B, tu sais. Le permis B, là, tu n'as pas le droit d'attendre en quelque part, tu sais, tu peux juste y aller... un rendez-vous avec ton application, puis ça, c'est un frais que tu dois payer, tu sais, puis ça aide à compenser peut-être une perte de valeur de permis actuel. Puis, un moment donné, ça, ça vient s'équilibrer...

Le Président (M. Reid) : Une réponse en 15 secondes.

M. Carpentier (Jacques) : Ça revient à ce que FinTaxi... les prétentions de FinTaxi. Il n'y a pas de besoin pour l'octroi, pour augmenter l'offre de service, comme on a indiqué à Mme la députée. Donc, on revient à là. Est-ce qu'il y a un besoin? Notre position, selon ce qu'on constate, il n'y a pas de besoin pour augmenter l'offre de service au Québec et en particulier à Montréal. Donc, que ça soit des chauffeurs Uber ou autres, peu importe le type de permis, je pense que les permis qui sont actuellement délivrés rencontrent le besoin actuellement.

Le Président (M. Reid) : Alors, merci beaucoup, Mme Patry, M. Hébert, M. Carpentier. Merci pour votre contribution à nos travaux.

Les travaux sont suspendus pour quelques instants, le temps de laisser nos prochains invités prendre place.

(Suspension de la séance à 17 h 35)

(Reprise à 17 h 36)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons nos travaux. Alors, je voudrais souhaiter la bienvenue aux représentants du Mouvement Desjardins. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Je vais vous demander de commencer par vous présenter, présenter la personne qui vous accompagne pour les fins de l'enregistrement, et vous avez la parole pour 10 minutes.

Mouvement Desjardins

M. Grimard (Yvan-Pierre) : Merci, M. le Président. Alors, je me présente, Yvan-Pierre Grimard, je suis directeur, Relations gouvernementales au Mouvement Desjardins. Je suis accompagné de mon collègue Denis Bernier, qui est directeur général de la Caisse Desjardins Cité-du-Nord de Montréal.

Alors, dans un premier temps, M. le Président, je voudrais prendre quelques secondes pour saluer l'initiative du ministre des Transports et des membres de la commission pour la tenue de la commission sur le transport rémunéré de personnes par automobile. La tenue de cette commission permet d'assainir le climat puis contribue à rassurer un petit peu, là, l'ensemble, là, des joueurs de l'industrie. Donc, c'est une bonne idée de tenir cette commission-là.

Donc, notre présentation va se faire en deux temps. Pour ma part, je vais vous parler de quatre points pour camper la position de Desjardins. Ensuite, je vais céder la parole à mon collègue M. Bernier, qui va vous parler, là, de manière plus précise, là, des sujets qui sont abordés dans le cadre de vos travaux.

D'abord, M. le Président, le Mouvement Desjardins, avec 45 000 employés, est le premier employeur au Québec. Conformément aux lois, aux règlements en vigueur pour l'année 2014, les contributions fiscales en taxes et impôt du Mouvement Desjardins se sont élevées à 584 millions. À ce montant se sont ajoutées des contributions de charges sur la masse salariale de nos employés de 205 millions. Quant à nos employés, ces derniers ont versé 434 millions en impôt au gouvernement du Québec. Pour Desjardins, il ne s'agit pas de charges, mais plutôt de contributions importantes à la société et à l'économie du Québec et du Canada. Bref, d'où qu'ils viennent, qui soient-ils, quels que soient leurs sources de revenus ou leurs modèles d'affaires, tous, citoyens et entreprises, doivent payer leur juste part de taxes et d'impôt.

M. le Président, le Mouvement Desjardins est une institution financière réglementée. Le cadre auquel il est assujéti prévoit que, pour offrir certains produits et services financiers, nos ressources doivent réussir des examens, doivent détenir les permis requis et satisfaire à des exigences de formation continue. En ce moment, nos membres et nos clients peuvent compter sur un réseau de distribution qui s'appuie sur l'expertise de plus de 8 000 détenteurs de permis, et ce, conformément à la Loi sur la distribution de produits et services financiers. Pour le Mouvement Desjardins, il ne s'agit pas de charges ou de fardeau administratif. Il s'agit de conformité, de protection des déposants, des investisseurs et des assurés.

• (17 h 40) •

Mon troisième point. En septembre dernier, plus de 1 400 administrateurs du réseau des caisses Desjardins se sont réunis à l'occasion de notre 22e congrès. Au cœur de ces discussions : l'évolution accélérée du numérique, de la mobilité et de notre capacité à nous adapter. Desjardins s'est bâtie sur l'innovation. La première caisse, on est les premiers exemples. Ça n'existait pas avant qu'Alphonse Desjardins conçoive ça. Ensuite de ça, on parle d'Ajusto, notre solution de télématique en assurances. On parle de Hop-Ép@rgne et aussi de Monetico. Je pourrais vous donner encore d'autres exemples, mais je vais arrêter ici. Bref, pour Desjardins, l'innovation et le respect des lois et règlements ne sont pas en opposition.

Le dernier point que je voulais porter à votre attention concerne le volet assurances dans le dossier. Donc, en suivant vos travaux, j'ai entendu les représentants d'Uber parler d'une assurance responsabilité qu'ils prenaient pour leurs partenaires chauffeurs, et donc ils payaient, là, la prime entièrement. J'ai fait quelques téléphones du côté de mes collègues d'assurances générales pour savoir de quoi il s'agissait, et, en fait, on ne sait pas trop de quoi il s'agit. On ne sait pas qui est l'assureur et on ne sait pas non plus qu'est-ce qui est couvert exactement. Cependant, mes collègues m'ont rappelé que le formulaire d'assurance automobile du Québec, le FPQ 1, formulaire réglementé par l'Autorité des marchés financiers, contient certaines exclusions, notamment lorsqu'un véhicule est utilisé pour faire du transport rémunéré de personnes.

Dans ce contexte, il est possible que des partenaires chauffeurs ou toute personne effectuant du transport rémunéré de personnes par automobile aient de mauvaises surprises en cas de sinistre. Il nous semblait pertinent de porter ça à l'attention de la commission pour jeter un petit coup d'oeil, là, de ce qu'il en est exactement.

En somme, ce que Desjardins recommande à la commission, c'est de se baser sur trois critères, sur trois principes, si vous voulez, les mêmes que le ministre des Transports, ce qui est très bien : sécurité, qualité et équité. Puis, quand on parle d'équité, ce qu'on recommande, c'est lorsque... peu important les décisions qui sont prises, il ne faudra pas se retrouver dans un contexte où les gens de l'industrie du taxi qui travaillent conformément aux lois et règlements se retrouvent pénalisés par les modifications que le législateur fera à la législation pour réorganiser, là, le transport de personnes.

La bonne nouvelle dans tout ça, c'est que toutes les parties — on a suivi les travaux attentivement — toutes les parties sauf une semblent poursuivre les mêmes objectifs. Alors, c'est ce qui complète, là, ce que je voulais vous dire.

Maintenant, si vous permettez, M. le Président, je laisse la parole à mon collègue.

M. Bernier (Denis) : Merci, M. le Président. D'une part, j'ai suivi attentivement les travaux depuis le début des travaux de la commission puis j'étais heureux de constater que, dans le fond, contrairement à ce qu'on entendait, ça bouge beaucoup dans l'industrie du taxi. Il y a beaucoup de développement, il y a beaucoup de travail qui se fait, beaucoup plus centré sur la clientèle et toutes catégories de clientèle.

Mais je voulais me permettre de souligner tout particulièrement le travail qui a été fait dans la région de Québec puis qui a été détaillé lors de la présentation du RITQ, jeudi passé. Pourquoi je le prends comme exemple? C'est simple, c'est parce que c'est un résultat qui peut être obtenu uniquement quand l'ensemble des intervenants décide de s'asseoir, de s'unir ensemble, de mettre en commun leurs ressources financières, leurs compétences, leur savoir-faire pour l'amélioration de leur industrie. Lorsqu'il y a de la coopération, là, tout le monde gagne. Puis ça, nous autres, on a appris ça, dans Desjardins, là, en passant. Et tout ce travail a été fait dans le respect des lois puis des règlements en vigueur, en passant, là. Donc, c'est étonnant, hein, on est capables de faire ça en respectant les lois et les règlements.

Le résultat? Bien, le sondage qui a été réalisé par une firme qui s'appelle Mainstreet en août dernier révèle que la population de Québec est satisfaite des services offerts par son industrie de taxi, d'autant plus que les gens de Québec sont, dans les faits, moins favorables à l'application d'Uber que la population de Montréal.

Il me semble que les autres régions du Québec auraient peut-être avantage à s'inspirer de ces initiatives et j'oserais même dire qu'elles pourraient peut-être se joindre et créer un mouvement extraordinaire de changement dans l'industrie du taxi.

En regard du contexte présent de l'industrie, la lecture qu'on en fait... Moi je suis de terrain, je suis directeur de caisse puis, dans ma caisse, je finance 955 permis de taxi. Mon concurrent, c'est Michel, qui a passé... et c'est un ami, en passant, là, on a de bonnes relations ensemble. Et je voulais juste vous dire qu'en regard du contexte présent de l'industrie du taxi, nous constatons que les propriétaires de permis, les chauffeurs, les intermédiaires et les opérateurs traversent un période difficile, où les profits qui sont indispensables à l'investissement dans l'innovation se font de plus en plus minces.

Il y a une concurrence soudaine et grandissante qui affecte leurs revenus, puis qui n'est pas toujours honnête, la concurrence. Il y a un renforcement réglementaire, qui est légitime, en passant, mais qui se traduit systématiquement par une augmentation visible des coûts d'exploitation. Puis il y a finalement une tarification qui est établie selon un système non conçu pour prendre en considération ces réalités-là modernes d'une société comme la nôtre.

Dans un tel contexte, il nous apparaît important que l'évolution éventuelle de la loi et de la réglementation prenne ces enjeux en considération. C'est les clients de l'industrie et l'industrie du taxi qui vont être les premiers à en bénéficier.

On va parler rapidement du système de contingentement et d'agglomération...

Le Président (M. Reid) : ...20 secondes.

M. Bernier (Denis) : Good! Bien, on pense, dans le cas de l'agglomération, que vous aurez des questions à me poser, et sur le modèle de tarification, et sûrement sur les initiatives de la région de Montréal.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, par consentement, nous allons commencer par M. le député de Masson, au nom du deuxième groupe d'opposition.

M. Lemay : Merci. Alors, j'aurais une question toute simple. Est-ce qu'on peut parler un peu de contingentement et d'agglomération, s'il vous plaît? Allez-y rapidement, oui.

M. Bernier (Denis) : Je vous remercie de me laisser... Au cours de vos travaux, vous avez abordé plusieurs questions relatives au système de contingentement et d'agglomération. La base même des mécanismes de finalement, comme d'ailleurs FinTaxi vous l'ont dit, bien, la base de financement repose sur ce système-là. Dans le contexte de toute modification du système présent, ça représente un risque important pour les propriétaires actuels de permis puisque cela pourrait affecter leur valeur de leurs actifs. Mais ça affecte plus que la valeur des actifs. Ça affecte aussi leurs revenus quotidiens, le «bread and butter» pour payer aux enfants, payer la maison, payer l'hypothèque. Parce que la valeur du permis, ça, c'est peut-être la retraite, mais les revenus quotidiens, ça, c'est ce qui permet de vivre, là.

Vous n'êtes pas sans savoir que les prêteurs sont sensibles aux variations des actifs, et il va falloir prendre ça en considération. Quelle que soit l'option que le gouvernement va prendre, puis on a confiance que vous allez prendre des bonnes décisions, là, ceci devra faire en sorte de ne pas pénaliser les détenteurs de permis, qui se sont conformés, depuis le début, au cadre législatif puis réglementaire qui leur a été mis en place il y a maintenant plus de 25 ans.

M. Lemay : Quand vous mentionnez qu'il faudrait en prendre en compte, là, est-ce que vous mentionnez que ça va se refléter via le taux d'intérêt? Est-ce que c'est ça que ça veut dire, quand vous dites : Il va falloir prendre en compte la fluctuation de la valeur du permis? Est-ce que ça pourrait se refléter dans une hausse du taux d'intérêt?

M. Bernier (Denis) : Présentement, il n'y a pas de... La tarification qu'on a au niveau du financement de taxi, c'est une tarification de type entreprise, commerciale. D'ailleurs, tantôt, on a parlé d'une hypothèque. Ce n'est pas une

hypothèque, c'est un prêt à terme avec garantie hypothécaire. Et donc, c'est un prêt, et les taux d'intérêt qui sont applicables, c'est les mêmes taux que pour les autres industries. Il n'y a pas de différence significative.

Je vais me permettre juste de terminer. La base même, dans le fond, qu'on parle, c'est qu'on dit, c'est que nous autres, dans le fond, si on a des modifications très importantes au contingentement des agglomérations, ça va avoir un impact sur la valeur. Puis ce qu'on comprend, c'est que, si ça a un impact sur la valeur, c'est qu'il y a des perdants, puis c'est des gens qui ont travaillé dans l'industrie. Puis ça a un impact pas juste sur la valeur de leur permis, ça va avoir un impact sur leurs revenus, le revenu quotidien. Donc, c'est ces deux éléments-là qu'on pense qui doivent être pris en compte dans le calcul.

M. Lemay : Alors, ce que vous mentionnez, c'est que le facteur risque d'avoir une plus grande offre ne sera pas reflété dans l'augmentation d'un taux d'intérêt. La seule chose qui va arriver, c'est que ça va être la valeur du permis qui va diminuer, mais vous, votre facteur risque, vous n'en tiendrez pas compte, vous n'aurez pas une hausse du taux d'intérêt. C'est ce que je comprends.

M. Bernier (Denis) : Il ne devrait pas y avoir de hausse de taux d'intérêt relié à ce risque-là.
• (17 h 50) •

M. Lemay : O.K. Le ministre a mentionné que ça pouvait être une bonne idée pour les gens qui utilisent une application telle qu'Uber, là, d'avoir une somme de 300 \$ par semaine pour pouvoir utiliser ce genre d'application là puis il s'est fié sur des économistes, là, d'une firme de Vancouver pour arriver à ce chiffre-là. Mais, tu sais, nous autres... Tantôt, je mentionnais que le groupe précédent a une valeur de 10 000 \$ par année. Moi, je le ramène, tu sais, à 200 \$ par semaine parce que je me dis : Si on prend le chiffre actuel de 300 \$, qui a été avancé, ça inclut un peu le taux d'intérêt qui est parmi le financement. Mais, dans le fond, si on exclut le financement puis qu'on dit qu'il y a un coût, exemple, à 200 \$ par semaine pour opérer via une application de type comme Uber, peu importe le nom de l'application... Dans le fond, tu sais, pour vous, là, on exclut l'offre et la demande, est-ce que, vous, ça pourrait vous assurer, là, d'avoir une meilleure stabilité dans le prix des permis?

M. Bernier (Denis) : Dans le fond, je dois vous avouer que votre question n'est pas très claire. Je vous avoue que je ne suis pas trop sûr d'exactement quoi vous répondre, là, en toute honnêteté.

M. Lemay : En fait, je veux savoir, si on charge un frais à des gens qui utilisent des applications, si vous croyez que ça pourrait avoir un impact positif sur le maintien des valeurs de permis conventionnels.

M. Bernier (Denis) : En fait, c'est très difficile de donner une réponse claire à ça parce qu'on n'a pas les éléments d'analyse pour être portés là-dessus. Puis je pense que là on est plus dans les moyens que dans les décisions, à savoir qu'est-ce qu'on veut faire en termes de réglementation puis quelles sont les priorités. Une fois que ça, c'est bien décidé puis bien campé, après ça, on va tomber dans les moyens, puis, dans les moyens, bien, il y a différentes avenues possibles. Puis d'ailleurs la commission, jusqu'ici, il y a eu plusieurs choses qui ont été déposées, des initiatives.

Donc là, la commission pourra se pencher, à ce moment-là, sur les meilleurs moyens de rencontrer les objectifs de ce qu'ils vont vouloir mettre dans la loi puis la réglementation. Mais, pour moi, je n'ai pas d'information présentement, je n'ai pas de détail. Je ne peux pas vous dire est-ce que ça serait positif ou pas.

M. Lemay : Parfait. Moi non plus, je n'ai pas cette boule de cristal là, mais je voulais voir, d'un point de vue, là, de gens qui font des prêts, là, s'il y avait un petit peu un input de ce côté-là. Bien, merci. Merci beaucoup. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Masson. Nous passons maintenant à M. le ministre pour le côté gouvernemental.

M. Daoust : Alors, messieurs, bienvenue. J'avais hâte de vous rencontrer. Vous avez probablement assisté à la présentation précédente, par curiosité au moins.

Maintenant, je vais vous poser un peu les mêmes questions, mais la première question que j'ai, puis pas nécessairement dans l'ordre des autres tantôt, c'est que vous établissez, vous faites des financements actuellement pour des permis de taxi. Toutes choses étant égales, imaginons que le système, tel qu'il existe actuellement, continue, la valeur relative des taxis... Est-ce que vous en faites partout au Québec, des financements?

M. Bernier (Denis) : Desjardins en fait partout au Québec. Dans mon cas à moi, je suis juste sur le marché de Montréal puis un petit peu, là, dans les agglomérations autour de Montréal, mais oui, Desjardins en fait partout dans la province, effectivement.

M. Daoust : Et tout comme les maisons, quand on prend un permis de taxis, il y a une valeur relative en fonction des régions puis de la qualité...

M. Bernier (Denis) : Tout à fait.

M. Daoust : Là, on ne parle pas de la qualité du permis, mais on parle simplement des régions. Alors, vous avez probablement des listes des valeurs régionales.

M. Bernier (Denis) : Bien, en fait, je voudrais juste vous dire que c'est parce qu'on utilise celle de la Commission de transports du Québec, en passant. Ils produisent des tableaux forts intéressants sur les transactions de tous les permis à travers la province. Puis d'ailleurs, il y a un tableau qui a été émis tout récemment pour le ministre des Transports, dont j'ai eu copie, qui nous donne, en fait, sur l'évolution trimestrielle de la valeur des permis de la région de Montréal dans les deux dernières années. Ça fait que vous l'avez probablement...

M. Daoust : Je l'ai vu. Je voulais juste voir si le vôtre était bon.

M. Bernier (Denis) : Ah! bien, on utilise le même, mais, par contre, je vais me permettre de juste rajouter, parce que là, j'ai senti que mes amis de FinTaxi étaient un peu embêtés avec la question, c'est qu'aussi on tient nous autres mêmes notre propre registre des transactions qu'on a. Donc, on a une idée des tendances, parce que le tableau aurait avantage à être émis un petit peu plus souvent, si je peux me permettre de faire une recommandation à la commission. S'ils pouvaient émettre peut-être le tableau, mettons plus souvent, deux ou quatre fois par année, ça serait super le fun.

M. Daoust : Quand vous faites vos financements, le financement, est-ce que vous allez jusqu'à 100 % de la valeur relative près?

M. Bernier (Denis) : Jamais.

M. Daoust : Alors, vous allez à combien?

M. Bernier (Denis) : C'est 75 % de la valeur jusqu'à un maximum. Dans la région de Montréal, on s'entend avec FinTaxi, c'est à peu près 150 000 \$, le maximum.

M. Daoust : O.K. Et est-ce que vos taux sont sensiblement les mêmes que FinTaxi? O.K. C'est pas mal dans ces eaux-là.

M. Bernier (Denis) : Tout à fait, tout à fait, oui, oui. Puis on va être honnêtes, là, c'est la grille de taux commerciale qui est applicable pour les grosses entreprises. Puis je voulais juste préciser quelque chose, parce que je vais me permettre de le faire, je vais vous permettre... parce qu'il y avait deux affaires que je voulais vous dire, puis je vais me permettre de prendre la petite porte qui m'est donnée.

La première, c'est qu'on est contents qu'il y ait de la concurrence dans l'industrie au niveau du financement. Ça nous a permis de faire quelque chose il y a 13 ans. Quand FinTaxi est arrivée, c'est qu'on s'est alliés ensemble pour sortir les gens qui avaient des prêteurs usuraires dans l'industrie du taxi, puis je pense qu'il y a des gens ici, qui étaient assez vieux puis qui connaissent l'industrie du taxi pour vous rappeler, dans le temps, les taux qu'ils payaient.

Aujourd'hui, les gens de l'industrie bénéficient de conditions beaucoup plus facilitantes que dans le passé pour faire du financement. Ils ont des meilleurs taux, ils ont des meilleures conditions, mais c'est du prêt entreprise, et vous êtes un banquier, vous savez qu'est-ce que je veux dire par là.

M. Daoust : Oui, oui, mais je pense que 6 %, sur des prêts de 10 ans, vous n'êtes pas dans des taux usuraires, là. Je ne pense pas ça du tout. Mais, quand on tombe dans les deux chiffres, à ce moment-là, ils ne travaillent pas pour eux, ils travaillent pour leur banque, là, hein? On comprend ça.

M. Bernier (Denis) : Oui. L'autre volet que je voulais signaler, c'est que tantôt on a parlé du taux de délinquance. Je vais vous...

M. Daoust : C'était ma prochaine question.

M. Bernier (Denis) : Bien, premièrement, le taux de délinquance dans la région de Montréal, c'est suite à du travail en partenariat avec le Bureau de taxi de Montréal, avec les gens de FinTaxi et Desjardins — on est les deux seules institutions financières, là, légales qui font du financement, là, de taxis — on a décidé d'accepter, en commun, de mettre nos données pour être capables de fournir au Bureau de taxi cette statistique-là. Donc, c'est très intéressant.

Par contre, je vais vous mettre en garde sur une chose, c'est que c'est un très mauvais indicateur de la santé financière de l'industrie. Puis la raison est simple, c'est parce que les gens qui ont un prêt taxi, la première des choses qu'ils vont payer, avant leur loyer, avant bien des choses, c'est leur prêt taxi parce que c'est leur gagne-pain, ce qui fait que le taux de délinquance et les pertes dans l'industrie du taxi ont toujours été très faibles. Donc, je veux vous mettre en garde par rapport à ça. On aurait tendance à penser que l'industrie, elle va bien, au contraire, regardez, ça va tellement bien, il n'y a pas de délinquance. Ce n'est pas vraiment ça.

M. Daoust : Quand on fait un prêt, on pose des questions. Au-delà de la garantie que vous prenez, est-ce que vous allez avec des garanties plus loin que le simple permis ou vous demandez seulement... Quand vous faites une garantie hypothécaire, est-ce que vous demandez d'autres garanties que le permis?

M. Bernier (Denis) : En fait, je vais vous donner la réponse d'une façon différente. C'est que, comme banquier, vous avez sûrement fait du financement, puis quand on dit à une personne : Bien, il faut que tu nous donnes un montant

de x dollars pour compléter, pour faire ton acquisition, parce qu'on finance 75 %, dans certains cas, la personne arrive puis elle dit : J'ai l'argent comptant. Dans d'autres cas, la personne, elle dit : Bien, j'ai une propriété et je suis prêt à te donner une garantie sur ma propriété.

Donc, on fait un financement sur la propriété personnelle qui est autour de l'hypothèque personnelle particulier pour mettre dans l'entreprise, comme d'ailleurs n'importe qui qui veut partir une entreprise souvent va mettre une hypothèque sur sa maison. C'est une des formules, mais ce n'est pas la seule.

M. Daoust : O.K. C'est parce que vous étiez encore rendu dans ma prochaine question. Je vous remercie, parce qu'effectivement c'est ce que je voulais vous demander. Parce que, si on a un permis de 160 000 \$, imaginons, bien, une mise de fonds de 40 000 \$, ce n'est pas tout le monde qui a ça à sa portée, là. Parce que vous allez en financer 120 000 \$ à ce moment-là, ce que vous dites, maximum 75 %.

M. Bernier (Denis) : Oui, tout à fait. C'est sûr, mais il y a beaucoup d'entreprises que, quand qu'on part en business, entre guillemets, qu'il faut investir de l'argent, puis, vous savez, mettre 30 000 \$ ou 40 000 \$, vous regardez un restaurateur, comment ça coûte, vous regardez... Donc, quand vous dites : C'est beaucoup d'argent, oui, mais, si vous comparez ça à quelqu'un qui se part une entreprise, bon, ça reste encore relativement raisonnable, puis il y a, ce qu'on a vu beaucoup dans l'industrie, dans les dernières années, c'est que c'est des gens qui se regroupent ensemble pour acheter un permis, et puis qui utilisent le permis, puis ils l'utilisent beaucoup parce qu'ils sont deux ou trois chauffeurs sur le véhicule. Donc, avant, on avait un chauffeur qui travaillait sept à 10 heures, puis là, maintenant, on est rendus avec trois chauffeurs qui font quelque part autour de 20 heures et plus. Donc, il n'y a plus juste 4 500 véhicules à Montréal, il y a 13 000 chauffeurs à Montréal.

M. Daoust : Ma dernière question, et je vais laisser la place à mes collègues. Le monsieur de FinTaxi nous disait tantôt qu'il y avait de l'activité dans le compte. C'est qu'à un moment donné, par exemple, il rabattait une partie du prêt. Imaginons que vous avez fait un financement, et là il décide, bon, bien, écoute, j'ai remboursé 20 000 \$, je reprendrais ce 20 000 \$ là, parce que je veux changer mon auto, parce que je veux prendre une vacance, hein? On a évoqué ça. Est-ce que, dans votre cas, c'est un peu la même situation ou c'est traité vraiment comme un compte qui a une activité, ce n'est pas un compte actif?

M. Bernier (Denis) : Ah! bien, la réponse, c'est : Il est actif. Par contre, je vous dirais que, dans le cas de Desjardins, nous autres, on ne fait pas juste du financement de permis de taxi. Souvent, les gens font affaire avec nous autres pour leurs autres affaires, puis il doit exister une forme de séparation entre les financements de type entreprise et le particulier.

Donc, pour nous autres, les redemandes de refinancement, elles doivent souvent être en lien direct avec les besoins de l'entreprise et non pas avec les besoins personnels. Mais, vous savez, à l'occasion, parce que tu as de longues relations, tu vas peut-être faire des petits passe-droits, mais, en général, la pratique, chez nous, c'est plus en lien direct avec l'entreprise. Exemple, j'ai besoin de changer mon véhicule, je dois mettre des nouveaux équipements dedans, là, on va refinancer. Parce que là, on va utiliser ça...

M. Daoust : J'avais dit que c'était ma dernière, mais là, c'est ma vraie dernière, je vous le promets. Comme vous faites affaire, parce que vous avez plus qu'un produit, parce que vous êtes une institution financière complète, et les gens, je présume, dans la plupart des cas, la deuxième chose qu'on essaie de vendre, une fois que le compte est ouvert, c'est une carte de crédit. Maintenant, est-ce que ces petits commerces là... est-ce que vous avez une statistique sur, en moyenne, il y en a combien qui veulent avoir aussi le système de cartes de crédit dans leur auto?

• (18 heures) •

M. Bernier (Denis) : Le système de paiement? Ah! tout à fait. Je pourrais vous donner des statistiques éloquentes là-dessus. Je les ai toutes, je les ai eues ce matin. Je savais qu'on allait me poser la question.

Je vais juste vous rappeler que Desjardins, c'est un grand traiteur d'informatique. On dispose de toutes les compétences pour être capables de traiter, dans le numérique et aussi dans le véhicule... On a d'ailleurs un produit qui s'appelle Monetico, et ce produit-là, présentement, je peux juste vous dire que présentement, depuis le mois d'octobre qu'il est disponible, il y a plus de 1 500 chauffeurs à travers le Québec qui l'ont pris, dont une grande partie dans la région de Montréal, en passant. Et notre technologie, qui est une technologie européenne, qui est à la fine pointe, elle se transfère, elle se bascule automatique dans une application, en passant. Donc, c'est transparent, là.

M. Daoust : Merci. Je vais laisser mes collègues poser des questions, monsieur...

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

M. Simard : Merci, M. le Président. M. Bernier, M. Grimard, merci d'être avec nous. M. Bernier, vous êtes un directeur de caisse, que vous dites. Moi, j'étais directeur de caisse, je l'ai été pendant 30 ans.

Maintenant, j'ai deux questions. Vous avez dit d'entrée de jeu, tout à l'heure, que la qualité du service à Québec — vous avez fait un sondage dans la ville de Québec — est excellente, chose qui est intéressante. Donc, ça veut dire que les gens ont été solidaires, un petit peu comme les membres de Desjardins, et ils se sont donné, nécessairement, des services qui sont à la fine pointe et qui leur permettent, justement, d'être compétitifs par rapport à des technologies qui sont émergentes.

Mais, à partir de ce moment-là, ma question est la suivante... Vous avez fait 900 financements, surtout dans la région de Montréal, comme vous l'avez dit tout à l'heure. Je l'avais demandé à FinTaxi tout à l'heure, mais j'imagine que ce n'est pas le même genre d'institution financière. Oui, du financement, mais, vous, vous opérez des comptes d'opération des familles. Je voudrais savoir, à ce moment-ci, est-ce que les gens, vos membres qui sont propriétaires de taxi, qui font affaire avec votre institution, Desjardins, est-ce que vous voyez nécessairement, avec les nouvelles technologies, les taxis amateurs — on les appelle comme ça ici, là — est-ce que ça leur cause des problèmes par rapport à leurs revenus, par rapport à leur capacité de payer leur loyer ou une hypothèque quelconque?

Comme je disais tout à l'heure à mes collègues, c'est certain que le chauffeur de taxi va payer en premier son permis parce que c'est son gagne-pain. Ça va être un jeu de domino après s'il ne s'occupe pas de ça. Mais est-ce que la balance de ces financements hypothécaires ou encore chalets, etc., est-ce que vous avez vu une différence par rapport aux revenus de ces gens-là? Je voudrais que vous nous en parliez.

M. Bernier (Denis) : Je vais revenir au niveau, premièrement, du nombre de prêts chez nous. On a 955 financements de taxis, mais, dans la région de Montréal, on est deux caisses puis on compose ensemble, je vous dirais, un petit peu plus de 2 000 financements taxis.

Ce que je vous dirais, c'est que, pour le moment, on n'a pas eu d'augmentation significative ou visible de la délinquance, autre de notre clientèle taxi, dans les autres produits, mais je vous dirais qu'on commence à avoir des échos sérieux qu'ils sont à la limite de leur corde. Mais on n'a pas eu encore de cas de bouton rouge, là.

M. Simard : Vous n'avez pas eu de reprise, donc, vous me dites?

M. Bernier (Denis) : Non, non.

M. Simard : Mais vous voyez que les revenus sont moindres par rapport aux différentes familles, parce qu'en réalité ce sont des familles, là. Et c'est ça que vous nous dites.

M. Bernier (Denis) : Oui, oui, tout à fait.

M. Simard : Maintenant, croyez-vous que le fait... parce qu'on a rencontré aussi, après-midi, Hypra Taxi. Est-ce que vous croyez que ça serait, potentiellement je dis bien, là, je ne fais pas d'annonce pour personne, moi, là, là, potentiellement parlant, ce serait un outil intéressant pour bonifier nécessairement le service et bonifier également la valeur des permis de taxi?

M. Bernier (Denis) : Il y a plusieurs projets qui ont été déposés, puis c'est le côté positif, parce qu'on voit qu'il y a des compétences... M. Taillefer avec Taxelco et son application, eux autres aussi qui sont super corrects aussi, il y en a d'autres, O.K., puis on ne se le cachera pas.

Moi, je vous dirais que le problème, ce n'est pas les applications. Le problème, c'est que, si tout le monde se met à faire son application, là, on va avoir 125 applications partout. Peut-être que c'est le temps... Puis c'est pour ça, mon message, moi, que j'ai dit au départ, c'est : Il me semble que c'est inspirant de voir des coops qui s'assoient ensemble, qui partagent en commun leurs compétences puis leurs ressources pour se donner quelque chose.

Il y a un message qui a été dit quand, qu'on a parlé de RITQ, que j'ai trouvé hyper impressionnant. Ils ont dit : Nous avons comme objectif de servir les gens dans un délai de 4 min 30 s. Quand j'ai entendu ça, j'ai arrêté la vidéo, je l'ai reculée pour être bien sûr que je l'avais bien entendue. C'est la première fois que j'entendais quelqu'un qui mettait ici un standard de qualité à respecter et à rencontrer. Ça, je trouve ça très inspirant.

Donc, pour moi... puis je sais que, là, je déborde peut-être de ce qu'on m'avait dit que je pouvais dire, mais je pense que c'est le temps que les gens de l'industrie se regroupent, s'unissent, canalisent leurs efforts ensemble. On a toutes les compétences, on a tout ce qu'il faut au Québec pour avancer. Il s'agit juste qu'on se décide de le faire ensemble. Voilà.

M. Simard : Merci, M. le Président. Je vais laisser la place à mes collègues.

Le Président (M. Reid) : Merci. Une petite minute.

M. Bolduc : Une minute?

Le Président (M. Reid) : Pas pour la question, pour tout, question, réponse.

M. Bolduc : Je vais essayer d'être très efficace. Bonjour, messieurs, merci. Donc, écoutez, vous avez parlé aussi, tout à l'heure, d'un risque de mauvaise surprise d'assurance, et j'imagine que vous faisiez référence aux gens qui faisaient du taxi de façon illégale. Je veux juste clarifier que c'est bien de ça que vous parliez quand vous parliez possiblement de mauvaise surprise.

M. Bernier (Denis) : C'est exactement ça. Comme je disais, il y a une police d'assurance standard, la FPQ 1, et, dans ses exclusions, c'est clair, on dit qu'on ne sera pas couvert si la voiture est utilisée comme taxi, véhicule de visite touristique, autobus, autocar, etc.

Donc, quelqu'un qui fait du taxi illégal, qui n'a pas avisé sa compagnie d'assurance, pourrait ne pas être remboursé, ne pas être indemnisé s'il y avait un sinistre. Puis il n'y a pas, je veux dire... Puis je suis allé aux nouvelles là-dessus aussi, il y a peu de compagnies d'assurance qui ont développé l'avenant qui permet de couvrir ce genre de risque là. Donc, c'est à surveiller, selon nous.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons terminer avec Mme la députée de Vachon, pour l'opposition officielle.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Bien, bienvenue, M. Bernier, M. Grimard. On va continuer... J'avais justement des questions concernant la couverture d'assurance. Nous expliquer un peu qu'est-ce qui arrive à un chauffeur qui fait du transport de personnes rémunéré, mais qui n'a pas l'assurance appropriée pour faire du transport rémunéré de personnes, donc du taxi illégal. Et, s'il a un accident, il arrive quoi?

M. Grimard (Yvan-Pierre) : Alors, au Québec, on est dans un régime sans égard à la faute, qu'on appelle le régime de «no fault». Alors, s'il arrive un accident, le chauffeur illégal n'est pas couvert. Alors, celui-ci, il ne pourrait pas être poursuivi pour les lésions subies par son passager. Ça serait la Société d'assurance automobile qui indemniserait le blessé, donc, le passager. En ce qui concerne son véhicule, l'assureur remarquerait, en faisant ses vérifications, que la personne faisait du transport rémunéré de personnes, et la personne ne serait certainement pas indemnisée pour ne pas avoir déclaré ça. Puis dans notre cas, chez nous, chez Desjardins, on ne l'a pas développé, l'avenant qui permet, là, de couvrir, là, ce risque-là.

Ensuite de ça, deuxième chose qui pourrait arriver, encore une fois, toujours quelqu'un qui n'est pas assuré, s'il y a un accident qui implique sa responsabilité civile... Donc, il rentre dans un poteau, la compagnie d'assurance va indemniser le tiers, donc la ville — si on parle d'un poteau électrique, ce serait la ville ou Hydro-Québec — va indemniser le tiers et ensuite va se retourner contre son client pour réclamer le montant qu'elle a dû, là, verser en indemnisation à la ville dans cet exemple-là. Donc, ça couvre les situations, là, auxquelles, là, vous référiez, là, dans votre question.

Mme Ouellet : Donc, au bout du compte, le chauffeur illégal s'expose, si jamais il arrivait un accident, puis ça, ce n'est pas prévisible, à des montants importants de la part de ses assurances. Premièrement, il ne sera pas couvert pour son véhicule. Donc, si son véhicule est perte totale, c'est fini, merci beaucoup, bonjour. Et, s'il a une responsabilité civile, bien, il peut s'exposer à des poursuites de plusieurs milliers de dollars de la part de son assureur.

M. Grimard (Yvan-Pierre) : Bien, il peut définitivement se ramasser en problème. C'est évident que le cas d'un poteau qui tombe, ce n'est pas pire, mais il peut y avoir des sinistres qui sont beaucoup plus graves puis entraîner, là, une réclamation, de la part de l'assureur, de plusieurs milliers de dollars, outre l'automobile, qui va avoir subi des dommages aussi.

Donc, pour répondre clairement à votre question, oui, quelqu'un qui fait du transport de personnes illégal qui n'est pas assuré encourt des risques majeurs, là, pour sa santé et sa sécurité financière, là, c'est certain.

• (18 h 10) •

Mme Ouellet : Et s'il y a une collision avec un autre véhicule?

M. Grimard (Yvan-Pierre) : S'il y a une collision avec un autre véhicule, je reviendrais au premier exemple, donc toujours, là, le régime, là, de «no-fault». En cas de lésions corporelles, la Société d'assurance automobile va verser une indemnisation au blessé. Ensuite, il y aurait possiblement une responsabilité civile, donc l'assureur paierait le tiers, se retournerait ensuite vers son assuré, et puis, pour son véhicule, il n'y aurait probablement pas d'indemnisation non plus, alors ça serait un cas assez difficile.

Mme Ouellet : Mais s'il y avait une collision avec un autre véhicule, puis prenons comme hypothèse, juste pour faire simple, que c'est deux pertes totales, le chauffeur illégal perd la valeur de son véhicule et est obligé de rembourser la valeur de véhicule au véhicule endommagé.

M. Grimard (Yvan-Pierre) : Je pense que c'est ce qui se produirait. S'il est responsable, effectivement, c'est ce que je pense qu'il pourrait se produire.

Mme Ouellet : Ça commence à faire plusieurs milliers de dollars.

M. Grimard (Yvan-Pierre) : Bien, il y a quelque chose à regarder de ce côté-là, c'est certain.

Mme Ouellet : Moi, j'y penserais avant de faire ce transport illégal là parce que ça peut avoir des conséquences importantes. Je voulais avoir une idée... vos prédécesseurs parlaient qu'ils avaient environ 1 200 clients en termes de financement de permis. Vous me parliez de 950 juste pour votre caisse, mais avez-vous le chiffre pour l'ensemble du Mouvement Desjardins?

M. Bernier (Denis) : Je pourrais vous dire que je pourrais vous les fournir. Mais là je ne les ai pas avec moi, mais je peux vous parler de Montréal, parce que Montréal, je connais plus le marché, parce que je suis en relation beaucoup plus

étroite avec les intervenants, puis, à Montréal, nous autres, on a un petit peu plus de 2 000 permis de financés, et le portefeuille global représente à peu près 170 millions.

Mme Ouellet : Mais, si c'est possible, vous pourriez nous envoyer le chiffre à la commission?

M. Bernier (Denis) : Oui. On va s'occuper de ça.

Le Président (M. Reid) : ...l'envoyer à la secrétaire de la commission qui va le faire parvenir à tous les membres.

Mme Ouellet : Parfait. Puis vous parliez d'un sondage du mois d'août sur les gens de Québec.

M. Bernier (Denis) : C'est un sondage qui a été fait par une firme qui s'appelle Mainstreet, et je suis certain que, si jamais vous ne le trouvez pas, M. Grimard va faire en sorte de vous faire parvenir une copie du sondage en question.

Mme Ouellet : Mainstream, vous l'épelez comment?

M. Bernier (Denis) : Street, s-t-r-e-e-t.

Mme Ouellet : O.K., comme rue? O.K. Comme rue principale. O.K. Parfait. Et, dans le fond, je comprends, par votre introduction où vous nous présentez l'ensemble des montants versés à l'État, au Trésor québécois, qui font partie des montants qui assurent l'ensemble de nos services, la santé, l'éducation, les CPE, etc., que vous dénonciez le fait qu'il y ait des joueurs dans l'industrie qui ne versent pas ces montants-là. C'est ce que j'en comprends?

M. Grimard (Yvan-Pierre) : Vous avez bien compris, madame.

Mme Ouellet : Avez-vous fait une évaluation de ce que ça pourrait représenter comme montant manquant? Non?

M. Bernier (Denis) : On n'a pas les données pour être capables de porter une opinion là-dessus.

Mme Ouellet : Et, lorsque vous dites que vous avez 1 500 chauffeurs qui utilisent une plateforme de paiement électronique qui peut être intégrée à l'intérieur d'autres plateformes, j'imagine que cette plateforme-là, c'est une plateforme qui permet de prendre les cartes de crédit, les cartes de débit.

M. Bernier (Denis) : Tout à fait.

Mme Ouellet : Est-ce qu'il permet de prendre aussi le paiement en ligne?

M. Bernier (Denis) : Oui, tout à fait. Tout à fait. C'est une plateforme qui s'appelle Monetico — alors, en faisant des recherches faciles, vous allez trouver ça — puis les chauffeurs l'utilisent. C'est une machine sans fil, c'est super... fonctionne très, très bien, puis la technologie qu'il y a dans ça est transférable à l'intérieur d'une application. Ça ne pose aucun problème.

Mme Ouellet : Lorsque ces paiements-là sont possibles, c'est quoi, le pourcentage qui est retenu par l'institution financière pour le paiement électronique?

M. Bernier (Denis) : Chez nous, chez Desjardins, le pourcentage, puis là je vous le dis de mémoire, M. Grimard va vous envoyer le taux exact, c'est 2,5 % ou 2,75 %. Là, je ne suis pas trop sûr, parce que ce n'est pas moi vraiment qui s'occupe de ce volet-là, là, donc c'est 2,5 % ou 2,75 %.

Mme Ouellet : Et, à votre connaissance... parce qu'on m'a dit, mais je n'ai pas vérifié, puis comme vous êtes là, j'en profite, on m'a dit que certains chauffeurs, ça leur coûtait jusqu'à 7 %. À votre connaissance, est-ce qu'il y a des intermédiaires qui rajoutent un pourcentage sur votre pourcentage?

M. Bernier (Denis) : On m'a dit ça, moi aussi. La même chose que vous, on m'a dit ça aussi.

Mme Ouellet : Parce que je dois vous avouer que, quand on a commencé à discuter, puis on disait : Bien, les chauffeurs n'acceptent pas les cartes de crédit, les cartes de débit; je me disais : Oui, mais comment ça se fait? Parce que, dans le fond, c'est pratique, on est rendus là. Et là, quand j'ai appris qu'il y avait un 7 %, je me suis dit : Oui, ça, c'est dissuasif un petit peu d'utiliser les cartes de crédit si le pourcentage est aussi élevé. Ça fait quand même une différence, là, au bout de la semaine, là, donc.

M. Bernier (Denis) : Tout à fait.

Mme Ouellet : Mais vous n'avez pas...

M. Bernier (Denis) : Je veux dire, c'est privé, hein, ces transactions-là. Moi, je n'ai pas l'information, mais j'ai les mêmes échos que vous.

Mme Ouellet : Parce que, vous, quand vous... Mon temps est terminé.

Le Président (M. Reid) : Alors, écoutez, je pense qu'on a terminé pour aujourd'hui. Alors, il nous reste à vous remercier de votre contribution aux travaux de la commission.

La commission ajourne ses travaux au mercredi 9 mars 2016, après les affaires courantes, où elle poursuivra ce mandat. Bonne soirée.

(Fin de la séance à 18 h 16)