



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 4 juin 2015 — Vol. 44 N° 28

Consultations particulières sur le projet de loi n° 36 — Loi
modifiant diverses dispositions législatives concernant
principalement le transport collectif (2)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 4 juin 2015 — Vol. 44 N° 28

Table des matières

Auditions (suite)	1
Regroupement des propriétaires de taxi de la Capitale	1
Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)	10
Uber	17
Mémoires déposés	30

Intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Robert Poëti

Mme Martine Ouellet

M. Claude Surprenant

M. Simon Jolin-Barrette

M. Amir Khadir

* M. Hamid Nadji, Regroupement des propriétaires de taxi de la Capitale

* M. Hicham Berouel, idem

* M. Daniel Boyer, FTQ

* M. Benoît Jugand, idem

* M. Jean-Nicolas Guillemette, Uber

* M. François Crête, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 4 juin 2015 — Vol. 44 N° 28

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 36 — Loi
modifiant diverses dispositions législatives concernant
principalement le transport collectif (2)**

(Quinze heures une minute)

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

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

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

Le Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Bolduc (Mégantic) est remplacé par M. Hardy (Saint-François).

Auditions (suite)

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, voici l'ordre du jour pour cet après-midi : nous entendrons le Regroupement des propriétaires de taxi de la Capitale, ensuite la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec et Uber Québec.

Alors, je souhaite d'abord la bienvenue à nos invités du Regroupement des propriétaires de taxi de la Capitale. Je vous demande de bien vouloir d'abord vous présenter. Je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour faire votre exposé. Par la suite, nous procéderons à une période d'échange avec les membres de la commission. Alors, à vous la parole.

Regroupement des propriétaires de taxi de la Capitale

M. Nadji (Hamid) : Merci. M. le Président, MM. les députés, distingués membres de cette commission, je m'appelle Hamid Nadji, je suis propriétaire de taxi et président du Regroupement des propriétaires de taxi de la Capitale, le RPTC. Je suis accompagné de M. Hicham Berouel, président de Taxi Lévis. Je m'adresse à vous aujourd'hui à titre de représentant des intérêts et positions de ce regroupement.

Créé récemment, le RPTC est un organisme à but non lucratif dont le mandat est de donner de l'information à la population, de défendre les droits des professionnels de l'industrie du taxi de la région de la Capitale et de veiller à ce que la sécurité et la qualité du transport offert soient maximales. Il va sans dire que le RPTC se fait ici le porte-parole de ses membres et l'allié de tous les intervenants de l'industrie du taxi, une industrie très inquiète par les temps qui courent et fortement désireuse de participer par le biais de ses représentants aux discussions entourant le projet de loi n° 36.

Les présentes consultations nous donnent l'occasion de saluer d'entrée de jeu les initiatives du ministre des Transports, M. Robert Poëti, et les efforts de son ministère afin de rendre les services de transport de personnes plus efficaces, plus modernes et mieux adaptés aux réalités de la société d'aujourd'hui. Nous regroupons des travailleurs et des entrepreneurs oeuvrant en toute légalité, qui sont tournés vers l'avenir et qui ont confiance en la démocratie. Le RPTC est ouvert à tout changement qui est équitable. Depuis quelques mois cependant, nous nous sommes vus forcés de prendre un ton ferme et critique et d'adopter une attitude défensive à la suite de l'arrivée d'un nouveau joueur illégal.

Dans l'industrie du taxi, la position du RPTC et celle de l'industrie du taxi en général a toujours été la même : cohérente et honnête face aux activités de tout service de transport de cette nature. Et elle s'exprime de la façon suivante : les travailleurs légaux du taxi subissent une concurrence malsaine et déloyale de la part de transporteurs illégaux, ce qui leur porte préjudice, sans compter que ces organisations profitent d'un passe-droit fiscal et mettent à risque la sécurité des personnes en se soustrayant aux normes s'appliquant aux véhicules servant au transport de personnes. D'ailleurs, M. le ministre Poëti a confirmé à plusieurs fois par des correspondances écrites et des déclarations aux médias que toute personne qui contrevient aux règles de la Loi concernant les services de transport par taxi commet une infraction. Et les nouvelles entreprises ou les individus effectuant du transport rémunéré de personnes par l'entremise de moyens technologiques n'y échappent pas.

Nos demandes dans le dossier de transport illégal sont connues. Les journalistes les ont relayées, les dirigeants gouvernementaux concernés ont été avisés. Nos protestations et nos manifestations publiques ont également été couvertes par les mass médias. Cela dit, un concurrent illégal poursuit toujours son expansion en sol québécois.

Avant d'aborder le point central de mon exposé, à savoir la position du RPTC concernant le projet de loi n° 36, permettez-moi de faire un autre commentaire qui traduit à la fois la déception et l'incrédulité de nos membres à l'endroit de certaines façons de faire du gouvernement dans ce dossier.

Nous trouvons inconcevable qu'Uber est dans la liste des participants à la présente consultation. Dois-je rappeler que Uber Québec n'est enregistré ni au Québec ni au Canada, que cette organisation n'a aucun numéro de téléphone, ni adresse, ni local au Québec s'il s'agit d'une organisation illégale et qualifiée d'illégale par le ministre des Transports lui-même? Oui, messieurs les députés, nous jugeons inconvenant le fait que des représentants d'une organisation

qui ne respecte pas les lois en vigueur, votées démocratiquement, soient invités à donner leur point de vue en cette enceinte. C'est prêter à Uber une légitimité indue.

D'autre part, il nous a été tout aussi désagréable d'apprendre qu'un projet de loi visant à modifier diverses dispositions législatives concernant le transport collectif, notamment la Loi concernant les services de transport par taxi, venait d'être déposé, et ce, à notre plus grand étonnement. En fait, le dépôt du projet de loi n° 36 nous a pris par surprise. Jamais n'avons-nous été invités à collaborer, de près ou de loin, à sa préparation, un comble en quelque sorte puisqu'une des problématiques qu'il induit à l'article 11, comme nous le verrons à l'instant, nous concerne au premier chef. En somme, pendant que nos partenaires demandaient en vain une audience auprès du ministère des Transports pour qu'il prenne pleinement la mesure de l'injustice frappant l'industrie du taxi, le ministre préparait un projet de loi en faisant l'économie de nous consulter.

Dans sa forme actuelle, le projet de loi n° 36 ne nous satisfait pas et nous nous y opposons essentiellement en raison de l'article 11, qui concerne la Loi des services de transport par taxi, laquelle loi serait dès lors modifiée par l'insertion de l'article 89.1. Par cet ajout, le ministre des Transports pourrait, je cite, «autoriser toute personne ou tout organisme à offrir un service selon des normes et des règles qu'il édicte, différentes de celles prévues par la présente loi et ses règlements».

Le RPTC demande le retrait pur et simple de l'article 11 du projet de loi n° 36 pour les raisons suivantes : Le RPTC ni aucune autre association de taxis n'ont été consultés durant la phase préparatoire de ce projet de loi, de son article 11 en l'occurrence, ce qui nous semble un non-sens.

L'article 11 donne au ministre des Transports un pouvoir discrétionnaire trop important. Parfois les intentions sont bonnes, les expériences instructives, mais, dans la vie réelle, les conséquences ou les effets secondaires peuvent être désastreux. Par le biais de l'article 11, il suffit que l'actuel ministre des Transports ou son successeur ait l'idée d'un projet pilote à tester dans l'industrie du taxi pour que celui-là soit mis en vigueur, et ce, peu importe sa nature, son ampleur, ses impacts. Le ministre ne serait pas tenu de consulter les représentants ou les travailleurs du taxi au préalable, une possibilité que nous refusons de considérer.

L'article 11 est vague quant à son objet et à son application. Si «le ministre peut, en tout temps, modifier un projet pilote ou y mettre fin», il n'y a rien qui précise dans quelle direction vont aller ces projets ni quels sont leurs buts, leur cohérence, leur marge exploratoire. Techniquement, cet article pourrait par exemple permettre au ministre des Transports de rendre temporairement légal, aux fins d'étude, tout transport illégal de personnes.

Il y a là un risque que le RPTC ne peut accepter. Imaginons qu'un transporteur illégal comme Uber soit intégré à l'offre légale des services de transport rémunérés de personnes par automobile, comment le gouvernement et ses fonctionnaires pourront-ils, après trois ou cinq ans d'opération de ces autres joueurs faire cesser leurs activités, remettre le couvercle sur la marmite et convaincre leurs usagers que tout s'arrête là? L'article 11 risque d'ouvrir une brèche que nous croyons impossible à colmater, d'ouvrir une boîte de Pandore, dont un des maux est non seulement la baisse drastique de la valeur des permis de taxi, mais aussi l'incubation d'un modèle de déréglementation malsaine pour plusieurs secteurs industriels et commerciaux, une régression sociale aux retombées déstabilisatrices et désastreuses.

• (15 h 10) •

Le RPTC n'est pas contre les mesures d'amélioration des services de transport par taxi ou de la sécurité et de l'efficacité. Au contraire, nous serions heureux d'apporter nos idées et notre contribution à tout projet porteur, équitable et innovant, que ce soit l'intégration de voitures électriques à nos flottes, l'installation de caméras, l'amélioration de la formation des chauffeurs, l'établissement des règles concernant les heures de conduite et de repos des chauffeurs, etc.

D'ailleurs, nous faisons preuve d'innovation et nous avons amélioré la qualité du service aux clients. En effet, depuis une dizaine d'années déjà, 98 % des taxis de la région de la Capitale-Nationale acceptent le paiement électronique des courses; nous avons pris le virage vert vers les flottes composées plus de 50 % de véhicules hybrides; l'âge moyen de nos véhicules est de trois ans; ils sont munis d'un système de réfrigération par GPS; une application mobile pour téléphone intelligent a en outre été mise à la disposition des usagers, laquelle couvre tout le territoire de la capitale avec ses deux rives. Tous ces changements... j'insiste que ces points ont été faits dans le respect des lois et de la réglementation en vigueur. Nous sommes conscients que les règles et les normes contribuent fortement à augmenter la sécurité des usagers et à assurer la fiabilité et la qualité du service.

Or, compte tenu de la situation actuelle, où un géant milliardaire, Uber, fait fi, voire se moque partout des lois établies régissant l'industrie du taxi, nous nous serions attendus à ce que le ministre des Transports commence par imposer des mesures claires pour stabiliser l'industrie. Et cette base solide, selon nous, elle aurait dû prendre la forme d'un projet de loi ayant permis notamment et prioritairement de sanctionner sévèrement et efficacement tous les individus ou organisations qui font illégalement du transport rémunéré de personnes par automobile.

Le Président (M. Reid) : En terminant. Rapidement.

M. Nadji (Hamid) : O.K. En terminant, distingués membres de cette commission, permettez-moi de rappeler que ce qui nous motive en ce que nous croyons, au RPTC... Nous sommes ouverts à l'amélioration continue du service de taxi, nous sommes prêts à collaborer avec les instances concernées, nous souhaitons à nouveau être entendus et consultés par les intervenants gouvernementaux. Nous allons continuer d'innover dans le respect des lois et nous nous engageons à...

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

M. Nadji (Hamid) : Et merci de votre attention.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, merci de votre présentation. Nous allons passer maintenant à la période d'échange. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Nadji et M. Berouel. Écoutez, je ne peux pas vous dire que je ne suis pas étonné du ton de vos propos, mais il y a sûrement des choses aussi sur lesquelles vous n'êtes pas au courant, et c'est vrai que ce projet de loi est un projet de loi qu'on appelle omnibus, qui traite du transport collectif, et qu'il y a beaucoup de sujets dans le projet de loi qui ne sont pas que spécifiques au taxi. En fait, s'il y avait quelque chose à dire, c'est qu'il n'y en a qu'un seul, article, qui touche le taxi, c'est de donner l'opportunité au ministre de pouvoir faire des projets pilotes.

J'ai été très clair, dès l'ouverture de cette commission, avec les oppositions, autant la première opposition officielle, que la deuxième opposition, que les gens de Québec solidaire, il n'est pas de l'intention d'aucune façon de légaliser par un projet pilote du transport illégal, il y a quelque chose pour moi qui est inconcevable dans ça. Mais il y a eu une perception. À vous entendre, les perceptions sont plus vraies que la réalité; c'est faux. Je m'inscris en faux sur les perceptions. Moi, je travaille sur des faits.

L'autre chose que je dois vous dire, vous avez dit que vous aviez demandé une rencontre avec moi. Si vous avez la date, c'est assez... tout à fait récent. J'ai rencontré plusieurs représentants de taxi depuis que je suis en poste, à plusieurs occasions, et ça me fera plaisir de rencontrer votre association également.

De dire cependant que le monde du taxi est parfait, que vous êtes ouverts à de l'amélioration, je veux juste vous dire que cette concurrence déloyale que vous avez actuellement, illégale, et je l'ai répété à plusieurs égards, va et a déjà commencé à bousculer un peu la qualité du service que plusieurs citoyens avaient, et plusieurs citoyens n'étaient pas satisfaits des services de taxi, et on a encore des exemples tous les jours, monsieur. Alors, je veux juste vous dire que c'est peut-être une mauvaise nouvelle, cette chose-là, mais moi, je vais la prendre positivement en vous disant qu'éventuellement peut-être que l'industrie du taxi va aussi s'améliorer. Je suis content d'entendre que vous avez innové en matière de technologie, que vous avez innové en matière de paiement de carte de crédit, que vos chauffeurs ont des véhicules qui sont propres, qu'ils savent où ils doivent aller et qu'ils offrent un service de qualité à tous leurs clients. J'espère que tous vos taxis font ça. Malheureusement, ce n'est pas le cas partout au Québec.

L'autre chose que je veux vous dire : De demander, dans un projet de loi, à avoir la possibilité de faire des projets pilotes pour améliorer le service et la sécurité n'est pas en soi une menace; d'installer des caméras dans les taxis, il faut que j'aie un projet pilote pour pouvoir faire ça. Alors, ce que vous me dites, vous... et, si je pensais que... Vous savez, si demain on a une agression d'un chauffeur de taxi, parce qu'il y en a, des agressions de chauffeurs de taxi, et, qui plus est, si, par malheur, on avait un décès, va encore revenir sur le sujet la possibilité de fermer l'arrière du taxi, comme on retrouve à plusieurs endroits au travers le Canada et dans le monde entier. Comment on peut faire pour tester ça? C'est un projet pilote. Il ne faut pas attaquer cette possibilité-là d'améliorer le monde du taxi parce qu'il y aurait un doute de votre part que nous allons utiliser les projets pilotes pour légaliser quelque chose d'illégal. Je veux au moins vous rassurer là-dessus. Soyez assurés de ça, ce n'est absolument pas l'intention.

Quant au permis de propriétaire-chauffeur de taxi, moi, je comprends que vous êtes inquiets, mais la réalité — parce que je reviens aux faits, et ça, c'est ma nature — sur la valeur totale des permis de taxi au Québec, c'est 1,3 milliard de dollars. Il y a, à Montréal, 4 794 titulaires de permis. La valeur moyenne des permis est 191 000 \$, le nombre de chauffeurs, 11 600; région de Québec, 640, valeur des permis, 161 000 \$, nombre de chauffeurs, 1 600. À ce jour, il n'y a pas de baisse d'évaluation du prix ou de la valeur d'un permis. Est-ce que ça pourrait se produire si on ne fait rien? La réponse, c'est oui, ce pourquoi j'ai aussi, d'emblée, à l'ouverture de cette commission, demandé d'organiser un comité, un forum, un regroupement des gens du taxi pour qu'on puisse discuter vraiment de quelle façon on peut faire mieux et de quelle façon on peut travailler ensemble. C'est dans cet esprit d'ouverture que je le fais. Vous avez évidemment cette grande inquiétude sur le projet pilote, mais moi, j'ai aussi assuré les oppositions qu'on va offrir un amendement, dès le début du volet article par article, pour vous rassurer sur ce sujet-là.

Quant à la démocratie, c'est ce qui m'a amené en politique, c'est la démocratie, et, à l'Assemblée nationale, la démocratie s'exprime par le parti au pouvoir, les partis d'opposition et les partis de la deuxième opposition, et c'est mes collègues de la première opposition qui ont demandé d'entendre Uber. C'est de la démocratie, et, si vous croyez que c'était une très mauvaise idée, bien ma collègue de Vachon pourra vous expliquer les raisons pour lesquelles ils l'ont demandé.

Alors, à partir de là, moi, je veux juste vous dire que j'ai de l'ouverture pour améliorer la situation du taxi à Montréal, qu'il est faux que nous n'avons rien fait. Il y a plusieurs véhicules qui ont été saisis, autant à Montréal qu'à Québec, et à partir de là je dois vous dire que les saisies parlent d'eux-mêmes, et à partir de là il y a eu aussi... et ce n'est pas sous l'autorité du ministère des Transports, mais aussi des interventions, à travers d'autres ministères, sur la légalité d'Uber, et il y a eu des saisies de faites.

Alors, je veux juste vous dire qu'il faut travailler dans un esprit de collaboration, et il faut travailler dans un esprit d'ouverture, et ne pas imputer des intentions qui ne sont pas les miennes à travers ce projet de loi, je veux vous rassurer là-dessus.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. Nadji, est-ce que vous voulez commenter?

M. Nadji (Hamid) : Merci, M. le ministre. Je vous informe qu'on a déposé notre mémoire hier avant de vous écouter, mais, après vous avoir écouté toute la journée hier, on a suivi vos interventions, nous avons plus confiance, mais on dit que les écrits restent et les paroles s'envolent. Donc, on a besoin des écrits qui balisent tout ce qui est supposé interprétable dans le futur. C'est pour ça, notre inquiétude, elle est dans ce sens. Et je vous informe qu'on a plus confiance

depuis qu'on vous a écouté, depuis hier jusqu'à aujourd'hui, donc, parce qu'on n'a pas eu occasion dans le passé de vous écouter en direct et par voix officielle. Donc, c'est pour ça, notre inquiétude.

On est agressés dans le terrain, et de façon farouche — comment dirais-je? — impitoyable, et on ne peut pas se protéger s'il n'y a pas l'intervention des autorités. C'est vrai que vous êtes en train de faire des choses dans la route, à travers le contrôle routier, mais ça, ça revient à traiter les symptômes de la maladie, mais ça ne suffit pas, il faut traiter la source de la maladie, l'origine. On dit : Prévoir mieux que de guérir. Si on veut arrêter l'alimentation de cette maladie, il faut traiter l'origine. L'origine, c'est Uber, et vous êtes les seuls capables de l'arrêter. Nous, on n'est pas capables, c'est pour ça, on vous fait appel.

• (15 h 20) •

M. Poëti : Mais vous avez raison, mais en fait surtout UberX, parce que je dois vous rappeler quand même qu'il y a un certain nombre de chauffeurs de taxi légaux qui utilisent Uber, pas UberX, Uber, l'application d'Uber et font partie du service d'Uber, des taxis identifiés, plaqués, enregistrés avec leur plaque d'identification, qui utilisent Uber, monsieur. Ça, ça, vous devriez leur parler, par exemple, puis leur dire de cesser ça immédiatement. Parce que des chauffeurs de taxi actuellement utilisent l'application d'Uber au Québec. Ça, ça me déçoit, je suis obligé de vous le dire. Mais, à partir de là, je comprends qu'il n'y a personne de chez vous qui fait ça. Est-ce que vous avez la connaissance des gens de votre entreprise qui utilisent la plateforme Uber?

M. Nadji (Hamid) : Non.

M. Poëti : Parfait. Mais je dois vous dire qu'il y en a qui le font. Alors, ça, c'est la première chose. UberX, je m'inscris en faux. Je l'ai dit depuis le début, je n'ai jamais nuancé mes propos. Et je vous assure qu'on va travailler contre le transport illégal, c'est certain, mais en même temps on doit travailler en collaboration.

Et l'objectif du projet pilote, on a eu une présentation aussi hier... Si on veut mettre des véhicules électriques, si le groupe qui est venu nous voir nous ont parlé d'acheter des permis, ils voudraient qu'on ait une ouverture sur éventuellement peut-être une location de permis, moi, je pense que, si on veut améliorer le transport de taxi, il faut être ouvert à des choses nouvelles, de la modernisation, de ce que les clients veulent, de la capacité de le faire.

Alors, à partir de là, ce que je demande, c'est que... Je vais vous rassurer dans le projet de loi, j'ai déjà rassuré les collègues des oppositions, mais j'ai l'intention et je voudrais vraiment qu'on puisse travailler avec une ouverture de modernisation beaucoup plus rapidement, que ce soit une situation qui a forcé, à tort ou à raison, l'industrie du taxi à se moderniser.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous souhaitez commenter, M. Nadji?

M. Nadji (Hamid) : Sur ce point, je passe la parole à M. Hicham Berouel concernant nos craintes vis-à-vis d'Uber.

M. Berouel (Hicham) : Oui. Donc, nous, là, surtout, notre position vis-à-vis du projet de loi, c'est sûr qu'on n'est pas contre moderniser ou essayer de faire des projets pilotes, etc. Bien sûr, nous sommes ouverts à ça. Et d'ailleurs c'est ce qui a bloqué peut-être dans le passé l'industrie à se moderniser. Que ce soit pour mettre des GPS dans les véhicules ou quoi que ce soit, c'était toujours plus difficile de changer la loi pour essayer de suivre un peu la technologie.

Mais, dans les circonstances actuelles, depuis l'arrivée d'UberX, l'industrie du taxi est comme déstabilisée. Les chauffeurs, sur le terrain... Je vous raconte ce qu'ils disent, les chauffeurs sur le terrain. Pour eux, ce n'est pas une priorité de mettre aujourd'hui une caméra dans leur véhicule ou de changer leur véhicule pour une voiture électrique. Si vous allez sur les postes de taxis, vous posez la question aux chauffeurs de taxi, la vraie priorité aujourd'hui, c'est d'arrêter UberX.

Donc, nous, on conseille qu'un projet de loi — peut-être qui est en préparation — il est dans ce sens-là, plutôt, de resserrer les règlements pour aider un peu les contrôleurs routiers à faire leur travail. Parce que les amendes qui sont données ne sont pas suffisantes, ce n'est pas... L'effet dissuasif n'est pas là, et ils sont payés par Uber, puis ils ont les moyens pour le faire. On pensait que les efforts du ministère vont être mis plus vers ce côté-là, puis c'est ce que nous avons espéré, plutôt que de travailler sur des projets pilotes que, pour nous, oui, c'est qu'ils sont importants, mais il faut agir là où c'est prioritaire au début.

Pour le moment, on pense que les chauffeurs de taxi attendent d'abord d'être rassurés et stabilisés, d'arrêter UberX, parce qu'actuellement on pense que c'est toléré encore, parce qu'ils sont encore sur le terrain. Puis nos observations, on voit qu'il y a des chauffeurs qui s'inscrivent chaque semaine, des nouveaux chauffeurs UberX qui se rajoutent sur le chemin. Donc, on pense que le gouvernement doit être ferme et d'aider les contrôleurs routiers. On n'a pas, je pense, besoin d'un changement de loi, c'est seulement une décision ministérielle pour augmenter les amendes, comme ce qui a été fait ailleurs dans le monde. Si les amendes augmentent, c'est sûr que ça va donner un bon coup de pouce au travail des contrôles routiers dans ce sens.

Ça, ce n'est pas seulement aussi pour protéger l'industrie du taxi et ceux qui gagnent leur vie avec ça, mais aussi la sécurité des usagers. Les usagers ne sont pas au courant des dangers qu'ils encourent lorsqu'ils embarquent avec un transporteur illégal. C'est souvent des jeunes qui utilisent cette application et ils trouvent ça cool, une nouvelle chose, on va essayer une nouvelle chose, c'est surtout ça qui les amène à utiliser ça, ce n'est pas parce que c'est plus propre ou quoi que ce soit. Est-ce qu'on doit attendre qu'un problème de sécurité arrive, un malheur arrive pour qu'on agisse pour changer la loi et resserrer les choses, comme ce qui est arrivé dans... il y a quelques années pour le «car surfing»? Malheureusement, il a fallu qu'il arrive des décès pour que la loi change et que les amendes soient augmentées à des milliers de dollars au lieu de 50 \$ ou 60 \$. Est-ce qu'il faut attendre? C'est sûr que c'est une question de temps. Il arrivera

des malheurs avec des transporteurs illégaux, qui... que ça soit des agressions ou des accidents, c'est sûr, à ce moment-là, ça va devenir plus sérieux. Mais moi, je pense, c'est mieux de prévenir que d'attendre que ces problèmes-là arrivent.

Donc, c'est pour ça qu'on pense que c'est urgent d'abord de régler ce problème. Puis le ministère a tout à fait les moyens pour le faire et, après ça, on pourrait bien sûr regarder tous les projets pilotes, on est ouverts à tout, on n'est pas fermés, on veut juste que la situation actuelle, les inquiétudes que les chauffeurs ont en allant travailler tous les jours, que ça soit dissipé, cette inquiétude. Donc, c'est ça.

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

M. Poëti : Il reste combien de temps?

Le Président (M. Reid) : ...

M. Poëti : Bien, j'entends ce que vous dites, et on le fait. Je vous rappelle que le problème d'UberX, Uber, est un problème mondial actuellement. J'ai rencontré la ministre de la Colombie, il n'y a pas tellement de temps, et la deuxième question, c'est : «What about UberX»? C'est un problème mondial, et il faut s'inspirer de ce qui se passe ailleurs, des meilleures pratiques, pour contrer l'illégalité, et on le fait actuellement avec nos lois, nos règlements. Mais je vous dis, en tout respect : Une des bonnes façons de contrer UberX, c'est d'offrir un service supérieur à UberX, c'est offrir un service de qualité pour l'ensemble de vos taxis, et vous allez peut-être contrer davantage ces choses-là.

Et, quand vous parlez de sécurité, c'est à mon arrivée, il y a moins d'un an où j'ai mis en place, parce que le projet de loi existait depuis 2002... où il n'y avait aucune vérification d'antécédents criminels pour tous vos chauffeurs de taxi. C'était dans la loi et non appliqué. Il n'y a pas eu d'initiative des organismes de taxis, dire, bien nous, on va le faire parce qu'on veut rassurer les gens. Vous ne l'avez pas fait. Moi, je me suis assuré que la loi soit respectée, et nous sommes maintenant, et vous le savez, après vérifier l'ensemble des antécédents criminels des chauffeurs de taxi. Ça, c'est une raison de sécurité, vous avez raison. Mais, honnêtement et encore en tout respect, vous ne l'avez pas fait naturellement. C'était dans la loi et ça n'avait pas été appliqué, mais ce l'est maintenant, aujourd'hui. Alors, ce que moi, je vous dis, c'est qu'on ne va pas tolérer des choses illégales, mais une façon de contrer ça, c'est aussi de donner un service de qualité et que les gens soient capables d'évaluer aussi la qualité du service qu'ils ont eu, au-delà de dire : C'est cool.

Mais il y a aussi une problématique de prix, parce qu'effectivement, si les prix ne sont pas normalisés et il n'y a pas d'équité dans les prix, bien, quand vous allez... et, si vous êtes à la même qualité ou supérieurs, bien, la façon de vous contrer, ça va être de baisser les prix. Et, à ce moment-là, bien, les citoyens ont une option. Ce n'est pas ce qu'on veut.

Et on va vous appuyer dans la démarche, soyez assurés de ça, mais je demande quand même une forme d'ouverture de votre part pour permettre au ministère d'être capable, dans des projets pilotes, je pense à celui de l'électrification des transports, dans des projets pilotes où la sécurité des usagers ou des chauffeurs de taxi est impliquée, de pouvoir permettre ce type de projet pilote là. Et d'aucune façon, et je le réitère encore une fois, et ça sera inscrit dans le projet de loi dans un amendement... D'utiliser un transport illégal et de le rendre légal par un projet pilote, honnêtement, moi, je n'y aurais pas pensé, et il y a personne qui pense à quelque chose comme ça. Mais je sais que votre inquiétude est là, donc on va la régler à travers le projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a une autre intervention du côté ministériel?

M. Poëti : Non, c'est bon. Merci.

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

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Bien, bienvenue, M. Nadji, M. Berouel. Ça fait plaisir de vous entendre en commission parlementaire et je peux vous dire que je comprends tout à fait les craintes que vous avez, parce que nous avons exactement les mêmes craintes. Nous avons entendu hier le ministre nous dire que ce n'était en aucune façon l'amendement prévu pour permettre UberX, mais nous allons nous assurer... parce que ça, c'est des paroles, mais nous allons nous assurer — il y avait de l'ouverture de la part du ministre — qu'il y aura des amendements pour changer le libellé, parce qu'il faut que ces intentions-là se transposent dans le libellé du projet de loi. Alors, nous allons travailler dans ce sens-là.

Et, concernant Uber, étant donné la formulation de l'article 11, la façon dont il est formulé actuellement pourrait se prêter à Uber, c'est pour ça que nous avons demandé des ententes et nous pensons que c'est important qu'ils puissent s'exprimer. Nous voulons comprendre aussi pourquoi ils ont une si grande volonté d'agir illégalement, parce que, le ministre l'a dit, pas de tolérance pour les choses illégales, mais malheureusement UberX est encore en fonction, donc pas toléré mais en activité depuis déjà le mois d'octobre.

Effectivement, vous le dites, que les amendes qui sont mises en place ne sont pas suffisamment importantes pour être dissuasives puis on l'a vu dans les journaux, qu'UberX paie l'amende et prend en charge l'ensemble de la poursuite. Moi, j'aimerais ça vous entendre sur les moyens supplémentaires que vous souhaiteriez que le ministre ou le ministère des Transports prenne pour bloquer UberX.

• (15 h 30) •

M. Nadji (Hamid) : Nous avons des propositions, bon, on s'est inspiré de ce qui se passe ailleurs. Comme je viens de le dire à M. le ministre, lorsqu'on traite une maladie, il ne faut pas traiter les symptômes, parce que, si on traite que les

symptômes, elle va continuer à arriver, parce que l'alimentation, elle est là. Donc, il faut aviser, il faut viser dans le traitement la source de la maladie. Nous, les moyens existants actuels, parce qu'ils datent depuis des années, c'est tout à fait normal qu'il faut s'adapter par rapport aux changements et aux symptômes des nouvelles maladies. Donc, il faut augmenter les amendes, de telle façon qu'elles soient dissuasives. Ils conseillent même à toute personne qui encourage l'illégalité... les chauffeurs qui encouragent l'illégalité, est-ce qu'ils vont passer à enlever des points sur le permis, peut-être retirer le permis illégalement, comme ça se passe dans d'autres infractions? Les vendeurs d'alcool de façon illégale, etc., il y a des amendes consistantes.

Donc, nous voulons que la loi soit homogène pour dissuader la souche de la maladie en elle-même, en même temps, jusqu'à ce qu'il y aura peut-être même une application ou bien une ordonnance ministérielle officielle d'arrêter l'application Uber dans tout le Canada si on arrive à faire ça. Et certains pays l'ont fait, et c'est arrivé après un certain moment, ça s'est avéré, c'est le seul moyen pour arriver à des fins pareilles.

Mme Ouellet : Donc, vous nous proposez des augmentations d'amendes. Je ne sais pas jusqu'à quel niveau vous suggérez.

M. Nadji (Hamid) : Ça, je préfère qu'il y aura une commission qui va discuter autour de ça et que ça ne se passe pas à la dernière minute et donner des chiffres comme ça, et je pense qu'il faut un groupe sérieux qui discute autour de ça pour donner toutes les propositions qui vont être dissuasives et définitives pour arrêter ce fléau. Et je passe la parole concernant ce point à M. Hicham Berouel.

M. Berouel (Hicham) : Je peux citer des exemples, comme ce qui est arrivé ailleurs dans le monde, comme en France, les amendes ont été augmentées à 10 000 €, avec possibilité d'un an de prison pour quelqu'un qui fait du UberX. Là-bas, on appelle ça UberPop. C'est le nom différent, mais c'est le même service. En Allemagne... pas en Allemagne... oui, en Allemagne, les amendes sont de 200 000 € par infraction. Là, Uber, ils ont été obligés d'arrêter leur UberX, parce qu'ils ne peuvent pas vraiment payer toutes ces amendes. C'est vraiment... ça a été un point fort. Puis Uber, dans ce pays, il a commencé à penser de s'intégrer dans le système et respecter les lois.

En Espagne aussi, il y a eu des amendes. Je n'ai pas de chiffre. Il y a un pays en Amérique latine qui a bloqué l'application. Aussi, en Inde, l'application a été bloquée aussi sur Internet. On ne peut pas l'utiliser. Mais ça prend, bien sûr, l'intervention du gouvernement dans ce cas-là.

Mme Ouellet : Et je voyais dans votre mémoire, parce que dans l'industrie du taxi... D'ailleurs, quand j'ai fait le point de presse, la première question que je me suis fait poser : Oui, mais vous êtes contre le progrès, comme si l'industrie du taxi n'avait pas progressé depuis plusieurs années. Donc, j'aimerais ça vous permettre de nous exposer un peu plus, et je vois dans votre mémoire, où vous nous dites, bon : 98 % des taxis ont le paiement électronique; 50 % des véhicules hybrides; l'âge moyen de trois ans, mais il y a deux éléments que j'aimerais ça que vous nous expliquiez un peu plus. Vous dites : «...tous sont munis d'un système de répartition [...] GPS», ça fait que peut-être nous expliquer un peu plus c'est quoi, cette répartition GPS là et l'application pour téléphones mobiles intelligents que vous avez pour la région de Québec. J'aimerais ça que les gens puissent savoir qu'effectivement, dans l'industrie du taxi légal, il y a aussi des avancées technologiques. J'aimerais ça que vous nous les présentiez.

M. Nadji (Hamid) : Oui, l'application GPS, elle existait, elle existe. C'est le système de répartition par appel... L'appel, il ne vient pas via le téléphone. Une tablette électronique reçoit les appels par des intermédiaires, et c'est les intermédiaires qui dispatchent ça. Ça, c'est une nouveauté qui est donc là, et ça explique la transition de l'ancien système de radio, l'ancienne onde, au système électronique. Nous sommes dans le fonctionnement dans ce sens. Et pour plus de détails, je passe la parole à M. le président de la compagnie, qui ajoute sur ce point.

M. Berouel (Hicham) : Oui, bon, le système de GPS existe déjà depuis plusieurs années ici, au Québec. À Québec, en particulier, la ville de Québec, on était parmi les premiers à l'utiliser. Plusieurs intermédiaires ici, ils ont opté pour ce système, parce que l'avantage, ce n'est pas seulement le fait que le client n'a plus le son dans le véhicule de la radio, qui se... entendre le «dispatch» parler, mais aussi la simplicité de... le confort du travail du chauffeur. C'est-à-dire, il y a des tablettes qui sont sur le véhicule, sur laquelle ils reçoivent déjà l'adresse avec le nom du client, et il peut utiliser aussi le système de GPS *Google Maps* sur la même tablette pour se rediriger, pour faire une recherche. Exemple, si un client demande au chauffeur un hôtel qu'il ne connaît pas, il a la possibilité de chercher sur *Google Maps*, il a tous les moyens qui vont l'aider pour offrir un bon service. Aussi, ce système, il permet de localiser tous les véhicules par GPS. Donc, la centrale, ils peuvent savoir tous les véhicules, où est-ce qu'ils sont, et ainsi envoyer les véhicules les plus proches. Ça aussi, ça aide pour ne pas faire de kilométrage mort, pour ce qui est des taxis.

Pour l'application, l'application mobile, c'est une particularité, comme je vous ai dit ici, à la ville de Québec. On comprend que la force des concurrents comme Uber, bien, c'est une application partout dans le monde. C'est ça, sa force. Mais ici, à Québec, on a été capables d'offrir une seule application pour toute la clientèle. Que ce soit à la Rive-Sud ou à la Rive-Nord, le client n'a pas besoin de dire : Ah! est-ce que je suis dans l'agglomération de Sainte-Foy ou l'agglomération de Charlesbourg? pour choisir l'application qui va avec tel territoire ou celui-là. On a été capables de regrouper tous les intermédiaires et les territoires dans une même application. Et ainsi le client peut demander le taxi via l'application, il peut voir le taxi, le numéro de taxi qui vient le chercher, combien de temps ça va prendre, etc. Et ici, c'était l'initiative de la compagnie coop 5191. Puis il y a une possibilité, ils sont en train de proposer ça aussi à l'échelle provinciale s'il y a d'autres

compagnies. Il y a d'autres compagnies, il y a Chicoutimi qui l'utilise actuellement, mais à Montréal il y en a aussi qui sont ouverts à utiliser ça. Donc, s'il y en a, une application, aussi, qui regroupe toute la province, ça va avoir encore plus de force, c'est plus facile pour le client de l'utiliser. Mais c'est la même technologie. Ce n'est pas vraiment quelque chose de sorcier que les concurrents illégaux sont venus avec, c'est une application que nous avons déjà et que plusieurs ont développée. Puis le client, il est vraiment satisfait, surtout les clientèles jeunes, ils sont satisfaits d'utiliser cette application. Ils n'ont pas besoin d'appeler et d'attendre sur la ligne téléphonique, ils sortent un numéro de téléphone puis ils commandent avec un seul clic, puis le service se fait.

Mme Ouellet : Vous êtes en train de me dire que, dans le fond, les plateformes technologiques en arrière desquelles se cachent Uber, bien, vous les avez déjà, et elles sont déjà fonctionnelles, à peu près équivalentes de ce qu'Uber offre, en toute légalité.

M. Berouel (Hicham) : Exactement. C'est en toute légalité, mais on n'est pas capables, nous, de baisser, par exemple, les tarifs...

Mme Ouellet : Non.

M. Berouel (Hicham) : ...ou de ne pas charger les taxes sur les tarifs. On n'est pas capables aussi d'augmenter les tarifs selon les heures de pointe, il y a trop d'achalandage; on est régi par des lois. Et je comprends que ces lois-là sont là pour protéger plus la clientèle que pour protéger les taxis. En protégeant la clientèle, le client est satisfait, puis ainsi la pérennité du service de taxi, elle va continuer.

Mme Ouellet : Ça fait que vous me dites que, dans le fond, UberX ne respecte pas les tarifs fixés par la Commission des transports du Québec.

M. Berouel (Hicham) : Effectivement. Pour ce qui est des taxis, il y a une audience annuelle que tous les citoyens sont invités à venir et donner leur point de vue, s'ils pensent que le taxi est trop cher, peuvent venir et donner leur point de vue. Les taxis aussi et les chauffeurs peuvent venir et dire qu'on pense qu'on est sous-payés ou on pense... Dernièrement, la dernière consultation, la Commission des transports a proposé une augmentation, mais l'industrie du taxi a refusé. On s'est dit : Non, dans le temps actuel, on pense qu'avec la récession, et tout, on va faire une concession, on ne va pas accepter l'augmentation, on va la reporter peut-être à une autre fois. Mais, pour ce qui est d'Uber, il peut utiliser tous les prix qu'il veut en suivant un... ils ont des algorithmes qui calculent le prix selon l'offre et la demande, selon il y a combien de clients qui demandent des taxis versus combien de taxis sont prêts à offrir le service, et c'est avec ça qu'ils calculent leurs tarifs. Une course qui coûte... Exemple, une personne qui est habituée d'aller à l'hôpital et qui paie 20 \$, ça se peut, une journée, le matin, une journée de tempête, elle se réveille puis, pour prendre un Uber, ça va lui coûter 200 \$, parce qu'il n'y a pas de voiture qui offre ce service. Donc, c'est ça la différence pour ce qui est de la tarification.

• (15 h 40) •

Mme Ouellet : Puis, si j'ai bien compris, UberX fixe les tarifs au départ, et je pense que vous, vous êtes obligés d'avoir les tarifs en fonction du kilométrage et du temps, tel qu'indiqué par la Commission des transports du Québec. Est-ce que c'est exact?

M. Berouel (Hicham) : Nous, effectivement, c'est le tarif qui est fixé par le ministère des Transports, c'est le kilométrage et le temps plus un tarif de départ. Pour ce qui est d'Uber, c'est variable. Ils affichent un prix pour faire de la publicité qu'il est moins cher, un prix de départ, mais il n'est pas tout le temps moins cher. Pour les petites courses, c'est beaucoup plus cher que le taxi, c'est sûr.

Le système dans les taxis, lorsque le véhicule est en mouvement, en haut d'un certain nombre de kilométrage — si je ne me trompe pas, 10 kilomètres à l'heure — c'est seulement le kilométrage qui compte. Le temps ne compte pas. Par contre, le compteur d'Uber, d'après ce que nous avons su, le temps se calcule tout le temps, malgré que le véhicule est en mouvement. C'est pour ça qu'il y a des journalistes qui ont fait un test en comparant des taxis et des Uber, et ils ont vu que le taxi est souvent moins cher, pour les courses en bas de 12 \$, qu'un Uber, par exemple.

M. Nadji (Hamid) : Est-ce que je peux ajouter quelque chose vis-à-vis de votre question, qui est... Le problème qu'on est contre le progrès, ce n'est pas vrai. C'est que nous, avant de faire quoi que ce soit... on ne peut pas adopter une nouvelle technologie si on n'a pas l'approbation de la Commission des transports. Et, comme il l'a dit, M. le ministre, hier, le changement dans la loi, il est très lourd, le mécanisme, il est très lourd. Et nous-mêmes, on ne peut pas adopter ou bien épouser une nouvelle technologie sans qu'on puisse avoir l'approbation, parce que c'est une flotte très importante. Donc, c'est pour ça qu'on a ce retard dans les choses.

Et il y a beaucoup de choses pour lesquelles nous sommes en train de penser pour le moment, et on a beaucoup d'exemples, mais on ne pourra jamais les adopter tant qu'il n'y a pas l'approbation de la Commission des transports. C'est une autre étape, qu'il faut tenir compte que ça fait partie des choses qui freinent l'avancement des compagnies qui veulent respecter les lois.

Le Président (M. Reid) : Il reste une minute, si vous avez encore des commentaires.

Mme Ouellet : Bien, il me reste une minute. Donc, je ne sais pas si vous avez des commentaires supplémentaires à faire ou des recommandations supplémentaires à nous faire.

M. Nadji (Hamid) : Parmi nos recommandations, c'est qu'il y a un stress énorme au niveau de cette industrie, et c'est pour ça que vous avez commencé à voir des petites manifestations qui vous font appel que cette industrie demande de l'aide énormément. Et les méthodes existantes des contrôleurs routiers sont vraiment insuffisantes. Et on demande de considérer cette industrie comme vos enfants, et vous devez les protéger à la source, pas en traitant les symptômes de la maladie, et l'unique moyen, c'est l'intervention du gouvernement, d'agir dans ce sens par l'augmentation des amendes, le retrait des permis des gens qui participent dans cette illégalité et même s'il faut arriver à l'arrêt complet de cette application au niveau... que ce soit provincial ou bien national.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons passer maintenant au deuxième groupe d'opposition, et je passe la parole au député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, messieurs, bonjour, bienvenue parmi nous. Tout d'abord, je voudrais vous féliciter pour les avancées technologiques, là... innovantes, plutôt, que vous avez faites au cours des 10 dernières années, telles que ma collègue, là, a citées tantôt. Je trouve ça important. Souvent, on a l'impression que l'industrie traditionnelle du taxi n'a pas fait grand-chose et est restée un peu un dinosaure. Mais, contrairement aux prétentions que... aux perceptions qu'on pouvait avoir... Je lis, dans votre mémoire, qu'effectivement il y a plusieurs choses que vous avez faites au niveau des avancées technologiques, dont, entre autres, au niveau du GPS.

Maintenant, pour faire face à la compétition... En fait, nous, on encourage évidemment de la compétition, on favorise l'innovation, mais on veut s'assurer quand même que tout le monde fonctionne en toute légalité. On évaluera au niveau de la légalité tantôt.

Mais, au niveau de l'innovation ou des avancées, au niveau de la voiture électrique, on a eu un groupe qui est venu hier puis qui parle de faire quelque chose au niveau de l'électrification de l'industrie du taxi. Il peut y avoir un impact important sur les revenus des chauffeurs de taxi parce que le coût de l'essence, donc, le coût du carburant va être moins élevé. Et puis donc comment vous voyez ça, en ce qui vous concerne, pour vous rendre plus compétitifs au niveau, là, de vos coûts pour permettre aux chauffeurs d'avoir des revenus décentes ou, sinon, plus élevés?

M. Nadji (Hamid) : En ce qui concerne ce point, je pense que la Commission des transports, via le ministère... Je ne sais pas si vous le savez ou non, c'est que le ministère, il ne peut pas donner un permis dans une zone d'une façon... suite à une simple demande. Il a un quota réservé pour chaque membre de population. C'est comme le phénomène de député. Chaque membre de population, c'est un député, donc chaque membre de population, ils ont un permis attribué pour le besoin de transport, etc. Donc, si un nouveau opérateur arrive, qu'il soit le bienvenu, il faut être ouvert à tout, mais il faut qu'il s'intègre dans le moule des lois déjà existantes. Le moule déjà il est là, il faut qu'il respecte le quota ministériel. Premièrement, il faut qu'il s'intègre dans ça parce que, le ministère, jusqu'à maintenant, il a des quotas dans chaque zone. Tu ne peux pas venir lui dire : Donnez-moi un autre permis en dehors du quota attribué. Donc, la demande, elle doit s'intégrer dans ces quotas qui sont déjà attribués par le ministère. Donc, il ne va pas influencer dans ce sens. Et, concernant les prix, ce n'est pas à lui de fixer les prix, les prix devant être fixés, comme ça se passe maintenant, par la Commission des transports. Maintenant, lui, ça va lui revenir à un coût moins élevé concernant son utilisation de carburant, etc., mais les tarifs devront être fixés comme toujours par la Commission des transports.

M. Berouel (Hicham) : Pour ce qui est des revenus des ces chauffeurs, est-ce qu'ils vont augmenter si on adopte des véhicules électriques? Oui, c'est possible, mais à condition que les coûts fixes ou les coûts d'opération diminuent. Le modèle, je l'ai su un peu dans le congrès dernièrement, le projet de Taxelco, qui ont présenté hier, ici, devant vous, leur projet, comme quoi leur projet prévoit de baisser les coûts d'opération, donc ils vont permettre d'augmenter les salaires des chauffeurs. C'est possible, puis je pense que, pour nous aussi actuellement on est capables de le faire si nous avons les mêmes moyens. Si actuellement le gouvernement puisse m'accorder, moi personnellement, une subvention de 20 % tel qu'il est accordé à Taxelco pour acheter un véhicule électrique et d'avoir des bornes de recharge, je suis intéressé, oui, à changer mon véhicule que j'ai actuellement, qui est hybride, pour un véhicule totalement électrique. Oui, je suis ouvert à ça, ça pourrait m'aider à garder les chauffeurs qui travaillent pour moi en augmentant leurs salaires, puis ça va permettre aussi à redorer l'image de l'industrie.

M. Surprenant : Je vous écoute puis vous dites que pourriez tout ça, mais ça ne semble pas être une direction précise que vous voulez prendre. Quand on parle, là, de l'article 11, on parle, encore là, de Taxelco, qui pourrait peut-être venir tester des choses un peu. Mais je pense que vraisemblablement on s'en va vers l'électrification des transports, et donc, si un le part et que vous, vous ne le faites pas en même temps, mais vous êtes là dans une situation éventuellement concurrentielle difficile. Alors donc, ma question était tantôt : Qu'est-ce que vous entendez faire pour vous assurer d'être compétitifs pour vous, pour vos chauffeurs, en regardant des projets comme celui-là de Taxelco, dont peu de gens nient la légalité alors?

M. Nadji (Hamid) : C'est tout à fait normal, il faut suivre le changement, mais, le changement, il faut qu'il soit équitable. On ne peut pas donner trop d'avantages à un projet pour lui donner toute les pulsations de réussir et priver un autre, c'est-à-dire les mêmes avantages qui vont être donnés à des sociétés pareilles, on les donne aux sociétés ou bien

aux compagnies existantes si comme ça ils veulent adopter, ou bien il y a des gens qui veulent l'adopter, mais je dis qu'on est freiné par la loi dans pas mal de choses. Il y a des gens qui veulent adopter. Si les mêmes avantages seront donnés des deux côtés, que ça soit à un nouveau opérateur ou bien aux anciens, je pense que les gens, ils vont épouser la situation la plus rentable, même s'ils sont en dehors des nouveaux opérateurs.

M. Berouel (Hicham) : Pour ce qui est véhicules électriques, actuellement, à Sainte-Foy, il y a un véhicule électrique, une Tesla, puis moi, j'ai eu l'occasion de lui parler. Le problème, pour lui, c'est surtout les bornes de recharge. S'il y avait un grand réseau de bornes de recharge rapide, ce que je dis «rapide», c'est-à-dire une recharge rapide en moins de 30 minutes, s'il y avait un réseau déjà existant, beaucoup de taxis, et je suis sûr qu'ils vont prendre l'initiative d'investir eux-mêmes sans peut-être avoir même besoin d'une subvention ou quoi que ce soit, dans ce mode de transport parce qu'ils économisent beaucoup sur le carburant. C'est la seule chose qui peut-être bloque les chauffeurs de faire ce virage, parce que c'est un calcul qu'ils font... On fait des calculs : Est-ce que c'est plus rentable de garder un véhicule à essence ou d'avoir un véhicule électrique? Donc, c'est ça.

M. Surprenant : Maintenant, dans le même paragraphe, on parle, là, de vous seriez ouverts en cas où l'installation des caméras et l'uniformisation de la couleur des véhicules, et il y a autre chose. Mais, au niveau de la couleur des véhicules, on entend que Taxelco, entre autres, veut avoir une couleur uniforme au niveau des véhicules. Puis, si vous voulez... vous dites que vous seriez ouverts à ça, puis vous voulez peut-être donner une image. Pourquoi ne le faites-vous pas maintenant, uniformiser la couleur des véhicules, pour vous donner une image? Pourquoi vous attendez d'être forcés de faire des choses?

• (15 h 50) •

M. Berouel (Hicham) : Oui. Pour la couleur des véhicules, bien sûr, ça prend le consentement de tous les propriétaires de taxi. Moi, personnellement, quand j'ai fait cet exercice-là avec les propriétaires de taxi, il y en a plusieurs qui utilisent leur véhicule comme véhicule personnel. Donc, il est le seul, il est propriétaire, chauffeur de taxi, puis il utilise, lorsqu'il finit son chiffre de travail, normalement, il enlève le dôme du taxi puis il utilise ce véhicule comme voiture personnelle pour aller chercher ses enfants, etc. Et c'est souvent ces personnes-là qui ne veulent pas vraiment que le taxi soit vraiment identifié «taxi» ou une couleur spécifique. Mais je vous dis que sérieusement on a commencé à penser à ça, peut-être, premièrement, pas d'avoir une couleur uniforme pour commencer, mais d'avoir seulement une identification, que ce soit un trait qui est vu de loin, comme des carreaux, quelque chose pour identifier le taxi de loin. Ça, on a commencé à penser à ça, mais ce n'est pas encore en vigueur.

M. Surprenant : Je vais revenir au niveau des tarifs que vous avez parlé tantôt, là, Uber le fait en fonction de l'achalandage, ce n'est pas conforme à la réglementation actuelle. Mais, dans une perspective où il y aurait une ouverture au niveau de la modification, là, des règles, et puis qu'actuellement, si les gens vont sur Uber, c'est parce qu'ils aiment peut-être ça avoir cette modulation des tarifs là, seriez-vous ouverts à une modulation des tarifs? Est-ce que vous pensez que ce serait une belle façon... ce serait une façon intéressante d'orienter l'industrie?

M. Nadji (Hamid) : Oui, on est ouvert à la modification des tarifs, mais il faut que vous ayez une vision d'ouverture de modification dans tous les sens, pas à sens unique. La preuve, comme vient de dire mon collègue, l'année passée, au niveau de la Commission des transports, l'industrie, elle-même, elle s'est opposée à ça malgré qu'on est convaincus que nous méritons l'inverse. Dans toutes les professions, il y a un minimum d'augmentation en fonction de l'inflation, autour de 2 % par année. On a accepté de se sacrifier vis-à-vis de la situation actuelle provisoirement, sans parler de d'autres cas qui sont encore plus flagrants, parce que cette industrie, elle a besoin de se revaloriser. Déjà, jusqu'à maintenant et en date d'aujourd'hui, dans toutes les fonctions sans exception, si, chez vous, vous avez un plombier qui va arriver la nuit, il va vous facturer autrement, alors que, nous, la tarification est toujours la même. Et non seulement ça, l'année passée, on était contre l'augmentation, sans parler de la tarification de nuit, parce que ça, c'est un facteur, c'est un coefficient spécial, et, dans le monde entier, on tient compte de ça.

Donc, nous sommes plus ouverts que la... c'est-à-dire, nous sommes en train de payer pour la situation actuelle vis-à-vis de laquelle on n'arrive pas à se défendre. En ayant cette ouverture, on ne demande pas le droit... malgré qu'on est convaincus qu'on mérite plus, et on se sacrifie pour le moment dans ce sens pour qu'on puisse gérer le problème.

Le Président (M. Reid) : Merci, c'est le temps que nous avons. Alors, M. Nadji, M. Berouel, merci pour votre participation à nos travaux.

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

(Suspension de la séance à 15 h 53)

(Reprise à 15 h 55)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons reprendre nos travaux. Je souhaite la bienvenue à nos invités. Nous recevons maintenant la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec. Alors, je vous demande, évidemment, au début de votre présentation, de vous présenter, même si on vous connaît, et de présenter les gens qui vous accompagnent. Et je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, à la suite de quoi nous aurons un échange avec les membres de la commission. Alors, à vous la parole.

Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)

M. Boyer (Daniel) : Bien, d'abord, merci. J'aimerais remercier les membres de la Commission des transports et de l'environnement de nous recevoir pour entendre nos recommandations et nos suggestions sur le projet de loi n° 38. Je me présente... n° 36, c'est-à-dire.

Je me présente, Daniel Boyer, président de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec. La FTQ, c'est la plus importante centrale syndicale au Québec, c'est 600 000 membres, oeuvre dans toutes les régions du Québec et dans tous les secteurs d'économie. Je suis accompagné de Colin L'Ériger, du service de la recherche de la FTQ, et de Benoît Jugand, responsable du développement stratégique et affaires publiques du haut Regroupement des travailleurs autonomes Métallos. Le RTAM représente près de 5 000 travailleurs autonomes issus principalement de l'industrie du taxi, mais aussi du camionnage et l'immobilier. Ce regroupement intervient régulièrement sur les enjeux économiques et sociaux ainsi que sur des projets de politiques publiques liées à l'amélioration des professions. Aujourd'hui, vous comprendrez, si vous avez eu la chance de regarder le mémoire — est-ce qu'on l'a fait parvenir? Non, peut-être, oui?

Une voix : Plutôt tard.

M. Boyer (Daniel) : Plutôt tard — on s'est attardés aux dispositions concernant l'industrie du taxi. En ce qui a trait aux dispositions concernant l'ensemble du transport collectif et entre autres des sociétés de transport public, le Syndicat canadien de la fonction publique, le SCFP, qui est aussi affilié à la FTQ, devrait vous faire parvenir, là, leurs commentaires.

Un mot d'abord sur l'industrie du taxi. Cette industrie emploie, bon an, mal an, 18 000 personnes au Québec. Si cela était une seule et même entreprise, ce serait le cinquième plus gros employeur au Québec. Il importe donc de protéger des emplois qui font vivre beaucoup de familles québécoises et de s'assurer que l'État du Québec perçoive sa juste part de redevances et de retombées économiques.

Maintenant, en ce qui a trait au projet de loi n° 36, nous croyons que des modifications importantes doivent être apportées, et ce, particulièrement pour l'instauration de projets pilotes dans le transport rémunéré de personnes. Nous sommes extrêmement inquiets par l'arrivée de ces projets pilotes. Et là ce n'est pas qu'on est contre des projets pilotes qui visent l'amélioration des services de taxi, mais on est inquiets parce que... On est favorables aux innovations technologiques, leur introduction doit s'effectuer de concert avec tous les acteurs de l'industrie du taxi et dans le respect de nos lois existantes, puis on espère que la commission tiendra compte de nos recommandations et de nos suggestions visant à améliorer le projet de loi n° 36.

Pour la FTQ, la concertation et le dialogue social sont très importants dans une société démocratique comme la nôtre. Le gouvernement ne semble malheureusement pas toujours de notre avis. Le projet de loi n° 36 s'inscrit dans cette tendance que depuis longtemps nous déplorons. En effet, rien dans le projet de loi n'assure que la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi sera consultée et qu'elle continuera de jouer son rôle-conseil auprès du ministre des Transports pour la mise sur pied de projets pilotes. Le projet de loi ne donne aucune assurance aux acteurs de l'industrie et aux membres de cette table de concertation contre toute décision arbitraire ou unilatérale des ministres successifs. C'est pourquoi nous demandons à ce que la table de concertation puisse pleinement jouer son rôle-conseil pour la mise sur pied de projets-pilotes en transport rémunéré de personnes.

Aussi, nous sommes préoccupés par l'instauration de deux poids, deux mesures dans l'industrie du taxi. Dans sa forme actuelle, le projet de loi va permettre aux projets pilotes de fonctionner à l'extérieur du cadre législatif en place. Alors que les acteurs de l'industrie du taxi sont tenus de respecter à la lettre les lois et règlements, on verrait émerger les projets pilotes qui n'auraient pas de telles obligations. Cela ouvre donc la porte à une réglementation à deux vitesses.

Rappelons au ministre que les lois et règlements qui encadrent l'industrie du taxi conservent toute leur pertinence. Si des tarifs uniformes existent, c'est dans le but de concilier l'intérêt du consommateur et du chauffeur de taxi. Si le Québec s'est doté de normes de sécurité, d'entretien et de formation sur tout son territoire, c'est pour assurer la sécurité des usagers et la confiance du public. Si le souhait de tous est que l'industrie retrouve paix et stabilité, l'instauration d'un régime à deux vitesses est un pensez-y-bien.

• (16 heures) •

Et j'ajouterais, M. le ministre, parce que je vous ai entendu tantôt, concernant la problématique d'UberX, mais je parle d'UberX, mais je pourrais parler de toute autre tentative d'offrir du transport par taxi de façon illégale, on pense qu'on devrait avoir des amendes plus salées concernant les infractions aux dispositions légales.

Afin de protéger les emplois pour justement dissuader toute entreprise ou tout individu qui voudrait agir dans l'illégalité... afin de protéger les emplois actuels, nous estimons que le ministre des Transports doit porter une attention particulière aux dangers de multiplication du nombre de véhicules pouvant offrir du transport rémunéré de personnes par taxi. Rappelons que les chauffeurs et les chauffeuses propriétaires doivent se procurer les permis à fort prix, bien souvent autour de 200 000 \$. Une installation de tels projets pilotes ne doit en aucun cas mettre en péril le gagne-pain des chauffeurs et des chauffeuses de taxi ou les économies de toute une vie en faisant diminuer la valeur des permis. Plusieurs questions restent en suspens et nous croyons qu'il faudrait davantage de précisions quant aux modalités de ces projets pilotes, rappelons qu'il est du devoir de l'État québécois, comme arbitre du jeu économique, de concilier innovation et protection de l'emploi ainsi que création d'emplois et respect de la loi. Je cède la parole à Benoît.

M. Jugand (Benoît) : Merci. En matière de tarification, nous croyons qu'il faut faire preuve de prudence. Au Québec, c'est la Commission des transports du Québec qui est responsable de fixer le prix des courses de taxi

pour tout le Québec. Est-ce que les projets pilotes seront tenus de respecter cette grille tarifaire? Uber opère selon une structure de prix dynamiques aussi connue sous le nom de «surge pricing». Les tarifs varient donc en fonction de plusieurs paramètres ou circonstances, ce qui menace à la fois le modèle tarifaire établi par la CTQ et pose plusieurs risques économiques. Avec les projets pilotes, est-ce que le ministre va laisser à l'entreprise privée la possibilité de fixer la tarification, et ce, au quotidien ou selon les circonstances, alors qu'une réglementation sur la tarification existe déjà? En effet, en laissant le marché complètement libre, on ouvre la porte à plusieurs abus; par exemple, les tarifs d'Uber ont fortement augmenté lors des attentats terroristes à Sydney, en Australie, et lors du passage de l'ouragan Sandy.

Est-ce que le ministre prévoit des mécanismes afin de protéger les consommateurs contre la spéculation des prix? Par exemple, quel type de protection sera offerte dans les cas où les chauffeurs d'un projet pilote enregistré sur un territoire donné décident de fermer leurs applications mobiles, le temps de faire monter les prix dynamiques, jusqu'à ce qu'ils décident de reprendre des passagers, par exemple aux heures de pointe. Si le gouvernement du Québec va de l'avant avec de tels projets pilotes, la structure tarifaire nécessitera une réglementation rigoureuse à la fois pour protéger les emplois existants contre une concurrence déloyale et pour protéger la clientèle contre la spéculation circonstancielle de tels prix.

Nous sommes très inquiets de l'impact d'Uber sur la sécurité et des usagers et des usagères. Afin d'éviter le plus possible des situations pouvant avoir des conséquences graves, il faut appliquer les mêmes normes que l'on retrouve déjà dans l'industrie du taxi. La FTQ et le RTAM recommandent donc que seuls les chauffeurs ayant rempli les exigences de formation prévues à la Loi concernant les services de transport par taxi et possédant un permis de conduire avec une classe 4C de même qu'un permis de travail dûment délivré par la Société de l'assurance automobile du Québec ou du Bureau du taxi de Montréal puissent poser leur candidature dans de tels projets pilotes.

Pour terminer, il apparaît important de sonner l'alarme concernant la protection des données personnelles et de la vie privée. Avec la plus récente mise à jour de l'application, Uber peut connaître la position géographique d'une personne, peu importe si l'application fonctionne en arrière-plan ou au premier plan. Pour nous, la protection des renseignements personnels et de la vie privée constitue une préoccupation majeure. C'est pourquoi nous recommandons que les entreprises souhaitant déposer un projet pilote soient soumises à un processus de sélection rigoureux tenant entre autres compte du respect de la vie privée et de la protection des données personnelles des citoyens du Québec. Merci beaucoup.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons procéder maintenant à la période d'Échange. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Bien écoutez, c'est sûr que chaque groupe qui vient n'est pas tenu d'avoir entendu le groupe précédent puis de ne pas avoir suivi l'ensemble de la commission, puis je le conviens facilement, alors je vais le répéter encore une fois : D'aucune façon, il n'était, et il est, et il sera de l'intention du ministère d'utiliser un projet pilote pour légaliser quelque chose d'illégal. Pour moi, ça va de soi, mais je comprends qu'il y a une perception, il y a des inquiétudes face à ça, alors je veux vous rassurer là-dessus. D'aucune façon on ne veut aller là et d'aucune façon je ne permettrais ça. L'autre chose que je vais vous dire, c'est que, depuis le jour 1 de la première question que j'ai eue sur UberX, j'ai été clair et je n'ai jamais modulé, modifié ou diminué mon opposition au transport illégal.

Alors, maintenant, de quelle façon faire pour éviter que ça se produise? Tantôt, j'ai entendu que, s'il y avait des grosses amendes, on réglerait l'affaire. Il y a un code criminel au Québec, qui est à peu près ça d'épais, et puis il y a des sentences à vie, c'est 25 ans. Il y a encore des bandits. Alors, je veux juste vous dire qu'il faut peut-être... vous savez, la répression peut, dans plusieurs cas, être une solution téméraire, mais la prévention peut être aussi une bonne façon de le faire, et la qualité du service offert par nos chauffeurs de taxi est aussi importante.

Et, vu que vous avez soulevé que vous représentez — et dites-moi si je me trompe — une bonne partie des indépendants...

Une voix : ...

M. Poëti : Des indépendants?

M. Boyer (Daniel) : Chauffeurs, chauffeuses, pas nécessairement indépendants.

M. Poëti : O.K. Parce que ce qu'on entend souvent des organismes très structurés, comme ceux qui vous ont précédé, ils ont des règles, des règlements, ils ont un suivi de leurs chauffeurs, formation, encadrement. Puis on dit : Bien, les mauvais, c'est les indépendants. Tu sais, c'est ce qu'on... je ne vous dis pas que c'est ça, ce que je vous dis, c'est ce qu'on nous rapporte : les mauvais, c'est des indépendants. Il y a des cas, là, récents, là, sans les personnaliser, là... la semaine dernière, là, des affaires inconcevables qui se sont produites avec un chauffeur de taxi. Ah! mais c'est un indépendant.

Alors, vous avez raison de dire que, si l'ensemble des chauffeurs de taxi des organismes, du regroupement... je pense qu'on a tous intérêt à s'asseoir ensemble pour pouvoir être plus forts. Et j'ai demandé — et je l'ai dit, c'est une discussion que j'avais eue avec le député de Mercier — pour avoir une table pour s'asseoir avec tout le monde ensemble, puis regarder de quelle façon on peut offrir davantage de services. Puis, pour contrer l'illégalité, bien, nous, on fait notre travail puis on va continuer de le faire, soyez assurés de ça.

Le Président (M. Reid) : Allez-y.

M. Boyer (Daniel) : Si je peux me permettre, écoutez, M. le ministre, j'apprécie que vous me dites que vous n'irez pas de l'avant avec des projets qui sont illégaux, ce serait un peu fou que vous me disiez le contraire, mais on est

inquiets. On est inquiets parce qu'il ne faut pas de contenter de dire qu'UberX est à l'échelle planétaire puis qu'il y a plein de pays qui ne savent pas quoi faire avec. On pense qu'il faut agir. On pense qu'il faut agir, mettre notre pied à terre. Si c'est illégal, c'est illégal. Donc, on se doit de combattre cette illégalité-là.

Écoutez, vous me parlez d'UberX, mais, en même temps, notre inquiétude concernant un projet pilote, elle va plus loin que ça. Même si le projet est légal, puis je suppose qu'il va être légal, puisque c'est vous qui allez le mettre en application, notre inquiétude va plus loin que ça. On peut comprendre que, si c'est vous qui le mettez en application, que vous allez avoir un souci de la qualité des services à la population, vous allez avoir un souci de santé puis de sécurité de la population. Ça, on sait ça. Mais il ne faut pas aussi que ça ait pour effet de diminuer les conditions de travail des chauffeurs et des chauffeuses, il ne faut pas que ça constitue aussi une concurrence déloyale, il ne faut pas que ça ait un effet sur une augmentation, qui n'a pas de bon sens, des prix non plus, il faut qu'il y ait un certain contrôle des prix, et il ne faut pas non plus que ça ait un effet sur une diminution de la valeur des permis.

Écoutez, il y a du monde, ils investissent leurs vies en achetant un permis, ces chauffeurs de taxi là, tu dis, 200 000 \$... j'en ai vu, même à Montréal, à 230 000 \$, là. Écoutez, c'est le prix d'une maison. C'est le prix d'une maison. Donc, quand on investit pour travailler à ce point-là, il ne faudrait pas que notre permis perde la moitié de sa valeur le lendemain matin parce qu'on a introduit des projets pilotes pour essayer des nouvelles affaires. On est très ouverts à essayer de nouvelles affaires, mais il faut tenir compte de certains... il y a des acteurs dans le milieu et il faut tenir compte qu'il y a des emplois, des enjeux, du monde qui ont investi dans le taxi.

• (16 h 10) •

M. Poëti : Oui, j'entends ce que vous dites et je le reçois, mais, en même temps, ça ne doit pas empêcher les chauffeurs de taxi de suivre l'évolution de la demande, de suivre l'évolution de la société, de suivre l'évolution de la technologie, de suivre l'évolution du marketing relié, si vous me permettez à ça, mais surtout de la qualité du service qui est donné. Et il n'y a pas un organisme de taxi, pas un, que j'ai rencontré qui ne m'ont pas dit qu'il fallait vraiment que l'industrie se retrouse les manches, qu'ils se repositionnent à bien des égards et qu'ils avaient du travail à faire. Ils ont été honnêtes, critiques envers eux-mêmes, et je pense que... Je ne pense pas que c'est une bonne affaire du tout ce qui se passe actuellement. Mais, si ça aura permis aux chauffeurs de taxi de dire : Là, nous, on va se prendre en main puis on va prouver aux citoyens du Québec que c'est nous, les meilleurs, bien, il y aura quelque chose. Mais je pense toujours qu'on fait notre partie légale, c'est-à-dire qu'on saisit des véhicules à tous les jours, que l'amende qui est donnée est là, alors... puis ce côté-là.

Mais, pour le bout du projet pilote, écoutez, je suis un peu surpris des hypothèses, là, machiavéliques qu'un projet pilote pourrait avoir sur votre industrie, là, ce n'est pas ça du tout qu'on veut faire, là. S'il y a une affaire, là, c'est de protéger les citoyens puis vos propres chauffeurs, là, que vous représentez. Si je voudrais installer des caméras, il faut toujours bien qu'on le fasse d'une certaine façon. Je vais-tu décréter que, par la loi, tout le monde va en avoir? On va avoir l'opinion des chauffeurs, on doit savoir comment ça se gère, on doit être capables d'avoir l'efficacité de ça.

Lorsqu'il y a un meurtre d'un chauffeur de taxi, cinq minutes après, la première question que vous avez partout dans les médias : Pourquoi qu'ils ne sont pas séparés d'avec l'arrière? On a ça à chaque fois qu'il y a un crime. Ça me désole, parce que, quand la semaine passe, la deuxième semaine, ce n'est plus la nouvelle, puis ça passe. Alors, si on voulait l'essayer avec les récriminations positives ou négatives... ça ne fait pas l'unanimité chez les chauffeurs, ça, quand à Toronto tout le monde en a. Alors, moi, ce que je dis : Est-ce qu'on pourrait faire un projet pilote? Rien de méchant là-dedans, il n'y a pas rien qui va venir influencer le permis, il n'y a rien qui influence... je n'ai pas l'intention de jouer, d'aucune façon, avec les taux qui sont organisés par la CTQ, je veux dire... D'ailleurs, c'est une bonne nouvelle que ça soit comme ça. Donc, c'est égal et, s'il y a de la compétition, bien il faut qu'elle soit loyale, pas déloyale, pire, illégale. Je veux vous rassurer là-dessus. Je l'ai dit aux oppositions : On va travailler sur le projet de loi pour vous rassurer à ce sujet-là.

Et moi, je ne demande pas mieux d'avoir la collaboration de l'ensemble des organismes de taxi et des syndicats qu'ils représentent pour faire avancer davantage l'industrie du taxi au Québec puis leur permettre à eux et permettre aux citoyens aussi d'avoir une amélioration du service en toute sécurité.

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

M. Boyer (Daniel) : Pour moi, ça va. Benoît, tu veux-tu...

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai d'autres... Oui? Est-ce que j'ai d'autres interventions du côté ministériel? Alors, nous allons passer maintenant du côté de l'opposition officielle, et je donne la parole à la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Je regarde votre recommandation n° 1, donc, demander que la table de concertation soit consultée. Est-ce qu'elle a été consultée pour le projet de loi n° 36?

M. Jugand (Benoît) : Non. Le RTAM est un des membres de la table de concertation. L'article 72.1 et l'article 72.2 prévoient que la table de concertation du Québec recommande au ministre ou peut recommander diverses possibilités au ministre. Et on a eu, mercredi dernier, lors de la table de concertation, l'annonce du projet de loi n° 36. On n'avait pas été avisés à l'avance et je vous dirais que l'ensemble des membres de la table de concertation se sont posés des questions, et de là la présence, entre autres, du CPCDIT, qui est venu déposer, je crois, hier, et la présence du RTAM aujourd'hui. On a beaucoup de questionnement et il n'y a pas de réponse.

Et, en fait, il y a déjà un organe qui existe, qui est créé par le ministre, qui, normalement, devrait ramener ces projets pilotes là à la table. En fait, c'est la recommandation qu'on fait, c'est que l'ensemble de la clientèle... il y a des représentants des clientèles, des représentants de l'industrie du taxi, il y a aussi les organisations réglementaires : Contrôle routier est là,

Bureau du taxi de Montréal est là, on a des gens de la Société de l'assurance automobile du Québec qui sont là, le MTQ est là. Alors, pourquoi ne pas ramener ces idées projets pilotes là à la table de concertation afin qu'on puisse au moins les commenter? Et ça n'empêche pas le fait que ces projets pourraient voir le jour, mais, au moins, on pourrait les commenter. Puis ça nous permettrait également, en tant qu'organisation qui représente l'ensemble des chauffeurs de taxi et propriétaires du Québec, de ramener l'information puis d'informer les membres également au lieu d'arriver puis d'avoir la nouvelle dans les journaux.

Mme Ouellet : Et, selon vos connaissances, est-ce que, par exemple, pour faire un projet pilote avec des caméras dans les taxis, est-ce que ça prend un changement législatif ou ça serait possible de le faire avec la loi actuelle?

M. Jugand (Benoît) : Tout à fait. On peut y aller sans avoir un changement législatif. Dans une ancienne vie, j'ai participé à une étude internationale sur la différence entre les caméras de sécurité versus les partitions, avec le NIOSH, le «national institute of safety, of occupation and health» de Washington et... c'est ça, on aurait pu implanter demain matin des caméras de sécurité. Il n'y a rien qui l'empêche. Si la loi est muette, en fait, il n'y a rien qui empêche d'introduire un projet. On n'a pas besoin d'un décret ou d'un arrêté ministériel pour faire un projet pilote.

Mme Ouellet : Donc, si je vous comprends bien, si on a une modification de la loi actuellement, c'est pour permettre des choses que la loi ne permet pas actuellement?

M. Jugand (Benoît) : Exactement. Le meilleur exemple : Taxelco. Taxelco, il y a une volonté... On parle de véhicules électriques. Est-ce que c'est une bonne idée? Le projet semble hyperintéressant. On parle d'économie verte, ainsi de suite. Par contre, ce qu'il y a en arrière de ça, c'est qu'on demande aussi à lever des barrières concernant le nombre de permis : maximum 20 permis de taxi. On sait que la volonté, si on lit un peu ce que M. Taillefer a présenté, sa volonté, c'est d'avoir 4 000 permis de taxi à Montréal. On parle d'un monopole à Montréal. Est-ce que c'est la volonté à long terme qu'on veut avoir? On va demander aux gens de pouvoir louer leur permis. La location de permis, il y a beaucoup de gens qui ont ambitionné de ça. Alors, un beau projet comme celui de M. Taillefer et Taxelco pourrait se transformer en un mauvais projet si ce n'est pas bien encadré et si on n'a pas les bonnes personnes aux bonnes places pour au moins s'assurer qu'il y a des chiens de garde qui viennent encadrer tout ça. Et ça, c'est un exemple.

Autre question qu'on a, c'est : Qu'est-ce qui arrive si, demain matin, on fait un copier-coller du projet de M. Taillefer, on enlève deux, trois phrases, on enlève le nom en haut et on présente nous-mêmes, RTAM ou une autre organisation privée, le même projet? Est-ce qu'on va avoir droit aux mêmes possibilités? On se pose la question. Il y a 80 millions, je crois, d'argent publics qui vont être investis là-dedans pour un privé qui va venir déposer. Alors, naturellement qu'on se pose des questions.

Mme Ouellet : Donc, si je comprends bien, l'amendement au projet de loi n° 36 qui vient modifier la Loi sur les taxis, c'est pour rendre légal sur un projet pilote seulement ce qui serait illégal ailleurs que dans le projet pilote?

M. Jugand (Benoît) : Effectivement.

Mme Ouellet : J'aimerais ça, revenir sur UberX, parce que l'intervenant précédent en a parlé aussi. Parce qu'on sait, là, oui, on dit que c'est illégal, mais ça continue, ça continue. Ça n'a même pas de l'air d'avoir ralenti, ça semble même être en croissance malgré, là, les saisies. Les amendes, ça n'a pas d'effet. Qu'est-ce que vous suggèreriez, vous, au ministre qui soit réalisé? Vous parlez des amendes. À quel niveau vous les mettriez? Puis est-ce qu'il y a d'autres moyens que ces amendes-là que vous auriez à suggérer au ministre?

M. Jugand (Benoît) : J'ai participé à la mise en place d'une stratégie nord-américaine pour contrer Uber avec l'ensemble des régulateurs de taxi.

M. Boyer (Daniel) : Vous avez compris que c'est lui, le spécialiste en taxi, puis ce n'est pas moi, hein?

M. Jugand (Benoît) : Alors, oui, il y a des stratégies qui peuvent être adoptées. M. le ministre a raison en disant que, si on fait juste augmenter les amendes, est-ce que ça va venir, dans le fond, contrer Uber? La réponse est non, c'est un ensemble de facteurs qui va venir contrer Uber. Entre autres, on parle de l'Agence de revenu du Québec, qui a mené une perquisition.

On a aussi le service à la clientèle. Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'une compagnie comme Uber a un créneau, a un modèle d'affaires qui est important, mais ils sont centrés sur des gens qui habitent le centre-ville, qui ont certains moyens, qui ont une carte de crédit. Qu'est-ce qui arrive avec des personnes qui n'ont pas de carte de crédit, qui font partie d'une classe un peu plus pauvre ou qui n'ont pas l'argent pour payer à l'avance leur course, qui sont à mobilité réduite? Comment est-ce qu'on fait pour venir protéger ces personnes-là? C'est toutes des questions qu'on a, et il faut s'assurer que, s'il y a un projet pilote qui est présenté, on tient compte des clientèles à mobilité réduite, des personnes qui n'ont pas les moyens, qui n'ont pas de carte de crédit pour faire en sorte que ça soit inclusif. Le droit d'avoir un permis de taxi, c'est un privilège que le gouvernement donne à quelqu'un pour exploiter un véhicule sur un territoire donné. Mais ce privilège-là vient avec des obligations. Les obligations, c'est le gouvernement qui fixe ces obligations-là. S'il n'y a pas d'obligation, bien, à ce moment-là, on peut critiquer vertement l'industrie du taxi de ne pas avoir de paiement électronique à bord de tous ses véhicules, mais la loi ne prévoit pas que c'est obligatoire.

Alors, c'est sûr et certain qu'on peut avoir des chauffeurs qui vont exiger d'avoir de l'argent comptant, et ça, c'est une problématique. Ça ne veut pas dire que les gens de l'industrie du taxi, les chauffeurs, les propriétaires ont raison. Il y a eu des avancées technologiques qui ont été faites, mais, à un moment donné, il y a un pas à faire aussi. Et on se fie aussi... Si quelqu'un analyse la loi puis, si c'est écrit : Bien, tu peux faire A, B, C, D, E, bien, c'est ce que les gens vont faire, ils vont s'obliger envers ça.

Mme Ouellet : Et est-ce qu'il y a des choses de plus que ce qui se fait actuellement pour essayer de bloquer UberX au Québec?

• (16 h 20) •

M. Jugand (Benoît) : Actuellement, je ne pense pas. Je sais qu'il y a des saisies qui sont faites, je sais qu'il y a des campagnes qui sont faites par différentes... il y a des sites qui sensibilisent la population. Par contre, il n'y a pas de campagne publicitaire, il n'y a absolument rien où on vient mentionner à la population : Écoutez, là... La population trouve ça l'fun, c'est cool, c'est une application, on pèse sur un piton puis on a un véhicule qu'on pense qui est un taxi, mais finalement ce n'est pas un taxi. Mais parce que ça ne nous touche pas, on s'en fout. Il y a du monde en arrière de ça, là.

Alors, il y a un travail, il y a une démarche à faire pour sensibiliser la population, un peu comme l'ARQ l'a fait pour le travail au noir. Auparavant, il y a eu des campagnes de publicité qui se sont faites contre le travail au noir. Bien, je pense que ça a porté certains fruits. Alors, pour l'industrie du taxi, il y a des choses qui peuvent être faites également. Est-ce que tout est fait? La réponse est non.

Mme Ouellet : Dans votre recommandation 2, donc, vous essayez d'encadrer les projets-pilotes avec des critères, que ce soient les chauffeurs, là, qui remplissent les exigences de formation... possédant un permis de conduire, une classe 4, de même qu'un permis de travail dûment délivré par la Société d'assurance automobile ou le Bureau du taxi. Quand vous parlez du permis de travail, c'est ça, le permis du taxi?

M. Jugand (Benoît) : Oui.

Mme Ouellet : O.K. Donc, le 200 000 \$, là, c'est ça?

M. Jugand (Benoît) : Non.

Mme Ouellet : Non. O.K. Et, est-ce que, dans ces éléments-là, vous ajoutez qu'ils détiennent le permis de taxi aussi?

M. Jugand (Benoît) : En fait, il y a deux choses. Il y a un permis, un privilège pour exploiter un véhicule-taxi, c'est ce qu'on appelle un permis de propriétaire de taxi. Ça, c'est ce qui coûte 200 000 \$. C'est l'offre et la demande. Ensuite, pour conduire un véhicule taxi, on peut être un propriétaire sans conduire son véhicule. Alors, pour conduire le véhicule, c'est la Société de l'Assurance automobile du Québec ou le Bureau du taxi de Montréal qui émet ce permis à un chauffeur, là, et c'est suite à un examen, une formation. À Montréal, on parle de 150 heures de formation; Québec, je crois que c'est 90 heures de formation.

Mme Ouellet : Sans rentrer dans les détails, parce que là, vous avez un certain nombre d'exigences, est-ce que dans ces exigences-là, du côté des projets pilotes, vous souhaitez qu'on rajoute... parce que moi... On va réfléchir à des amendements à l'article 11. Est-ce que vous souhaitez qu'on ajoute également que les taxis soient détenteurs d'un permis de propriétaire de taxi?

M. Jugand (Benoît) : Oui, en fait, oui, tout à fait. Tout à fait. Peu importe le projet pilote, il faut que ça soit délégué à un chauffeur de taxi qui détient un permis en règle ou à un détenteur d'un permis d'exploitation en règle.

Mme Ouellet : Est-ce qu'il y aurait d'autres éléments à ajouter pour l'encadrement des projets pilotes?

M. Boyer (Daniel) : Bien, moi, j'en ai mentionné quelques-uns tantôt, là, quelques éléments tantôt. Je veux dire, il ne faut pas que ça ait pour effet de diminuer les conditions de travail des chauffeurs, chauffeuses de taxi. Il ne faut pas que ça provoque une concurrence déloyale. Et là c'est parce que je ne le sais pas quel genre de projet pilote, c'est pour ça qu'on suppose bien des affaires, mais on ne sait pas quel genre de projet pilote qui peut être mis en branle. C'est sûr que, si c'est comme un projet comme UberX, là, on vient de créer une concurrence déloyale, on vient de diminuer les conditions de travail des chauffeurs, des chauffeuses. Si c'est d'ajouter une vitre protectrice, là, c'est une tout autre chose. Mais moi, je pense... on pense qu'il ne faut pas diminuer les conditions de travail des chauffeurs, chauffeuses, il ne faut pas créer une concurrence déloyale, il ne faut pas que ça ait pour effet d'augmenter les prix d'une façon faramineuse, et il ne faut pas non plus que ça diminue la valeur des permis.

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

Mme Ouellet : Oui. Et donc je m'en vais à votre recommandation n° 3. Lorsque vous parlez d'un processus de sélection rigoureux, comment vous le voyez, ce processus de sélection là?

M. Jugand (Benoît) : Il faut que ce soit des entreprises premièrement qui soient enquêtées, parce que l'entreprise qui va venir déposer un projet, rien ne nous garantit, ou le gouvernement n'a pas de garantie, à moins qu'il puisse l'obtenir, mais il n'y a rien dans le projet de loi qui prévoit une garantie au gouvernement que les données personnelles, les informations de la clientèle et des citoyens du Québec seront protégées. On sait qu'Uber vend ces informations-là, justement, à *Google*. Pourquoi ils ont investi tant d'argent que ça dans le système Uber? C'était simple, c'est qu'on pouvait «tracker»... excusez l'anglicisme... on pouvait suivre une personne. Et, en plus, ils ont annoncé, la semaine dernière, justement, qu'ils étaient pour, même, vous suivre off-line, mais on... Il y a beaucoup d'argent dans les habitudes d'achat, les habitudes des personnes, et je pense qu'il faut garder ou il faut s'assurer que la vie privée des gens soit conservée. Là, on va avoir des citoyens qui vont embarquer dans des véhicules-taxis où on ne sait pas qu'est-ce qui va arriver avec les données personnelles. Je pense que le gouvernement devrait se poser des questions par rapport à ça ou au moins s'assurer qu'on vient encadrer et que les données qui seront recueillies lors d'un projet pilote n'auront pas de possibilité d'être envoyées ailleurs ou qu'il n'y aura pas de fuite vers l'extérieur de ces informations-là.

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

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, je vais continuer sur la même discussion au niveau, là, de la cueillette de données. Pourriez-vous nous expliquer un peu où se situe *Google* actuellement — nonobstant, là, Uber — leur capacité de cueillir des données, puis ce qu'ils peuvent faire avec? Et comment vous voulez différencier Uber de ce que fait *Google* peut-être et d'autres aussi?

M. Jugand (Benoît) : En fait, j'ai assisté l'année passée à une conférence justement où on traitait de l'information personnelle. Ce qui vaut cher, ce n'est pas nécessairement de prendre l'application, puis peser sur le bouton, puis de commander son véhicule. Si, en plus de ça, Uber est capable de recueillir de l'information sur vous, sur vos habitudes d'achat, sur vos allées et venues, ils sont capables de les vendre à des entreprises, qui, eux, vont être capables de vous cibler de l'information. Meilleur exemple : vous allez vous présenter à l'aéroport JFK à New York, bien, si vous êtes suivi justement par vos applications, vous avez acheté tel ou tel produit, ça m'est arrivé il y a deux mois, je reçois un courriel : Hé! salut, j'ai un rabais sur tel, tel, tel produit, es-tu intéressé à ça? À un moment donné, il faut se poser des questions. Il y a quelqu'un qui a vendu cette information-là. Et ce n'est pas parce que je l'ai autorisé personnellement à vendre cette information-là, c'est parce que j'ai accepté de «downloader» ou de télécharger une application qui, dans les termes de l'application, prévoit que cette compagnie-là peut vendre votre information à une tierce personne. C'est inquiétant, là.

M. Surprenant : Puis est-ce qu'il y a une différence au niveau d'une application où que, lorsqu'on va sur un ordinateur, un PC traditionnel, on a les capacités d'aller chercher ces données-là?

M. Jugand (Benoît) : Je m'excuse, je vais répondre facilement, c'est que l'ordinateur, normalement, il ne vous suit pas.

M. Surprenant : Oui.

M. Jugand (Benoît) : Il est à la maison ou il ne fait pas de suivi. L'autre, on est branché tout le temps. Et, si j'avais l'application Uber, Uber saurait présentement que je suis à l'Assemblée nationale présentement.

M. Surprenant : Donc, *Google*, présentement, ils peuvent le savoir... partout où on est à l'heure actuelle. Donc, ils peuvent avoir toutes ces données-là. C'est juste qu'en prenant une position dans Uber ça permet d'aller chercher plus de données simplement. Mais tout ce qu'ils peuvent faire, ils le font déjà, *Google*, à mon avis, au niveau de la quête de données. Et donc ma question, au bout du compte, c'est : Comment on peut s'assurer de contrôler ça et de légiférer là-dessus, à la rigueur? Parce qu'ils peuvent tous le faire à l'insu des gens puis...

M. Jugand (Benoît) : Bien, à partir du moment où... excusez...

Une voix : Non, vas-y, parfait.

M. Jugand (Benoît) : À partir du moment où le gouvernement se positionne à l'effet qu'on ne peut pas vendre de l'information ou transférer à une tierce partie, si la personne le fait quand même, à ce moment-là, j'imagine qu'il y a des pénalités qui peuvent arriver, puis ça sera justement aux organisations qui appliquent ces lois-là à s'assurer que ça ne se produisent plus. Mais, au moins, on vient mettre une balise pour protéger la vie privée des gens.

M. Surprenant : Une balise, d'accord, mais, en pratique, après ça, pour déterminer s'il y a eu infraction ou pas, ça peut être assez complexe quand même, parce qu'ils peuvent prétendre avoir eu l'information d'ailleurs, puis tout ça, puis que, tu sais, beaucoup de moteurs peuvent le faire aujourd'hui, là. Ce n'est facile, dans la vraie vie, de contrôler ça, à mon avis. Mais, en tout cas, à la rigueur, c'est sûr que je suis en faveur de ça, d'un certain contrôle.

Maintenant, je voudrais parler au niveau de modulation des tarifs. Tantôt, un groupe précédent a parlé qu'il pouvait y avoir des tarifs de jour à l'heure actuelle et des tarifs de nuit. Mais, au-delà de ça, on comprend qu'Uber a une

approche plus dynamique au niveau des tarifs, qui, parfois, ce que vous dites, ça peut créer des excès. Mais, nonobstant les excès, est-ce que vous seriez ouvert à ce qu'il y ait une nouvelle approche qui soit plus dynamique au niveau de la tarification si c'était mieux contrôlé?

• (16 h 30) •

M. Jugand (Benoît) : Non. Fixer les tarifs via la Commission des transports du Québec en établissant une tarification de soir, de nuit... La Commission des transports du Québec a la confiance du RTAM dans son processus, qui est un processus qui est rigoureux. Mais d'arriver et de faire du «surge pricing», de la modulation de tarifs en fonction de l'offre et de la demande, c'est le citoyen qui va être pénalisé. M., Mme Tout-le-monde qui a les moyens de se payer un taxi la veille du jour de l'An avec Uber, qui paie 6,5 fois le montant, et qui est avisé, puis qui décide d'appuyer sur le bouton parce que ça lui tente, parfait, sauf que le principe du taxi étant un privilège qui est conféré par la loi doit s'appliquer à l'ensemble de la population. Et c'est ce principe-là... Ou qu'est-ce qui arrive s'il y a des organisations ou des regroupements à l'intérieur même d'Uber, et ça s'est vécu ailleurs, où on décide de fermer l'application, parce que ce n'est pas assez payant pour nous, puis on l'ouvre une demi-heure plus tard et là le prix a monté à 1,4 fois, bien c'est le citoyen qui est floué.

M. Surprenant : Mais le gouvernement pourrait intervenir dans le cas où il y aurait de la collusion, quand même, là. Alors, en dehors de la collusion, bien, ça pourrait permettre une efficacité au niveau des prix, finalement.

M. Boyer (Daniel) : Bien là, je vais vous amener sur le terrain que vous nous avez amenés tantôt, là, quand vous nous disiez que *Google* peut nous suivre partout, quand vous me parlez de lutte contre la collusion, ça, c'est pas mal plus difficile que de dire qu'UberX n'existera pas puis n'exercera pas sur notre territoire. Ça, il me semble que c'est la solution la plus simple, parce qu'il y a une concurrence déloyale puis parce que c'est illégal.

M. Surprenant : ...d'UberX, si tout le monde offrait...

M. Boyer (Daniel) : Non, bien UberX ou quelqu'un d'autre.

M. Surprenant : Oui. Si tout le monde offrait un «pricing» dynamique, puis dans un cas où une offre... chargerait six fois le prix, bien il y en aurait toujours un qui arriverait à un prix plus raisonnable, puis, à un moment donné, l'efficacité fait qu'on aurait une structure de prix qui tiendrait la route, sans jeu de mots, là.

M. Jugand (Benoît) : Je vais vous donner mon opinion personnelle. Présentement, c'est prématuré de passer à de la fluctuation des prix. Le meilleur exemple, c'est que jusqu'à tout récemment il n'y avait aucune donnée réelle qui existait sur l'industrie du taxi. Aucune. On se fie juste au folklore, à ce que les gens vont venir vous rapporter. Et il y a une étude qui est lancée par la polytechnique de Montréal en collaboration avec divers membres de l'industrie du taxi, ça va être la première fois dans deux ans qu'on va avoir l'état de l'offre et de la demande pour le taxi à Montréal, et ça pourrait être mis après pour l'ensemble de la province du Québec. À partir de ce moment-là, on saura quel est l'état de l'offre et de la demande, et, s'il y a des fluctuations de prix à avoir, je pense que la question pourrait être ramenée à ce moment-là, puis regarder, voir si effectivement il y a moyen d'inciter des gens à se déplacer dans des zones qui sont sous-affectées. Peut-être, mais, pour l'instant, je vous dirais que c'est vraiment prématuré.

M. Surprenant : Je passe la parole à mon collègue, M. le Président.

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

M. Jolin-Barrette : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Quelques questions. Tout à l'heure, on a parlé... vous souhaitez augmenter les amendes, le quantum des amendes associées aux infractions, le ministre, tout à l'heure, a dit : Bon, bien, il y a plusieurs crimes qui sont déjà prévus, puis on constate qu'il n'y a pas moins de criminels. Par contre, souvent, on constate que lorsque... c'est la chance d'être pris qui fait en sorte que le taux d'infraction diminue. Est-ce que, selon votre connaissance, le nombre d'inspecteurs ou les ressources qui sont affectées, supposons au Bureau du taxi de Montréal ou ailleurs dans la province de Québec, c'est suffisant pour assurer le respect de la réglementation qui est déjà en vigueur?

M. Jugand (Benoît) : Je ne voulais pas porter mon ancien chapeau, où j'étais directeur général du Bureau du taxi de Montréal, mais je vais répondre à cette question-là. Les effectifs, c'est sûr qu'il n'y en a pas assez. Au Bureau du taxi, je ne sais pas à combien ils sont rendus puis je ne veux pas répondre pour le Bureau du taxi. Est-ce qu'il y a assez d'inspecteurs sur la route? La réponse est non. Est-ce qu'il y a moyen d'en faire plus? Oui. Est-ce qu'il y a des stratégies qui peuvent être mises en place? Oui, mais l'aspect coercitif est très important. On parle d'augmenter les amendes, je pense que ça, ça fait consensus auprès des différentes personnes qui sont venues vous faire des présentations. Par contre, la suspension du permis de conduire, la suspension ou la saisie avec une durée prédéterminée d'un véhicule, d'un transporteur illégal...

Parce que oui, on parle d'Uber, mais il s'agit juste d'aller sur *Kijiji*. Le phénomène Uber, ce que ça fait, le phénomène Uber, là, ça fait en sorte que, sur *Kijiji*, n'importe qui s'affiche comme chauffeur. Et là Uber est peut-être structuré jusqu'à un certain point, mais, quand c'est M., Mme Tout-le-monde qui fait des transports... Je vais vous donner une petite anecdote. J'ai participé, moi, à des transports illégaux, où on embarquait dans des véhicules. Bien, écoutez, à un moment donné, il y a un camion qui est venu me chercher, j'étais assis sur une caisse de lait en arrière.

J'ai fait du centre-ville jusqu'à l'aéroport. On le savait, là, parce que, là, je travaillais pour le bureau, c'était correct, mais imaginez, là... Écoutez, ce n'est pas tout le temps des beaux véhicules super propres qui viennent vous chercher, là; c'est des gens qui veulent faire une piastre sur le dos d'une autre personne.

Alors, suspension de permis de conduire, saisie de véhicule avec une durée déterminée, Uber aura beau payer l'amende, le char ne sortira toujours pas de la fourrière. Sur une deuxième offense, des périodes plus prolongées, des points de démerite... ça fait mal, des points de démerite, parce que là c'est le conducteur qui va y penser à deux fois avant de penser faire du transport illégal.

Le Président (M. Reid) : Alors, merci beaucoup. C'est le temps que nous avons. Alors, M. Boyer, M. Jugand, M. L'Ériger, merci de votre contribution à nos travaux.

Je suspends les travaux jusqu'à l'arrivée de nos prochains invités.

(Suspension de la séance à 16 h 36)

(Reprise à 16 h 42)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Je voudrais souhaiter la bienvenue à nos invités, il s'agit d'Uber Québec. Je vous souhaite la bienvenue, et donc je vous demande de bien vouloir, d'abord, vous présenter lorsque vous aurez la parole, et je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour faire votre présentation. Et, par la suite, nous aurons des échanges avec les membres de la commission. Alors, à vous la parole.

Uber

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Parfait. Écoutez, premièrement, chers membres de la commission, M. le ministre, on vous remercie de nous donner l'opportunité de nous présenter devant vous aujourd'hui pour qu'on discute du sujet d'Uber. Mon nom est Jean-Nicolas Guillemette, je suis le directeur général d'Uber pour le Québec. Je suis accompagné de M. François Crête, qui est vice-président chez Cohn & Wolfe et qui nous aide sur le dossier d'Uber.

Premièrement, j'aimerais... dans les prochaines minutes, je vais avoir la chance de vous expliquer un peu ce qu'est Uber, préciser certaines choses. On va avoir également une période de questions, je vais pouvoir répondre à vos questions. Et ce que je veux vous expliquer, c'est pourquoi Uber apporte des bénéfices au Québec, pourquoi il y a des dizaines de milliers de personnes qui l'utilisent sur une base de demandeurs, pourquoi il y en a des centaines de milliers qui ont téléchargé l'application depuis notre lancement. Et je vous demanderais aussi de... Je sais qu'on entend plusieurs choses sur Uber, autant dans les médias, un peu partout, mais aujourd'hui je vais vous présenter un autre côté de la médaille que vous n'avez peut-être pas encore eu l'occasion d'entendre, c'est-à-dire les bénéfices également, pourquoi les gens utilisent notre application.

Donc, premièrement, vous donner un peu l'historique sur Uber. Uber a été fondée en 2009 à San Francisco par un Canadien et un Américain qui trouvaient ça bizarre qu'en 2009 ils ne soient pas toujours capables d'utiliser leur téléphone intelligent pour avoir une course. Donc, ils ont lancé Uber. Ils l'ont fait pour leurs amis à la base, mais c'est devenu de plus en plus populaire et, finalement, ils ont décidé de lancer l'entreprise avec un produit qui était le «black car», donc des autos noires, là, Lincoln Town Car, comme on voit ici, puis, au fil des années ça, s'est démocratisé, puis on a lancé la plateforme, là, on a lancé le service UberX.

La manière dont la plateforme fonctionne, je pense que c'est important de l'expliquer. Je vais aller vite là-dessus, parce que je sais qu'on n'a pas beaucoup de temps. Mais, simplement, l'utilisateur va créer un compte. Donc, il va télécharger sa carte de crédit, se créer un compte, et par la suite il a l'application sur son téléphone, il l'ouvre, il va voir les véhicules qui sont alentour de lui, va sélectionner le type de service qu'il veut obtenir, il appuie, et, à partir du moment où il y a une connexion qui se fait entre l'utilisateur et le chauffeur, il y a de l'information qui est partagée. Donc, l'utilisateur va avoir la photo de son chauffeur, son nom, la marque de son véhicule ainsi que sa plaque d'immatriculation. Donc, il sait exactement dans quel véhicule il va embarquer. Le véhicule arrive, le client embarque, il fait la course. À la fin de la course, il débarque sans avoir à payer, parce que ça charge automatiquement sa carte de crédit. Donc, il n'y a pas d'échange d'argent comptant avec le service Uber. Également, il va devoir donner une note sur cinq étoiles à son chauffeur. La raison est fort simple, c'est qu'on cherche à s'assurer d'avoir toujours un très grand niveau de qualité de service au sein d'Uber. Donc, on demande aux utilisateurs de noter leur chauffeur sur cinq étoiles et on demande aux chauffeurs de conserver une moyenne de 4,5 sur cinq étoiles. Ils peuvent également laisser un commentaire en tout temps. Donc, ça, c'est la manière dont l'application fonctionne.

Ensuite, les produits. Je pense que c'est important de le spécifier ici, Uber, c'est le nom de l'entreprise; après ça, c'est également le nom de l'application. Donc, c'est la même application partout à travers le monde — on est présents dans 57 pays — la même application, et, sur l'application, il y a différents types de services qui sont offerts, dépendant des villes. Au Québec, si on prend par exemple Montréal, on a Uber taxi. Donc, Uber taxi, ce que c'est, c'est des chauffeurs licenciés de la ville de Montréal qui utilisent Uber pour générer davantage de revenus. Et ensuite on a UberX, UberX, c'est des gens comme vous et moi qui décident de s'inscrire, d'utiliser un actif qui est important, c'est-à-dire leur voiture, pour générer davantage de revenus. C'est des gens qui le font majoritairement à temps partiel pour essayer d'arrondir leurs fins de mois. Donc, on a des professeurs qui n'ont pas des charges de cours complètes, on a des travailleurs saisonniers, disons cet hiver, des gens qui travaillent dans la construction, dans l'aménagement paysager, qui ont une crèmerie ou autre

qui utilisaient Uber pour générer des revenus pensant cette période-là. On a des gens qui viennent de perdre leur emploi, mais qui ont encore un actif important, leur automobile, qui décident de l'utiliser pour générer des revenus.

Et ensuite toutes ces personnes-là, pour pouvoir embarquer sur la plateforme Uber, mais surtout pour pouvoir entrer le service UberX, il faut qu'ils passent à travers un processus rigoureux, donc, notamment, vérification des antécédents criminels, on recule jusqu'à la majorité de l'individu, donc son 18e anniversaire; vérification du dossier de conduite auprès de la SAAQ, on s'assure que l'individu a un bon comportement derrière le volant; inspection du véhicule; également il y a une police d'assurance qui est offerte, de 5 millions de dollars, qui couvre chacune des courses sur la plateforme UberX.

Uber, c'est un succès planétaire, on est présents dans 312 villes à travers le monde. On est l'entreprise avec la plus forte croissance de l'histoire. On est présents dans 57 pays et on fait aujourd'hui, environ, plus de 400 millions de courses par année. Ça, ça veut dire qu'à chaque seconde, il y a 12 personnes à travers le monde qui ouvrent l'application, qui appuient sur un bouton pour demander une course. Et la raison pourquoi c'est si populaire, c'est parce qu'on répond à un besoin au sein des populations où on s'installe. Ce besoin-là, il est situé dans obtenir, avoir accès à plus d'options dans les transports, être capable de délaissier sa voiture personnelle, l'auto solo, qui est la chose qu'on combat, nous, donc de se dire : On a une opportunité de délaissier l'auto parce que j'ai d'autres options. Ça fait partie du cocktail des transports au même titre que l'autobus, le métro, Bixi, les voitures en libre partage comme Car2Go, Communauto, le taxi traditionnel, la marche; tout ça, c'est une option supplémentaire qu'on ajoute là-dedans et qui permet de combattre l'auto solo.

Il y a une problématique dans les transports, on le voit. Si on prend l'île de Montréal, l'enquête origine-destination, on a constaté qu'au cours des cinq dernières années... donc de 2007 à 2013, pardon, il y a eu une augmentation de 15 % des déplacements automobiles sur l'île de Montréal. Il y a également eu une hausse de 11 % du nombre de propriétaires d'autos. Ça contribue, un, à la congestion, qui est de plus en plus grande, mais, deux, à la pollution atmosphérique aussi. Donc, il faut trouver des solutions pour pouvoir combattre l'auto solo, UberX et la plateforme Uber est une de ces solutions-là. Et au-delà de ça, en 2014, pour la première fois de l'histoire, les familles québécoises ont dépensé plus pour se déplacer que pour se nourrir. C'est une aberration totale de se dire que les gens au Québec doivent payer plus pour se déplacer que pour se nourrir parce que se nourrir, c'est vital, se déplacer, ça ne l'est pas.

Donc, il faut être en mesure de développer plus d'options pour permettre aux gens de se déplacer autrement qu'avec leur véhicule, autrement qu'avec l'auto solo, ce qui va leur permettre d'économiser. UberX, c'est 45 % moins cher qu'une course de taxi traditionnel. Donc, c'est un des incitatifs majeurs pour les gens qui l'utilisent. Il y a également le fait qu'ils se sentent en sécurité pour les raisons que je l'ai expliqué, parce qu'il n'y a personne d'inconnu sur la plateforme, on sait avec qui on embarque, le chauffeur également a le nom de son client, donc il sait qui est le passager. Également, c'est fiable. Au centre de Montréal, en trois minutes en moyenne, c'est trois minutes de temps d'attente pour pouvoir obtenir un véhicule, donc, ça remplace facilement la voiture solo parce que c'est fiable également.

Tout ça nous a permis au cours des derniers mois, des sept derniers mois, depuis octobre 2014, d'ajouter des milliers de partenaires chauffeurs sur la plateforme, sur UberX, et ça, ça nous a permis de créer plus de 500... l'équivalent de 500 emplois à temps plein. Donc, quand on prend toutes les heures cumulées des gens qui sont sur la plateforme UberX et qu'on les divise par 35, on arrive à plus de 500, et l'objectif qu'on s'est fixé pour 2015, c'est d'être en mesure de générer plus de 2 500 emplois à temps plein sur la plateforme UberX.

Je vais passer rapidement, c'était dans le rapport que je vous ai remis, mais l'économie du partage, on fait partie de l'économie du partage, c'est une économie qui est en pleine expansion. On n'a qu'à penser à Airbnb, qui fait également partie de ça. Airbnb, c'est des gens qui louent leur appartement et autre sur ce site-là. La ministre Dominique Vien, la ministre du Tourisme, a annoncé, il y a trois semaines, qu'elle voulait créer une nouvelle réglementation pour encadrer ça, et c'est ce qu'on demande également. Ce qu'on souhaite, c'est que le gouvernement crée une nouvelle réglementation dans le but d'encadrer ce type de service là que la population demande. Vous savez, ça s'est fait dans plus de 40 juridictions aux États-Unis. Donc, on n'a qu'à penser à des États comme l'Illinois, la Virginie, l'Arizona, la Californie, des villes comme Denver, Dallas, San Francisco, Los Angeles, Chicago, Washington, D.C., qui ont créé de la nouvelle réglementation dans le but d'encadrer ce service-là parce qu'ils constataient que ça répondait à un besoin de la population, mais qu'au-delà de ça c'était bon pour l'économie locale et pour les payeurs de taxes.

Donc, nous, c'est ce qu'on demande au gouvernement, on souhaite être réglementé. Vous savez, Philippe Couillard, lors du lancement de la stratégie numérique du gouvernement, à l'automne dernier, a déclaré que ça soit Uber avec les voitures partagées ou Netflix avec la vidéo en ligne, ce sont des phénomènes de société irréversibles. On est ici pour rester, on est ici pour travailler avec les gouvernements pour créer de la nouvelle réglementation, comme ça s'est fait partout ailleurs.

Et aujourd'hui, quand on se présente devant vous, ce que j'aimerais que vous reteniez, c'est que vous n'avez pas à faire un choix entre l'industrie du taxi et Uber. Ça vit dans 312 villes en commun accord, on est capables de travailler ensemble et d'offrir plus de services à la population. Ce qu'on demande, c'est que vous créiez une nouvelle réglementation pour encadrer une innovation qui offre plus d'options dans les transports et qui est demandée et utilisée par des dizaines de milliers de Québécois. Merci.

• (16 h 50) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. Guillemette. Alors, nous commençons notre période d'échange, et je donne la parole au ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président. J'ai une question pour vous. Vous venez de dire : On ne demande pas mieux que d'être réglementés. C'est ce que vous avez dit.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Oui.

M. Poëti : Je vous ai invité. Lorsque vous êtes venus à mon bureau, je vous ai écrit pour que vous vous réglemmentiez. L'avez-vous fait?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : C'est bon, je peux répondre?

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

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Excellent. Donc, écoutez, M. Poëti, en effet, on vous a rencontré au mois de décembre dernier, on a discuté, et ce que vous nous avez... On a déposé, vous savez, au ministère des Transports, une ébauche de projet de loi, donc un peu les principes directeurs qui ont été utilisés dans 40 juridictions ailleurs pour encadrer ce type de service là, qui est une ébauche, qu'on a reçue de la part du ministère des Transports. En effet, on l'a reçue il y a trois semaines, je crois. C'est une demande de prendre une licence dans l'industrie du taxi. Vous savez, la plateforme Uber taxi, c'est une chose, mais il y a également... on a, pardon, le service Uber taxi, mais il y a également le service UberX, c'est le service qui est le plus populaire, c'est ce qui, également, révolutionne, apporte une innovation dans cette industrie-là du transport. Et nous, c'est là qu'on souhaite être réglemmentés.

Pour ce qui est au niveau du taxi, c'est quelque chose qu'on évalue. En ce moment, la réglementation qui est présente dans l'industrie du taxi ne nous permet pas... on n'est pas capables de la respecter. Il y a certaines clauses, dans cette réglementation-là, qui dit par exemple : Ça prend quelqu'un 24 heures sur 24, sept jours sur sept, assis dans un bureau, qui répond aux appels. Bien, on ne peut pas faire ça. Une compagnie technologique, nos serveurs, on n'a pas de téléphone, on ne peut pas répondre au téléphone, nos serveurs sont dans le cloud, ils sont situés en Californie, donc ce n'est pas quelque chose qu'on est en mesure de respecter. Il y a plusieurs autres étapes là-dedans. Ça demande d'abord un dôme identifié à Uber, mais les chauffeurs de taxi ont déjà des dômes identifiés. Donc, nous, on est en train de regarder ça, on continue à travailler là-dessus. Comme je vous l'ai dit, on a reçu la demande il y a trois semaines.

À Toronto, on a fait cette demande-là. Si on est capables de continuer à travailler avec le gouvernement dans le but d'être encadrés et qu'on est capables de faire, peut-être, une modification au niveau de la loi présente dans l'industrie du taxi, c'est peut-être quelque chose qu'on serait en mesure de faire aussi. À Toronto, la décision qu'on a prise, de faire une demande là-dessus, elle est de concert avec le fait que le maire, John Tory, supporte Uber et demande aux fonctionnaires de créer, justement, de la nouvelle réglementation pour encadrer Uber au complet.

Uber ne peut pas être séparé entre Uber taxi et UberX. C'est la même application, c'est la plateforme. Après ça, il faut créer une réglementation qui encadre tout ça. La section du taxi, on est prêts à collaborer, on va travailler puis on va voir ce qu'on peut faire. Mais on demande également au gouvernement de se pencher sur la situation au niveau de UberX.

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

M. Poëti : La question était claire. Est-ce que vous êtes allés chercher un permis d'intermédiaire de taxi pour vous réglemmenter?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : La réponse : On est en train d'évaluer cette situation-là, comme je l'ai mentionné.

M. Poëti : Non, mais là, je vous la pose aujourd'hui. C'est : Est-ce que oui ou non?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Écoutez, non.

M. Poëti : Parfait, merci.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Mais ce que je vous dis, c'est qu'on est en train de l'évaluer.

M. Poëti : Non, non, mais... Écoutez, je vous pose une question : Est-ce que vous êtes allés... La réponse, c'est non, vous n'êtes pas allés.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Non.

M. Poëti : Vous venez de dire, cependant, quelques minutes avant : Nous, on voudrait vraiment se réglemmenter. Nous, là, on veut, on est allés vous voir, M. Poëti, puis on vous a demandé : Est-ce qu'on peut se réglemmenter? Moi, je vous dis : Oui, vous pouvez. Vous allez acheter et vous allez devenir... avec un permis intermédiaire de taxi. La réponse, c'est non, vous ne l'avez pas. Est-ce que, si vous continuez à faire du Uber ou du UberX, selon vous, vous êtes illégal, selon la loi au Québec?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Deux choses, M. le ministre.

M. Poëti : Oui ou non?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Deux choses, je vais répondre, s'il vous plaît, laissez-moi répondre. Deux choses. La première, c'est important de faire la distinction, ce n'est pas Uber et UberX, c'est Uber taxi et UberX. Uber, c'est

la plateforme, c'est l'application, c'est l'entreprise. Bon, il faut faire cette distinction-là, et je pense que c'est important de le préciser ici.

Deuxième chose, nous ne sommes pas une compagnie de taxi, nous sommes une compagnie technologique qui a développé une application là-dedans. Et les lois qui sont présentes un peu partout à travers le monde qui encadrent l'industrie du taxi sont modifiées dans le but qu'on puisse s'y conformer. Nous, ce qu'on demande...

M. Poëti : Vous ne faites pas de taxi?

Le Président (M. Reid) : Un instant...

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Je vais terminer ma réponse, s'il vous plaît, je pense que j'ai le droit.

Le Président (M. Reid) : Un instant, M. le ministre.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Ce qu'on vous demande, c'est de créer une réglementation pour encadrer le service UberX. Est-ce qu'on est prêts à continuer à travailler avec le gouvernement au niveau du taxi? C'est ce que je vous dis : Oui, on est en train de l'évaluer. On a reçu votre demande il y a trois semaines, M. Poëti, on vous avait rencontré au mois de décembre. Donc, ça a pris six mois avant que vous envoyiez cette demande-là. Bien entendu, on va la regarder, on va prendre le temps de l'analyser. On continue d'évaluer ce que qui est écrit dans la loi. Ce que je vous dis, c'est qu'il y a des principes qui sont dans la loi qu'on ne peut pas respecter. Et ça, quand on a rencontré le Bureau du taxi en juin l'année passée, on a spécifié ces aspects-là. On ne peut pas respecter le fait que vous demandez dans la loi, textuellement, d'avoir quelqu'un assis 24 heures sur 24 qui répond à un téléphone. Une compagnie technologique, ce n'est pas la manière de fonctionner.

Deuxième chose, vous avez mentionné : Est-ce que vous êtes illégal? J'aimerais spécifier une chose extrêmement importante, ici, aujourd'hui : il n'y a aucun juge au Canada qui a statué aujourd'hui sur la légalité ou l'illégalité d'Uber. Donc, il est faux de dire que c'est un service qui est illégal. Non réglementé, oui, illégal, c'est faux. Il n'y a personne au Canada qui a parlé de ça. Donc, jusqu'à temps qu'il y ait un juge qui statue là-dedans, je pense qu'il faudrait rectifier la façon dont on présente UberX.

Deuxième chose, nous, ce qu'on demande, c'est d'être réglementés, on demande de créer la nouvelle réglementation. Et je pense que c'est clair, en ce moment, si on regarde ce que le Bureau de la concurrence du Canada a dit. Le Bureau de la concurrence du Canada s'est penché sur ce qui se passe dans l'industrie du taxi, sur la venue d'innovations comme UberX, et ce qu'ils disent, et je vais citer, là, ils soulignaient, à l'automne dernier, que «l'interdiction de services novateurs [comme Uber] réduit [considérablement] la concurrence» et procure un monopole aux compagnies de taxi. Ils affirmaient également que la réglementation en place devrait principalement servir à protéger le consommateur et non pas l'industrie du taxi. Lorsqu'on demande au gouvernement d'être réglementé, on le demande au nom des dizaines de milliers de personnes qui l'utilisent sur une base hebdomadaire et aux centaines de milliers de personnes qui ont téléchargé l'application. Ce sont des citoyens québécois qui désirent pouvoir avoir accès à ce service-là.

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

M. Poëti : Alors, ce que vous me dites, c'est que vous travaillez illégalement et vous êtes confortables avec ça, et les 20 000 chauffeurs de taxi du Québec, l'ensemble de tous les gens qui ont pris des permis de taxi au Québec, ça, vous, ce n'est pas important. Ce qui est important, c'est que vous voulez une réglementation pour vous. En fait, vous voulez que je rende légal ce que vous faites illégalement. C'est ça que vous nous demandez? C'est ça que vous nous demandez? Vous voulez une loi pour légaliser l'illégalité dans laquelle vous travaillez?

Et, quand vous dites que ça a pris six mois pour vous répondre, quand vous avez été assis dans mon bureau, je vous l'ai dit : Si vous devenez un intermédiaire de taxi, il n'y aura pas de problème avec Uber. Je vous ai dit ça il y a six mois, monsieur. Qu'est-ce que vous avez fait depuis six mois? Rien. Alors, arrêtez-moi la morale parce que... Prenez-la sur votre côté. Et, si vous voulez vous comparer à travers le monde, regardez les impacts que vous avez, regardez de quelle façon vous fonctionnez et regardez de quelle façon vous venez faire une concurrence tout à fait déloyale. Mais ça, vous êtes à l'aise avec ça, et ce que vous voulez faire, c'est défier la légalité. Bien, ça ne se produira pas, on ne fera pas une législation pour vous, monsieur, ce n'est pas vrai. La législation existe pour tout le monde.

Et, quand vous dites que vous demandez d'être légalisé, je m'excuse, c'est faux. Je vous ai donné l'occasion de le faire et vous l'avez refusée.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Je pense que...

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, je vais vous donner... je pense qu'on va... je vais vous donner la parole un après l'autre, et, de préférence, normalement, on essaie plutôt de s'adresser à la présidence.

M. Poëti : Je m'excuse.

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, je vous donne la parole, c'est à votre tour.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Parfait, M. le Président. Donc, je pense qu'il faut vraiment, aujourd'hui, faire une distinction entre Uber taxi et UberX encore une fois. Nous, ce qu'on demande, c'est UberX. C'est le service qui est le plus populaire, c'est le service qui est utilisé par la population québécoise. Et ce qu'on explique aujourd'hui, c'est qu'il n'y a pas un choix entre l'industrie du taxi et UberX. Il y a un choix de réglementer un service qui est nécessaire pour la population. On offre un service supplémentaire à la population. On combat l'auto solo en faisant ça. Vous savez, au Québec, les voitures sont stationnées 96 % du temps. Il faut trouver des manières de changer ça. UberX fait partie de la solution. Ce n'est pas l'unique solution, mais ça en fait définitivement partie, et c'est pour ça que c'est si populaire.

L'autre chose qu'il ne faut pas perdre de vue ici, aujourd'hui, puis que je voudrais m'assurer que ce soit clair, l'industrie du taxi est une industrie privée qui, oui, est réglementée. Et est-ce qu'elle est trop réglementée? Ça, ce n'est pas à moi aujourd'hui à vous répondre par rapport à ça. Mais nous, ce qu'on demande, c'est qu'il y a un service novateur qui vient d'arriver, qui n'existait pas il y a six mois au Québec et qui n'est pas encadré par aucune réglementation précise. Et nous, ce qu'on dit : Pouvons-nous nous asseoir et travailler ensemble pour créer une réglementation? L'État du Maryland a passé une réglementation qui a été saluée autant par Uber, Lyft et Sidecar, qui sont les compétiteurs à nous aux États-Unis qui viennent s'installer ici que par l'industrie du taxi, parce qu'on a été en mesure de s'asseoir à la même table, de discuter et de trouver un terrain d'entente. C'est un service qui est demandé par la population et je pense que c'est la raison pour laquelle il se doit d'être réglementé.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le ministre, voulez-vous prendre la parole?

M. Poëti : Écoutez, moi, dites-moi, est-ce que la façon de travailler actuellement de vos gens d'UberX et d'Uber est légale avec nos lois, ici, au Québec? Est-ce qu'elle est légale?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Comme je le disais, M. le Président...

M. Poëti : Oui ou non?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : ...il n'y a aucun juge au Canada qui a statué sur la légalité. Il y a un flou juridique par rapport à cette loi-là. Et également, la même chose au niveau du covoiturage, il y a un flou juridique. C'est ce qui fait que, dans l'émission de *La facture* du 10 février dernier, on a vu une dame qui croyait offrir du covoiturage qui s'est fait saisir sa voiture et qui a reçu une amende à la hauteur de 900 \$. Je pense qu'il faut s'asseoir, revoir la manière dont c'est réglementé et s'assurer d'encadrer les choses de la bonne façon un service qui est nouveau, qui n'existait pas.

Vous savez, l'innovation, quand ça arrive, les lois suivent dans la majorité des cas. Je n'ai jamais vu, dans l'histoire du Québec, une innovation qui est arrivée, que les lois étaient déjà existantes. Il faut les modifier, il faut les bonifier, il faut les revoir ou en créer de nouvelles pour encadrer une nouvelle innovation, un nouveau type de service qui est offert.

• (17 heures) •

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Crête (Français) : M. le Président, est-ce que je peux, juste 30 secondes?

Le Président (M. Reid) : Oui, si vous voulez, M. Crête.

M. Crête (Français) : Je me demande, parce qu'Airbnb fait partie du même genre d'économie, qu'on appelle l'économie du partage, et la ministre du Tourisme, Dominique Vien, qui a, ici même, là, je pense, dans la salle ici, a dit qu'il fallait réglementer Airbnb, et les gens d'Airbnb, dans un reportage télévisé, la journée même, ont dit qu'ils étaient d'accord avec ça. Donc, pourquoi qu'au gouvernement... il y a une ouverture du côté d'Airbnb, qui est un peu dans un flou juridique. C'est des gens qui louent leurs maisons, une partie de leurs maisons, qui sont en compétition contre une industrie qui peut être les hôtels, les auberges, les «bed-and-breakfast». Pourquoi c'est bon pour le domaine d'Airbnb, mais que ce n'est pas bon pour le domaine du... Et je comprends, là, que le... Je rajoute que l'hôtellerie est aussi réglementée. Donc, pourquoi, d'un côté, c'est bon? Pourquoi, de l'autre côté, ça ne l'est pas? Tout simplement pour lancer la question.

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

M. Poëti : Écoutez, M. le Président, quand on pose une question claire, si c'est légal ou illégal, et on sait que la réponse est : illégal, mais qu'on pense encore qu'il faudrait qu'un juge nous le dise, si ça, c'est de la bonne foi, M. le Président, je ne le crois pas. Quand on sait très bien la définition... et là honnêtement, quand vous me dites que vous avez inventé quelque chose, vous avez innové un transport de personnes rémunéré... c'est ça que vous avez fait, vous avez innové, parce que vous amenez une personne et c'est rémunéré. Bravo. Vraiment bravo. Mais vous avez manqué une grande partie de la vie, parce que ça existe depuis longtemps, parce qu'il y a des travailleurs qui, depuis longtemps, le font, parce que c'est réglementé parce que, s'il fait beau, une journée, ou on a un incendie ou une catastrophe, ça ne coûte pas 200 \$ tout d'un coup avoir une course, et vous le savez très bien.

Alors, quand vous me dites que vous ne connaissez pas la loi, je vous invite à la relire, et c'est très clair, la Loi concernant les services de transport par taxi. Et, si vous avez inventé quelque chose, bien, honnêtement, le matin, regardez-vous comme il faut, là, puis je pense que vous vous mentez à vous-même. Vous n'avez rien inventé, ça s'appelle

du transport rémunéré, monsieur, sauf que vous le faites d'une façon illégale. Alors, si vous vous flattez de ça puis vous vous trouvez innovateur, ma réponse à moi, c'est non, et on ne travaillera pas dans ce sens-là. Merci, M. le Président.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, merci, M. le ministre.

M. Crête (François) : M. le Président, j'ai assisté à beaucoup de commissions parlementaires...

Le Président (M. Reid) : Mais attendez que je vous passe la parole, M. Crête, si ça ne vous rien, ça va calmer le jeu un petit peu. Alors, c'est à vous la parole.

M. Crête (François) : Parfait, merci. J'ai assisté à énormément de commissions parlementaires dans ma vie, je trouve qu'on est sur un ton où... On est ici pour répondre à des questions du mieux qu'on peut, il faudrait que le ton demeure quand même à un niveau quand même de... pas d'insultes ou de suppositions par rapport à mon client ici. Donc, si c'est possible, là, de garder un ton qui est plus cordial, s'il vous plaît.

Le Président (M. Reid) : Merci de votre commentaire. M. le ministre.

M. Poëti : M. le Président, je suis bien d'accord avec les tons cordiaux. La seule chose, là, on ne peut pas non plus se faire dire en pleine face qu'on a inventé une innovation du transport rémunéré. Non, mais vraiment, là. Là, moi, je veux bien garder le ton. Si vous voulez que je vous dise ça en souriant, je peux le faire, mais vous ne pouvez pas rire des citoyens qui nous écoutent. Il ne faut pas faire accroire aux gens que vous avez inventé quelque chose, là, il faut arrêter. Parce que ça, ça existe et c'est légal, parce qu'il y a une façon de travailler légalement en faisant du transport de personnes rémunéré. Alors là, quand vous dites qu'il y a un GPS, qu'il y a ça, qu'il y a ça, bien, vous faites tout ça en dehors de la loi, mais c'est illégal, et vous le savez illégal. Alors, arrêtez de me dire que vous voulez que ce soit un juge qui vous légalise. C'est ça que vous voulez? Pas de problème, on va travailler là-dessus.

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

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Écoutez, M. le Président, je pense que, si on s'adresse aux Québécois aujourd'hui, la question que j'aimerais poser aux gens qui sont ici, c'est : Comment ils expliquent que ce service-là soit si populaire, non seulement au Québec, mais également partout à travers le monde? Comment ils expliquent qu'aujourd'hui il y a des milliers de personnes qui utilisent un actif important? Quand je disais que les familles québécoises dépensent énormément au niveau du transport, il faut trouver des solutions. Les solutions, elles viennent parfois de la démocratisation d'une certaine industrie, et c'est... Ce qu'on a innové, c'est là qu'on a innové, on a permis à des gens d'avoir un actif, qui est leur automobile, et de s'en servir pour générer davantage de revenus. Il y a énormément de personnes au Québec aujourd'hui qui comptent sur Uber non seulement pour se déplacer, mais également pour générer plus de revenus dans des situations difficiles. Et je pense que ces gens-là ont également le droit au respect.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. Guillemette. Est-ce que j'ai encore des interventions du côté gouvernemental? Pas d'intervention. Alors, nous allons passer à l'opposition officielle, et je donne la parole à Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Bonjour, M. Guillemette et M. Crête. Quelques petites questions pour commencer, parce que c'est assez nouveau. Est-ce que vous pouvez nous donner un peu une évolution... On va parler juste d'UberX, là, on va faire ça simple, là. Est-ce que vous pouvez nous donner une évolution de votre nombre de chauffeurs d'UberX, là, entre octobre et aujourd'hui?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Bien, écoutez, on est partis avec zéro chauffeur, dans le fond, quand on a commencé. Aujourd'hui, on en a plusieurs milliers. On ne donne pas nécessairement de chiffres très précis par rapport à ça, mais il y a plusieurs personnes qui viennent s'inscrire à toutes les semaines, dans les centaines. Donc, à chaque semaine, il y a une centaine de personnes ou un peu plus qui viennent s'inscrire sur la plateforme.

Mme Ouellet : ...total, là, on peut-u avoir des chiffres, là, parce que...

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Malheureusement, on est une entreprise privée, c'est des chiffres qu'on souhaite demeurer confidentiels. Par contre, ce que je peux vous dire, il y a deux choses qui donnent une idée de ça, c'est que, un, c'est des milliers de personnes à Montréal qui se sont inscrites sur la plateforme qui utilisent UberX à toutes les semaines, puis, après ça, lorsqu'on cumule toutes ces heures-là et qu'on les divise par 35, on génère plus de 500 emplois à temps plein. Je m'excuse de ne pas pouvoir être plus précis par rapport à ça. Malheureusement, on est limité.

Mme Ouellet : Ce n'est pas une excuse, c'est un choix que vous faites, mais ça vous appartient. Vous avez décidé de ne pas être transparent et ça vous appartient.

Est-ce qu'il est exact, pour les chauffeurs qui se prètent à UberX, que vous payez l'amende de la saisie?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Oui, il est exact que, lorsqu'un chauffeur, en partant, un chauffeur UberX voit son véhicule saisi, on le supporte pleinement dans ce processus-là.

Mme Ouellet : Est-il exact que vous preniez également en charge la cause, la poursuite?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : À vrai dire, ce n'est pas Uber qui prend charge de ça, c'est simplement un avocat qui représente le chauffeur en partant, un chauffeur qui a eu son véhicule saisi, et nous, on aide à couvrir les frais par rapport à ça.

Mme Ouellet : Et donc vous couvrez les frais. Donc, vous prenez la charge financière des frais qu'impose ce genre de transport là.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Oui.

Mme Ouellet : On parlait de la loi un petit peu plus tôt. On va vous faire une petite lecture. Ce n'est pas trop long. Donc, l'article 117 de la loi, que vous devez très bien connaître, mais on va la lire pour votre bénéfice et le bénéfice de tous les citoyens... Donc : «Commet une infraction et est passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$ — et d'ailleurs tous les intervenants nous ont dit que ce n'était pas assez et que, dans d'autres pays, suite à votre venue, ils ont augmenté l'amende jusqu'à 15 000 \$ et même, ils nous disaient, en Allemagne, 200 000 \$, là, ça serait à valider — [donc] : sans être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi, offre ou effectue un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile.» Donc, la loi exige d'avoir un permis de taxi. Vous êtes conscient de ça?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Écoutez, ce que la loi dit par rapport à ça... Nous ne sommes pas une compagnie de taxi, là, ça, c'est...

Mme Ouellet : Non, non, je viens juste de la lire, là. Je vous parle du point A au point B.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Les personnes...

Mme Ouellet : Donc, pour qu'une personne que... Pour que vos chauffeurs d'UberX puissent faire le travail, ils doivent être titulaires d'un permis de propriétaire de taxi pour faire un transport rémunéré. Parce que vos chauffeurs UberX sont rémunérés, et d'ailleurs c'est vous qui faites payer, à travers la carte de crédit, qui faites payer le transport. Donc, la personne qui fait le transport doit être détenteur d'un permis de taxi, vous êtes conscients de ça.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : O.K., écoutez, le 10 février dernier, à *La Facture*, il y a eu un reportage sur une personne qui a offert une course jusqu'à Champlain — laissez-moi juste terminer ça — qui a offert une course jusqu'à Champlain en échange d'argent et qui a vu son véhicule saisi par le Bureau du taxi. Elle faisait du covoiturage et elle a quand même vu son véhicule saisi...

Mme Ouellet : Je ne parle pas de covoiturage.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Non, non, mais laissez-moi terminer là-dessus. Ce qu'on dit, c'est qu'il y a un flou par rapport à ça...

Mme Ouellet : Oui. Mais je ne vous parle pas de...

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : ...il y a un flou par rapport à cette loi-là, il y a un flou par rapport à...

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon, on va le laisser parler.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : ...et le point, c'est de dire : Nous, ce qu'on souhaite... Pourquoi les autres États, villes ont créé de la réglementation pour encadrer ce type de service là, c'est de dire : C'est les gens qui utilisent leurs actifs? Et cette loi-là a été créée en 2001. On se doit de les analyser, de les revoir comme ça a été fait. Et le flou par rapport à la personne, qui, elle, a vu son véhicule saisi... Pourquoi est-ce qu'elle a vu son véhicule... Est-ce qu'elle commettait quelque chose d'illégal au moment où elle a vu son véhicule saisi?

Mme Ouellet : On a bien compris que vous demandez de changer la loi, on a compris ça. Moi, ce que je vous dis, c'est qu'il y a une loi qui est là et que la loi exige, et donc vous ne voulez pas le reconnaître, mais la loi, elle est très claire que, pour faire une course d'un point A à un point B... et là on ne parle pas de covoiturage, il y a des règles qui encadrent le covoiturage, on parle d'un point A à un point B, qui est rémunéré, et vos chauffeurs d'UberX ne font pas de covoiturage parce qu'ils ne se déplacent pas pour leurs propres besoins de ce point A à un point B, ils vont chercher des courses, et vous l'avez dit vous-même dans la présentation, que c'était pour effectuer des courses. Donc, ce n'est pas du covoiturage.

Est-ce que vous êtes conscients que vous vous exposez également à l'article 120 de la loi sur le taxi? Donc, «une personne qui accomplit ou omet d'accomplir — et, quand on parle de personne, c'est une personne morale également,

là — quelque chose en vue d'aider une personne à commettre une infraction à la présente loi... Donc, avec votre plateforme d'UberX, vous encouragez des honnêtes citoyens à être illégaux en faisant un service taxi sans permis de taxi. Est-ce que vous êtes conscients que c'est ce que vous faites actuellement?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Écoutez, un, l'illégalité, encore une fois, je vais revenir là-dessus, il n'y a aucun juge qui a statué là-dessus. Je pense, c'est un...

Mme Ouellet : ...

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : ...mais, attendez un petit peu, il n'y a aucun juge...

Mme Ouellet : Non, non, on le sait, ça.

• (17 h 10) •

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Et la raison pourquoi... Il y avait une injonction contre nous à Toronto lundi, mardi, qui a été débattue, il va avoir une décision qui va être rendue, je vais vous encourager fortement à regarder cette décision-là. On a aucune idée de quel côté ça va pencher, mais le point par rapport à ça, c'est de dire : La réglementation qui est en place, ce qu'on constate aujourd'hui, c'est qu'il y a besoin d'une évolution. Le Bureau de la concurrence du Canada... Et je vais revenir là-dessus parce qu'il y a des instances qui demandent également aux autorités de changer la réglementation. Les réglementations... et ici, là, je vais le lire, je vais citer ce qu'ils disent : «De façon traditionnelle, les municipalités ont soumis les services de transport urbain reposant sur l'utilisation de véhicules automobiles pour le transport des personnes, dont les taxis, à une réglementation étroite. Toutefois, les nombreuses préoccupations exprimées par les municipalités, les intervenants et les clients témoignent de l'importance de s'assurer que les responsables de la surveillance réglementaire relative aux permis et à d'autres critères concurrentiels importants mesurent adéquatement l'incidence de leurs règles et de leurs politiques sur la concurrence et, en fin de compte, sur les prix, les choix et la qualité des services qui sont offerts aux consommateurs.»

Ce qui est expliqué ici, et ce qu'on demande, puis je sais que c'est long, mais c'est dans le rapport, vous pourrez le retrouver... ce que le Bureau de la concurrence demande, c'est de dire : Il y a de la réglementation qui est en place dans l'industrie du taxi qui ne s'applique pas aux nouvelles technologies et qui se doivent d'être revues.

Après ça, on peut parler de sémantique durant les prochaines heures, puis je comprends le point que vous soulevez ici. Nous, ce qu'on demande, c'est de dire : Est-ce qu'on peut revoir la réglementation qui est en place dans le but d'encadrer un nouveau type de service et de le permettre? Pourquoi cette réglementation-là interdit aux honnêtes citoyens d'être en mesure...

Mme Ouellet : Donc, je comprends, là, on a tout entendu votre argument. On comprend tout à fait que, dans le fond, vous offrez actuellement un service illégal et vous souhaitez que le gouvernement le rende légal. On comprend tout à fait votre demande. Mais le service, il est illégal, et c'est une concurrence déloyale. Et vous avez posé la question un peu plus tôt : Comment ça se fait que le service est si populaire? Bien, je m'excuse, lorsque vous n'avez pas de permis de taxi à payer, lorsque vous n'avez pas de TPS, lorsque vous n'avez pas de TVQ, c'est sûr que vous pouvez arriver moins cher. Vous ne respectez pas les lois, c'est un service qui est illégal. Et il faut faire attention avec l'innovation technologique. Il y a des innovations technologiques également dans le milieu du taxi. Il ne faut pas se cacher en arrière des innovations technologiques pour être illégal.

Et donc, moi, ce que j'entends de votre présentation aujourd'hui, c'est que vous êtes en train de nous dire que, comme un juge n'a pas statué sur la loi, que vous ne voulez pas appliquer la loi. Ça fait que vous êtes en train de dire au ministre du Transport d'aller tout de suite au juge, parce que toutes les saisies qu'il fait, puis tout ça, ça ne va rien donner. Vous allez continuer à payer les amendes pour les chauffeurs que vous incitez dans l'illégalité. Ça, c'est quelque chose, là, vous incitez des honnêtes citoyens à devenir illégaux et vous êtes en train de dire au ministre du Transport : Nous, on va continuer dans ce sens-là, parce qu'on s'en fout des lois du Québec — et vous pouvez bien me parler du Canada, mais, dans ce cas-ci, c'est une loi québécoise qui s'applique — on s'en fout des lois du Canada, on va continuer. Et vous dites au ministre : La seule façon de nous arrêter, c'est d'aller devant un juge.

Donc, on vous entend ici, en commission parlementaire, et vous pouvez être certain que je vais réfléchir, et qu'on va avoir une discussion pour savoir comment, au plus sacrant, on peut aller devant un juge pour faire en sorte que vous ne mettiez pas en péril l'ensemble de l'industrie du taxi au Québec.

Et, lorsque vous dites : Ça se fait partout dans le monde, mais aussi, à plusieurs places dans le monde, vous êtes illégaux. À plusieurs places dans le monde, ils ont augmenté les amendes pour faire en sorte de bloquer ce qui se passe. Et, à d'autres places où vous êtes présents, et là on parle de San Francisco, la perte de travail des chauffeurs de taxi, elle est très grande. Et c'est certain que, lorsqu'on s'introduit, et vous avez la capacité financière de vous introduire dans une industrie pour faire baisser les prix pour être capables de prendre le marché... On le sait c'est quoi, ça. C'est de prendre le marché pour, après ça, être capable de pouvoir imposer vos prix. Ça ne veut pas dire qu'à long terme... les prix bas actuellement sont là. De toute façon, à un moment donné, TPS, TVQ, ça n'a pas de bon sens que ça ne soit pas payé.

Donc, je trouve ça un peu dommage de vous entendre, mais je sais qu'ailleurs... et ça serait le fun que vous puissiez avoir ce genre d'attitude là aussi au Québec, vous pourriez peut-être nous expliquer ce que j'ai lu dans les journaux, et là vous connaissez probablement mieux que moi, qu'à New York, à New York, UberX et Uber a accepté de se conformer aux règles. Donc, au lieu de les changer — ce que j'ai compris de ce que j'ai lu, mais vous nous informerez — a accepté de se conformer aux règles. Pourquoi, ici, vous ne faites pas la même chose? Pourquoi vous n'acceptez pas

de vous conformer aux règles et que vous ne travaillez pas avec des chauffeurs qui ont des permis de taxi, et que, du côté d'Uber, vous ne preniez pas un permis d'intermédiaire? Et là je comprends, là, votre personne 24 heures, là, si c'est juste ce détail-là, ça, on peut le regarder. Mais pourquoi vous n'acceptez pas de fonctionner dans les règles et avec des gens qui ont des permis de taxi? Vous le savez, c'est une valeur de près de 200 000 \$. Les gens ont souvent investi leur retraite là-dedans, et ce que vous êtes en train de mettre en péril, c'est la retraite des chauffeurs de taxi au Québec. Et même, à une certaine époque, ils ont racheté les permis pour être capables d'avoir des revenus décentes ici, au Québec, à Montréal en particulier. Et vous êtes en train de mettre en péril l'ensemble de cette industrie-là et des gens qui ont investi de leur argent pour se faire une retraite.

Pourquoi est-ce que vous n'acceptez pas... Parce qu'une plateforme technologique restera toujours une plateforme technologique, là, mais ce qui est en arrière de cette plateforme technologique là, ou je devrais même dire en avant, c'est le transport du point A au point B. Et c'est ça, le service que vous offrez à partir de votre plateforme technologique. Que la plateforme technologique soit Internet, cellulaire ou qu'elle soit téléphonique, elle est toujours l'intermédiaire pour faire en sorte d'offrir, entre deux personnes, un service du point A au point B, donc quelqu'un qui offre le service et quelqu'un qui reçoit le service. Et, au Québec, on a décidé que la personne qui offrait le service devait détenir un permis de taxi et avoir tout un certain nombre de permis, de droit de conduire un taxi, formation, sécurité, etc. Pourquoi vous voulez passer à côté de ces règles-là, et que, malgré que le ministre des Transports affirme, et à plusieurs reprises, que vous êtes illégaux, vous continuez, vous faites comme si ça n'existait pas et vous défiez la loi clairement et simplement? Moi, je ne comprends pas cette attitude-là.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée, si on veut laisser une chance à nos invités de répondre, il reste deux minutes. Allez-y, M. Guillemette.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Écoutez, il y a plusieurs points. Merci, Mme Ouellet, pour l'intervention. Je vais essayer de répondre à la plupart des questions que vous avez posées. Si j'en oublie, il me fera plaisir d'y revenir. La première : écoutez, avant même de lancer la plateforme UberX, on a rencontré le ministère des Transports et on leur a soumis une ébauche. Ce n'est pas un projet de loi, ce n'est pas un projet réglementaire, c'est une ébauche pour commencer les discussions, que nous n'avons toujours pas eues par rapport à la plateforme UberX et que nous souhaitons avoir.

Deuxièmement, vous savez, si je me présente devant vous aujourd'hui, là, en tant qu'individu, au-delà d'Uber, là, je savais à quoi je m'attendais. Je savais que je m'en venais ici puis que j'aurais des questions difficiles, qui se doivent d'être répondues, et je pense que ça démontre clairement la bonne foi que nous avons à vouloir collaborer avec vous, parce que j'aurais pu ne pas venir aujourd'hui, et je l'ai fait. Je suis papa depuis moins de deux semaines, je ne dors pas beaucoup, mais je suis ici quand même. Donc, j'aimerais, s'il vous plaît, au moins qu'on reconnaisse qu'on a un intérêt à travailler avec les autorités, et l'objectif n'est vraiment pas d'aller devant la cour et de dépenser de l'argent autant du côté du gouvernement que du nôtre. On souhaite pouvoir s'asseoir et continuer à discuter. Ce ne sera pas nécessairement des discussions faciles, mais ce sont des discussions qui sont nécessaires, et on est ouverts à discuter, pas par l'intermédiaire de papier, en s'asseyant et en discutant, et surtout pas par l'intermédiaire des médias non plus. Donc, ça, c'est la première chose.

La deuxième, au niveau de la valeur des permis, je pense que ça, c'est important de regarder ça également. Lorsque vous dites : Les gens ont investi là-dedans, vous savez, les licences de taxi qui ont été émises, je prends Montréal, par exemple, dans les années 70, 80, 90, avaient des valeurs entre 30 000 \$ et 50 000 \$. Et, grâce à la spéculation dans l'industrie, donc entre les chauffeurs... parce que, vous savez, pour acheter une licence de taxi aujourd'hui, il faut aller sur *Kijiji* ou sur des sites de vente comme ça, ne passez pas par le gouvernement, c'est une industrie privée. Et, grâce à la spéculation qui s'est faite entre les différents chauffeurs propriétaires de taxi, ils ont été en mesure d'augmenter la valeur de ces licences-là entre 50 000 \$ à 200 000 \$ aujourd'hui, et ils ont généré des revenus. Il y en a qui en achètent aujourd'hui, la majorité des gens qui ont acheté ces licences-là ont généré des profits intéressants par rapport à ça.

Autre chose, c'est qu'on ne demande pas au gouvernement...

Le Président (M. Reid) : En terminant, parce qu'il ne reste pas beaucoup de temps. Il reste quelques secondes.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Écoutez, en terminant, je vais essayer de conclure à beaucoup de questions, il y a plein de points que je trouve intéressants, mais par rapport à la valeur des licences, vous avez mentionné San Francisco. L'industrie du taxi, en 2009, à San Francisco, c'était 140 millions de dollars. On est arrivés avec des compétiteurs comme Lyft et Sidecar, on s'est établis, et il y a de la réglementation qui a été créée par rapport à ça. En 2014, cette industrie-là du taxi, plus Sidecar, Lyft et Uber, valait 500 millions de dollars. On a pris la tarte qui était grosse comme ça et on l'a augmentée. L'industrie du taxi ne sera pas détruite par leur présence, et les citoyens ont le droit d'avoir un choix entre différents modes de transport...

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : ...mais, pour ça, il faut créer de la nouvelle réglementation.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous passons maintenant au deuxième groupe d'opposition, et je passe la parole au député de Groulx.

• (17 h 20) •

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, écoutez, la concurrence a toujours permis aux entreprises de s'adapter, de s'ajuster puis de devenir compétitives. Au niveau technologique, le secteur du transport du taxi traditionnel

a fait des efforts importants, on a réalisé, par les groupes qui sont venus, depuis une dizaine d'années, ils ont innové aussi puis ils ont implanté des nouvelles choses. Vous arrivez avec une innovation qui est différente également. Mais, par contre, dans tous les cas jusqu'à maintenant, le côté légal est très important, d'opérer au niveau de la légalité, et puis donc j'ai quelques questions à vous poser à cet égard-là en particulier. Mais ma première question, qui est plus ou moins question de légalité... je vous poserais la question de façon candide : Pourquoi n'êtes-vous pas enregistrés au Québec?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Écoutez, la plateforme... l'entreprise au Canada s'appelle Uber Canada inc. et elle est gérée à partir de Toronto. Nous, on est un centre d'affaires, donc un centre, entre guillemets, marketing, qui vise à recruter des chauffeurs partenaires, également des utilisateurs. Donc, c'est la raison pour laquelle on n'est pas enregistrés ici.

M. Surprenant : Mais ma compréhension, c'est qu'il y a plusieurs entités et puis que... Je vais poser la question : Est-ce que vos entreprises opérantes sont enregistrées au Canada, voire au Québec? Parce que là, moi, ce que je lis, c'est qu'il y a une entreprise qui fait du marketing, qui est enregistrée au Canada, mais, au niveau des opérations en tant que telles, ça ne le serait pas. Voulez-vous m'expliquer votre structure effectivement corporative en ce qui concerne le Québec?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Écoutez, je ne suis pas nécessairement la meilleure personne pour répondre à cette question-là. Je vais faire de mon mieux, mais il me fera plaisir de vous revenir peut-être avec plus de détails par après. Moi, je gère ici le centre, là, je n'ai pas nécessairement une compréhension totale de toute la structure qu'il y a en arrière d'Uber. Mais, comme je vous le disais, ici, nous, le but, c'est du marketing. Les opérations sont situées à l'extérieur, la plateforme, donc, tout ce qui est sur le cloud n'est pas situé au Canada. Également, les transactions ne sont pas faites ici.

Mais un point important que je tiens à souligner par rapport à ça, parce que ça a été soulevé auparavant, et je souhaitais y répondre, au niveau de la TPS, TVQ, au niveau de l'impôt, vous savez, tous les partenaires chauffeurs qui sont sur la plateforme Uber sont des travailleurs autonomes, O.K.? Ils ont l'obligation formelle de déclarer 100 % des revenus qui sont générés en tant que travailleurs autonomes. Ils ont une exemption de 30 000 \$ par rapport à la TPS, TVQ en tant que travailleurs autonomes et, s'ils font plus de ça, ils ont l'obligation de payer de la TPS et de la TVQ. Nous, on leur dit clairement ça et, au-delà de ça, on a créé...

M. Surprenant : Je vous arrête tout de suite.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Oui.

M. Surprenant : Ce que les citoyens et les conducteurs vont faire, là, c'est un autre débat.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : O.K.

M. Surprenant : Mais ma question, c'est : Vous, qu'est-ce que vous faites? Alors, vous faites des revenus, vous faites des profits, et qu'en est-il de ces profits-là? Sont-ils imposés ici? Sont-ils réinvestis ici? Je voudrais juste avoir une précision, là, à cet égard-là.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Donc, vous savez, depuis notre lancement en octobre 2013, en novembre 2013, pardon, Uber, la plateforme à Montréal par Uber taxi et ce qui a suivi en octobre 2014 par UberX, on est passés de deux employés à 12, on a investi énormément puis on a fait plus de 1 000 partenariats avec différents organismes de charité, avec différents événements à travers le Québec, surtout concentrés à Montréal et à Québec, parce que c'est là qu'on est présents. Et, dans ces événements-là, on a réinvesti énormément, que ce soit en dons, que ce soit en courses gratuites qu'on a offert dans ces événements-là pour que les gens rentrent en sécurité, il y a un investissement massif. On déménage dans des nouveaux bureaux d'ici le mois d'août, 6 000 pieds carrés, on va se ramasser probablement à peu près entre 25 et 30 employés à temps plein pour Uber à Montréal d'ici la fin de l'année 2015. Donc, il y a un réinvestissement massif aujourd'hui qui est fait, que ce soit au niveau du marketing ou que ce soit au niveau de l'investissement auprès d'organismes, d'événements ou des employés.

M. Surprenant : O.K. Alors, je comprends que vous dépensez au niveau du développement de vos affaires, mais qu'au niveau, par contre, de taxation vous n'y répondez pas, mais indirectement il peut être sous-entendu que vous ne payez pas d'impôt ici, là.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : O.K. Écoutez, on respecte toutes les lois fiscales canadiennes et québécoises. Ça, je peux vous l'assurer. Donc, c'est ça, la réponse à la question par rapport à notre structure.

M. Surprenant : O.K. Maintenant, vous disiez tantôt, au niveau du covoiturage, vous dites que ce n'est pas encadré, qu'il n'y a pas de réglementation présentement et que donc il y a un «loophole», là. Alors, mais, par contre, est-ce que vous êtes conscient que l'article 36 de la Loi sur les transports dit qu'il y a deux critères qui définissent le covoiturage? Et un, qui est le principal, le conducteur fixe la destination. Donc, est-ce que vous pensez que, ce que vous faites avec UberX, c'est effectivement du covoiturage dans l'esprit où c'est le conducteur qui fixe la destination? Je voudrais vous entendre là-dessus.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : C'est une bonne question. Deux points, si je peux répondre précisément à ça. La définition du covoiturage, il y a cette définition-là qui est dans la loi, en effet, et il y a également celle contre rémunération. Et c'est une problématique qu'on a vue dans... vous le visionnez, là, le reportage, au niveau de *La Facture*, une problématique de dire : Qu'est-ce que la rémunération? Donc, si on prend les per diem, qui sont au niveau du gouvernement, c'est 0,51 \$ du kilomètre, je pense. Si on prend CAA-Québec, ça devient 0,23 \$ si on prend le type de covoiturage. Donc, à ce niveau-là, une clarification à avoir, et ça, je pense que c'est demandé par tous les gens qui effectuent ça.

L'autre chose, c'est que, écoutez, je pense qu'on est un mix au niveau du transport. C'est du covoiturage. On utilise le covoiturage. En anglais, on dit «ride-sharing». Ce n'est peut-être pas le terme exact de covoiturage ici, on utilise le covoiturage citoyen urbain ici, mais il y a une forme à travers ça, c'est quelque chose de nouveau, donc... Et je comprends la situation qui est soulevée ici, mais, si vous me permettez de répondre, ça n'existait pas ce type-là, de prendre... De permettre à des gens d'utiliser leur véhicule pour déplacer d'autres personnes, de générer des revenus à travers ça, ça n'existait pas. Et dans les États ou dans les places...

Une voix : ...

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Dans les États ou dans les places où ça a été réglementé, l'objectif en arrière de ça, c'était de se dire : Écoutez, il y a un service qui est offert, que la population utilise, qu'elle aime et qui a un impact économique à avoir. Ils se sont dits : On a deux choix. On va essayer de se battre et de bloquer ça jusqu'à temps qu'on réussisse à les bloquer ou on va s'asseoir, on va créer de la réglementation.

Parce qu'on n'a pas à choisir... encore une fois, comme je le dis, là, on ne détruira pas l'industrie du taxi; notre compétiteur principal, c'est l'auto solo. On a un impact majeur par rapport à ça. En Union européenne, on a pris l'engagement de réduire de 400 000 voitures le nombre de voitures qui sont présentes sur les routes, au niveau de l'économie et autres. Et les gouvernements décident de se dire : Écoutez, c'est un phénomène qui est présent, on va adopter, on va embrasser l'innovation et on va essayer de créer de la réglementation pour l'encadrer et pour s'assurer que ça puisse opérer de la bonne façon ici, et, nous, c'est ce qu'on souhaite.

M. Surprenant : Vous vous éloignez, par contre, de ma question, monsieur, là. Ma question était spécifiquement à l'égard de : Est-ce que vous considérez que le conducteur, dans le cas d'UberX, fixe la destination, donc il respecte de cette façon-là la Loi sur les transports?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Écoutez, c'est une bonne question. Je ne pourrais pas vous dire s'il la fixe ou s'il ne la fixe pas. Je pense que le client, lui, choisit la destination où il veut aller, la rentre sur l'application.

M. Surprenant : D'accord, merci. Je vais laisser parler mon collègue, M. le Président.

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

M. Jolin-Barrette : Oui, Bonjour, messieurs. Quelques questions. Vous avez parlé tout à l'heure que vous aviez soumis une ébauche de réglementation au ministère des Transports. Est-ce que vous pourriez déposer cette ébauche de réglementation à la commission, ici?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Certainement, on l'a ici, on va la déposer, je ne sais plus c'est où dans tous les papiers qu'on a sortis, là, mais on va la retrouver puis on va la déposer à la fin.

M. Jolin-Barrette : Parfait, merci. Vous avez également mentionné au niveau de la question de l'illégalité, sur la question du ministre, qu'il n'y avait pas de juge qui avait tranché. Est-ce qu'il y a des recours qui ont été entrepris à ce jour au Canada ou au Québec?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Il y a des recours qui ont été entrepris dans la ville d'Edmonton, il y a des recours qui ont été entrepris dans la ville de Toronto. À Edmonton, ça a été rejeté, à Toronto, ça s'est passé lundi et mardi, et le juge est en train de statuer par rapport à ça. Vous savez...

M. Jolin-Barrette : Mais juste une sous-question à ça. Est-ce que Uber, pour le Québec, va entreprendre des procédures judiciaires pour avoir un jugement déclaratoire pour savoir : Est-ce que votre situation est conforme à la législation québécoise applicable? Parce que vous invoquez beaucoup le fait qu'il n'y a pas de juge qui a déclaré ça illégal, mais, pour vous, parce que vous prétendez que la situation est conforme, vous avez un autre modèle d'affaires. Est-ce que ça ne serait pas opportun d'aller chercher un jugement déclaratoire pour savoir?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : C'est une excellente question. L'objectif qu'on a partout à travers le monde, c'est d'éviter autant que possible les tribunaux parce que c'est coûteux, autant de notre côté que du côté des autorités, et ce qu'on souhaite, c'est d'essayer de collaborer.

Les premières étapes, je pense... Vous savez, dans la ville de Toronto, le maire John Tory qui a été élu a fait une campagne électorale juste avant son élection... avant son élection bien entendu, mais a fait une campagne électorale

en novembre dernier et il a rencontré les citoyens. Et l'opinion qu'il avait sur Uber et sur la plateforme UberX a changé à la rencontre des citoyens parce que ces derniers lui disaient : On veut plus d'options et autres. Il a pris position à dire : On se doit de modifier la réglementation, on se doit d'adapter ça.

Et je pense que ce que ça démontre, c'est que, nous, ce qu'on fait... et on travaille de concert avec le maire Tory, avec le conseil municipal à Toronto, dans le but d'essayer de créer de la réglementation. Je pense qu'il se doit d'avoir, à la base, un dialogue. Aller en cour, ça ne règlera pas... ça va peut-être régler le problème ou ça ne le règlera pas, parce que finalement le juge va dire : Bien, écoutez, je rejette l'injonction, ou je rejette telle affaire. Pourquoi est-ce qu'on n'essaie pas de s'asseoir, au minimum? Pourquoi est-ce qu'on ne fait pas au moins cette étape-là de se dire : Pour le bénéfice de tous, pour le bénéfice de la population québécoise, les citoyens qui veulent plus d'options, est-ce qu'on peut, à la base, regarder ça? Essayer de se dire : Est-ce qu'il y a des choses qu'on peut modifier dans la loi, est-ce qu'il y a des choses qu'on peut créer? Est-ce qu'on peut faire avancer les choses? Et, si on arrive devant un blocage, on arrivera devant un blocage, mais nous, on souhaite le faire.

Le Président (M. Reid) : Alors, merci. Le temps est écoulé. Alors, nous en sommes maintenant au temps réservé aux députés de l'opposition. Normalement, c'est trois minutes. Cependant, on me dit, ici, que le groupe gouvernemental pourrait souhaiter permettre au député indépendant d'utiliser le reste de son temps, qui est neuf minutes, à la condition essentiellement cependant, je ne peux pas permettre ça moi-même, c'est... Ça ne peut se faire que si j'ai un consentement de tous les groupes parlementaires. Est-ce que j'ai consentement? Est-ce que j'ai consentement? Oui, alors M. le député de Mercier, vous avez, au total, 12 minutes. À vous la parole.

• (17 h 30) •

M. Khadir : Merci, je veux remercier tous les députés du gouvernement pour cette, en fait, ce geste magnanime. C'est apprécié.

M. Guillemette, vous êtes un jeune, donc, père de famille et je suis sûr que vous êtes ici en étant conscient qu'évidemment il y a une certaine hostilité parmi les parlementaires et les responsables politiques à l'idée qu'une compagnie, une grande compagnie américaine, puisse, disons, se comporter de manière qui est en dérogation par rapport à nos lois. Mais ce n'est pas vraiment... je veux dire, parce que je n'ai pas l'habitude de voir une telle unanimité chez les parlementaires contre un modèle d'affaires. C'est très rare. Habituellement, c'est moi qui soumetts ce genre de critique et je suis le seul et je suis obligé de ramer puis, en trois minutes, essayer de faire la démonstration que ça ne marche pas, cette affaire-là. Et là, cette fois-ci, il y a comme... Et je pense que vous devez saisir ce que ça signifie sur le plan politique.

Bien sûr, on peut me prêter, je veux dire, d'être... on peut alléguer que je suis en conflit d'intérêts parce que j'ai déjà été chauffeur de taxi de père en fils; ce n'est plus le cas. Mais c'est sûr qu'il y a beaucoup, vous savez, de familles, de personnes issues de l'immigration qui ont émigré au Québec dont le taxi est devenu, par la force des choses... parce que, pour différentes raisons, d'autres types d'emploi, leurs professions leur sont fermées, bien, se rabattent sur le taxi et parfois c'est vraiment les économies de toute une vie.

Alors, je comprends que ça représente des problèmes d'équité, d'accessibilité et de prix élevé. Par exemple, vous avez parlé des permis. Je m'en désole. On aurait pu penser la faire autrement pour que ça ne soit pas une spéculation, mais, pour le moment, ces chauffeurs-là n'ont pas décidé du modèle d'affaires, c'est le modèle qui prévaut en société, et ils y ont mis toutes leurs économies avec énormément de travail — vous connaissez les heures de travail, je peux vous les rappeler, mais je suis sûr, vous les connaissez — avec la perspective qu'à long terme, bien, il va leur rester quelque chose.

Donc, les députés présents ici, je pense, leur souci, c'est qu'en acceptant un nouveau modèle d'affaires, ils ne poussent pas à la ruine et ne dépouillent pas des milliers de petits propriétaires. Parce qu'il s'agit d'une économie essentiellement d'artisans au Québec. Il existe quelques grandes compagnies, des flottes à Montréal, mais, si vous excluez ces quelques flottes où il y a énormément de permis dans les mains d'une petite minorité de personnes, l'essentiel de l'industrie du taxi, c'est une industrie d'artisans, de petits propriétaires, de petits entrepreneurs.

Or, vous avez raison de dire que c'est au bénéfice des conservateurs... je dis «des conservateurs» — non, surtout pas!

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Khadir : Pouvez-vous effacer ça? Effacez ça, s'il vous plaît. C'est au bénéfice des consommateurs que vous aimeriez voir les parlementaires agir. Je vous l'accorde. Moi, je n'ai rien contre l'économie de partage, je suis tout à fait d'accord, c'est dans la fibre de Québec solidaire. On appelle ça l'économie sociale ou l'économie solidaire, c'est-à-dire que des individus et des citoyens en société mettent en commun des ressources pour les utiliser en commun, hein? Certaines personnes nous reprochent d'être un peu trop justement en commun et peut-être possiblement communistes. Mais c'est l'idée de dire : S'il y a un moyen, sans marchander tout, commercialiser tout, d'utiliser des ressources en commun, nous, ça nous va très bien. On n'est pas en faveur de tout marchander, tout commercialiser.

Or, ce n'est pas le modèle Uber. Uber ne vient pas créer un environnement qui favorise entre les citoyens le partage des ressources. Vous voulez en fait puiser dans un potentiel commercial, le concentrer entre votre main. Bien sûr, ça passe par une baisse des conditions et aussi par la concurrence déloyale que ça introduit, par une baisse des prix, donc ça favorise à court terme les citoyens, ça favorise les consommateurs. Mais la réalité, c'est que c'est exactement avec cet argument que Wal-Mart a fait son nid dans l'économie américaine. Mais, peu à peu, dans des petites villes, dans des villages tout entiers, des petits commerces, peu à peu... même si les citoyens, là, puis c'était devenu très populaire, les consommateurs se sont rués parce que ça offrait un service, un bien à faible prix. C'est sûr, c'était à leur avantage. Mais nous, on est ici pour voir les conséquences à long terme d'utiliser l'exemple Wal-Mart pour éviter de tomber dans le même panneau.

Et actuellement tout le monde reconnaît que Wal-Mart a nui considérablement à la vitalité économique, à la survie de plusieurs régions. Beaucoup de gens qui y trouvaient leur compte, par la suite, ont vu qu'ils ont perdu des jobs, ils ont perdu des vies, ils ont perdu des villages, ils ont perdu une économie locale qui faisait leur richesse d'une autre manière. Donc, un profit à court terme en allant acheter à faible prix ou en embarquant dans un taxi pour prendre le modèle à faible prix... ils ont ruiné une petite économie locale sur laquelle reposaient leur qualité de vie et leur propre job. Donc, c'est ça qu'on cherche à éviter. Ce n'est pas pour vous nuire. Et je pense qu'à long terme, pour vos propres familles et l'économie du Québec, qui vous tient à coeur, c'est important de faire ça.

Donc, j'arrive à l'idée qu'il ne faut pas uniquement penser à l'intérêt à court terme de celui ou celle qui prend le taxi, il faut penser à la pérennité à long terme d'une économie dans laquelle les artisans du taxi jouent un rôle important. Ils sont plusieurs milliers au Québec.

Maintenant, est-ce que vous pourriez répondre à une question que j'ai, qui rejoint la question de mon collègue de la CAQ? Dites-moi si vous avez d'autres informations que moi. La société américaine Uber, donc véhicules de tourisme avec chauffeur, a mis en place un système complexe d'optimisation fiscale, qui est une manière d'éviter la fiscalité. Ce n'est pas de l'évasion illégale, vous avez raison, mais c'est d'essayer de trouver des entournettes pour éviter de payer de l'impôt. Donc, un système complexe d'optimisation fiscale qui lui permet de faire remonter successivement ses bénéfices exonérés de l'impôt, donc sans payer d'impôt, dans plusieurs paradis fiscaux jusqu'aux Bermudes, selon une affirmation de BFM Business. Hein, ça, ce n'est pas Québec solidaire, là, c'est le système prisé par les grandes entreprises. Il y en a d'autres, il n'y a pas juste Uber. Et malheureusement...

Et sachez bien que je ne vous accuse pas uniquement. Je suis peut-être le seul qui régulièrement lance des accusations comme ça contre des entreprises qui mettent dans l'embarras les députés des autres partis, parce que souvent ils sont liés à des... Bon. Je ne voulais pas rentrer dans ce détail, mais... Je me suis même permis de déjà critiquer un des fondateurs de la CAQ qui est dans les banques et qui fait la même chose dans des filiales dans les Bermudes. Donc, ce n'est pas quelque chose qui se dirige uniquement vers vous. Nous, on critique vraiment toute cette procédure d'évitement fiscal.

Or, Uber, par le biais de sous-traitants, facture une partie de ses prestations à une filiale basée à Amsterdam. Et un des utilisateurs d'Uber à Montréal, que j'ai consulté, dit qu'effectivement la facture qu'il lui a remise porte le numéro d'une entreprise qui est située en Hollande, donc, autrement dit, des bénéfices vont là-bas. Ils ne paient pas d'impôt au Québec. Est-ce que vous avez d'autres informations que ça? Est-ce que vous niez ceci?

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

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Écoutez, donc, il y a plusieurs choses. Combien de temps j'ai pour répondre?

Le Président (M. Reid) : Vous avez quatre minutes et demie, à peu près.

M. Khadir : Puis profitez-en pour répondre à d'autres choses, si vous avez...

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Bien, à vrai dire, il y a plusieurs points que vous avez soulevés là-dedans, puis je vais essayer de répondre à tous ces points-là parce qu'il y en a, il ne faut pas en oublier. Vous parlez de l'industrie du taxi. Il faut comprendre que ça ne détruira pas l'industrie du taxi. C'est un mythe de se dire que ça va détruire l'industrie du taxi.

Vous savez, l'industrie du taxi, quand on a lancé Bixi, à Montréal, ils ont sorti dans les médias, ils ont dit : Ça va couper 30 % à 40 % de nos revenus. Quand on a lancé l'autobus 747, qui relie le centre-ville à l'aéroport de Montréal, ils sont sortis dans les médias, ils ont dit : Ça va couper 40 % de nos revenus. Quand on a lancé l'autopartage avec Car2Go, Communauto, ils ont dit : C'est des criminels qui vont couper 30 % à 40 % de nos revenus. Toute forme de compétition possible, l'industrie du taxi sort et dit : La concurrence déloyale, c'est mauvais pour nous, ça va nous détruire.

La réalité, et je pense que M. Poëti l'a souligné, ça fait sept mois qu'on est au Québec, la valeur des licences de taxi n'a pas diminué. Si on prend San Francisco — ça fait cinq ans qu'on est à San Francisco — je vous le disais tout à l'heure, le marché de l'industrie du taxi, c'était 150 millions, c'est devenu 500 millions... 140 millions, pardon, c'est devenu 500 millions, et la part de l'industrie du taxi est restée la même. Et pas juste ça : le 25 janvier 2015, il y avait un article qui rapportait qu'il y avait des nouvelles licences qui avaient même été émises à San Francisco, parce qu'une des façons, ça a été de dire : Écoutez, on va émettre plus de licences parce qu'il y a une demande. La raison pourquoi il y a une forte hausse dans l'industrie du taxi, c'est qu'il n'y a pas assez d'offre par rapport à la demande. Et ils ont émis plus de licences, et elles se sont vendues, ces licences-là.

Donc, ça ne détruira pas l'industrie; les gens vont continuer d'être là. Et ils ont pris un risque. C'est une entreprise privée. La personne qui achète une licence de taxi, elle prend un risque d'entrepreneur. C'est vrai que c'est un entrepreneur. Et elle doit faire face à une certaine forme de concurrence des fois. Mais cette concurrence-là est au bénéfice de tous, comme dans toutes les autres formes d'industries. Il y a des gens qui se sont acheté un HMTV, il y a des gens qui se sont acheté un club vidéo : aujourd'hui, ils doivent faire face à Netflix, à iTunes. Est-ce qu'on va arrêter ces innovations technologiques là pour protéger ces gens-là? Je pense que la réponse, c'est non. Mais l'industrie va préserver.

Et le gouvernement... Aujourd'hui, ce qu'on demande, c'est de dire : Réglementez-nous. Assoyons-nous. Créons de la réglementation pour encadrer ça et permettre peut-être aux autres... Pourquoi, au Maryland, tout le monde, Lyft, Sidecar, Uber et les taxis sont d'accord avec la réglementation qui a été mise en place? Parce qu'ils considèrent que ça a été fait de la bonne façon, parce qu'on a pris le temps de s'asseoir. Et, nous, c'est ce qu'on demande aujourd'hui.

Deuxième chose. Vous savez, la façon dont c'est réparti, 80 % des revenus d'une course s'en vont directement au partenaire chauffeur, 20 % s'en vient à nous. C'est le frais de service qui est chargé pour l'application. L'application est

en effet basée à Uber B.V., c'est dans les nuages, donc c'est le numérique, et, en effet, les courses sont chargées par Uber B.V., c'est la structure fiscale qu'on a mise en place, qui respecte les lois qui sont ici. Je ne suis pas la bonne personne aujourd'hui pour décider si, oui ou non, ces lois-là sont les bonnes et si elles devraient être modifiées; nous, on est prêts à collaborer par rapport à d'autres aspects.

Et l'autre point par rapport à ça, c'est de dire : Cet argent-là, il reste, il s'en va aux citoyens. Et, si on compare ça à ce qui se passe dans l'industrie du taxi, il faut faire une énorme distinction entre l'intermédiaire de taxi, qui sont des intermédiaires qui dispatchent les appels, les propriétaires de licence, qui ont fait un investissement, et les chauffeurs de taxi, qui, eux, doivent payer 600 \$ par semaine pour louer un véhicule, qui doivent payer 500 \$ par mois pour avoir accès à un intermédiaire, qui doivent payer 7 % de leurs courses lorsqu'ils paient avec une carte de crédit. Donc, si on demande pourquoi les chauffeurs n'acceptent pas les cartes de crédit, c'est parce que les intermédiaires chargent 7 %. Ces gens-là...

• (17 h 40) •

M. Khadir : Contrairement à d'autres, je ne vous ai pas souvent interrompu, mais laissez-moi une petite...

Une voix : Vas-y, vas-y, vas-y.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Donc, c'est de dire : Ce système-là, il est peut-être également malade. Ce n'est pas à nous de le dire aujourd'hui, mais le chauffeur de taxi a ses... Pardon.

M. Khadir : Je suis d'accord avec vous qu'on a besoin de changer un certain nombre de choses dans l'industrie du taxi, qui va mal... de nombreuses années. Et effectivement il ne faut pas considérer les autres offres de transport comme étant un problème pour le taxi, mais intégrer le taxi dans des modifications, dans des changements de toutes natures qu'il y a eus que vous avez nommés : Bixi, autobus vers l'aéroport et bien d'autres que je pourrais nommer. Mais ce pas... il faut que vous fassiez partie de l'ensemble. Et, si vous voulez faire partie de l'ensemble, il faut commencer par vous soumettre à l'exigence légale que vous propose le ministre. Je ne vois pas d'autre solution. Et la première exigence légale et morale, c'est de payer les impôts au Québec.

Donc, le Québec pourrait être innovateur — je parle de Uber Québec — en forçant l'ensemble de Uber International à respecter les lois. La première loi morale que toute entreprise devrait respecter, c'est-à-dire de payer ses impôts dans les juridictions dans lesquelles il tire ses profits... Est-ce qu'on peut s'entendre là-dessus, que vous fassiez un effort de l'autre côté?

Le Président (M. Reid) : Malheureusement, le temps vient de terminer, le temps est écoulé. Alors, je vous remercie, M. Guillemette, M. Crête aussi, de votre contribution à nos travaux.

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : S'il vous plaît! S'il vous plaît! S'il vous plaît! Nous allons juste terminer. Alors, M. Guillemette, si vous voulez faire parvenir le document que vous aviez au secrétaire de la commission, on va le distribuer aux membres de la commission.

Mémoires déposés

Je dépose également, avant de terminer, les mémoires des organismes qui ont soumis des mémoires et qui n'ont pas été entendus en commission, donc c'est officiellement déposé. Et la commission a accompli son mandat. Je lève donc...

Mme Ouellet : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon?

Mme Ouellet : Juste avant, est-ce qu'on peut avoir la liste des gens qui ont déposé... je sais qu'on va l'avoir par courriel, là, mais juste pour le bénéfice...

Le Président (M. Reid) : Mme la secrétaire a peut-être ça, ce serait...

Mme Ouellet : Juste les nommer... C'est-u possible de les nommer, la liste de ceux qui ont déposé sans venir?

Le Président (M. Reid) : Alors, prenons quelques instants.

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : Alors, il y a deux groupes. Alors, l'Office des personnes handicapées du Québec et la ville de Montréal.

Alors, la commission a accompli son mandat et elle ajourne ses travaux sine die. Bonne soirée tout le monde!

(Fin de la séance à 17 h 43)