



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 23 février 2016 — Vol. 44 N° 51

Consultations particulières sur le document d'information
sur le transport rémunéré de personnes par automobile (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 mardi 23 février 2016 — Vol. 44 N° 51

Table des matières

Auditions (suite)	1
Association des chauffeurs de taxis accessibles du Québec (ACTAQ)	1
Association des limousines du Québec inc.	8
Document déposé	15
Aéroports de Montréal (ADM)	15
MM. Vincent Geloso et Germain Belzile	24
Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)	33
M. Alain Barré	42
Association des transports collectifs ruraux du Québec (ATCRQ)	51

Autres intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Jacques Daoust

M. Saul Polo

M. Ghislain Bolduc

Mme Martine Ouellet

M. Claude Surprenant

M. Amir Khadir

M. Serge Simard

M. Marc H. Plante

- * M. Boualem Djebbar, ACTAQ
- * M. Abdelaziz Lamhene, idem
- * M. Éric Brunelle, Association des limousines du Québec inc.
- * M. Charles A Gratton, ADM
- * Mme Christiane Beaulieu, idem
- * M. Michel Leblanc, CCMM
- * Mme Thérèse Domingue, ATCRQ
- * M. Claude Ménard, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 23 février 2016 — Vol. 44 N° 51

Consultations particulières sur le document d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile (2)

(Dix heures trente-cinq minutes)

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

La commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le document d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile.

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

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

Auditions (suite)

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, voici l'ordre du jour de ce matin. Nous entendrons deux groupes : d'abord, l'Association des chauffeurs de taxis accessibles du Québec, ensuite l'Association des limousines du Québec.

Alors, je souhaite d'abord la bienvenue à nos invités de l'Association des chauffeurs de taxis accessibles du Québec. Vous avez une dizaine de minutes pour faire votre présentation. Je vous demanderais de vous nommer et de présenter la personne qui vous accompagne, pour les fins d'enregistrement. À vous la parole.

Association des chauffeurs de taxis accessibles du Québec (ACTAQ)

M. Djebbar (Boualem) : M. le Président, M. le ministre, mesdames et messieurs, merci beaucoup. Mon nom, c'est Boualem Djebbar, président de l'association ACTAQ, l'Association des chauffeurs de taxis accessibles du Québec, accompagné de M. Abdelaziz Lamhene, vice-président de cette même association.

Donc, nous vous remercions pour l'opportunité que vous nous offrez de participer à ces consultations cruciales qui interpellent tous les acteurs de notre industrie placée aujourd'hui à la croisée des chemins. Nous devons collectivement prendre conscience de la gravité de la situation que vivent les milliers de chauffeurs de notre industrie et leurs proches, des risques qu'elle comporte et de la nécessité de finaliser les adaptations inévitables qui arrimeront ces potentialités au progrès technologique et à l'intégration de la nouvelle approche clientèle. La réussite de cette reconversion favorisera la transition de l'industrie du taxi vers un avenir meilleur.

Notre association dénonce vigoureusement la concurrence déloyale que la compagnie Uber exerce sur l'industrie du taxi en violant toutes les lois et toutes les règles qui régissent le transport par taxi. Nous lançons un appel aux autorités en charge de ce dossier de prendre rapidement toutes les mesures nécessaires pour redresser cette situation afin de protéger les intérêts et les droits de tous les chauffeurs de taxi menacés par cette compagnie. Que ce soit Uber ou n'importe quelle compagnie, nous n'avons pas peur de la compétition, nous n'avons pas peur de la concurrence, sauf qu'on voudrait qu'elle soit faite d'une façon réglementaire.

Pour notre part, en tant qu'Association des chauffeurs de taxis accessibles, notre contribution sera centrée principalement sur notre domaine d'activité, le transport adapté, qui a connu, depuis la mise en place du partenariat STM-taxis, un essor considérable, surtout depuis l'intégration des vans affectées principalement au transport des personnes handicapées et à mobilité réduite. L'augmentation du parc de véhicules accessibles au fil des ans a permis l'étoffement de l'offre de services et la sollicitation du marché privé institutionnel en plus de permettre à la STM de tendre vers une plus grande qualité et optimisation de ses services de transport adapté. Le redéploiement progressif de ce service a permis aux taxis de faire actuellement 88 % des déplacements des personnes handicapées à mobilité réduite. Les 12 % restants sont faits par les minibus de la STM, les minibus, comme vous le savez, qui coûtent beaucoup plus que le taxi.

• (10 h 40) •

Depuis sa création, qui remonte à 2006... — et là c'est une coïncidence, notre association, on l'a créée le 22 février 2006, aujourd'hui, on est le 23 février 2016, donc on fête le 10^e anniversaire de cette association — donc appuyée majoritairement par le collectif des chauffeurs du transport accessible pour la protection et le renforcement des droits et intérêts a accordé une place prépondérante au dialogue. On a toujours priorisé le dialogue et la concertation avec tous les partenaires de l'industrie du taxi : le ministère des Transports, la Commission des transports, le Bureau du taxi de Montréal, la Société de transport de Montréal, le Bureau du taxi de Montréal ainsi que les organismes pour personnes handicapées.

Donc, chaque fois, dans ces rencontres-là, notre association a présenté un état des lieux, un état des lieux de la situation des chauffeurs. Les tergiversations ont eu comme conséquence la résurgence régulière des dysfonctionnements et anomalies signalées. Les initiatives prises à la suite de plusieurs relances n'ont pas produit les résultats escomptés puisqu'elles étaient axées sur le traitement des conséquences plutôt que sur les causes. Eu égard aux budgets importants alloués par les pouvoirs publics pour le financement des activités liées au transport adapté qui se sont appelées... ou

qui sont appelées à croître si on se réfère aux projections établies par l'Institut de la statistique du Québec, notamment celles qui portent sur deux facteurs importants, la démographie, la croissance démographique, et le vieillissement de la population, donc, le transport adapté, à l'instar des autres secteurs de l'industrie du taxi, doit mener à son terme le processus d'adaptation amorcé qui vise à lui offrir les outils les plus performants nécessaires à son développement. Cette mutation est d'autant plus nécessaire que la réglementation et la gestion actuelles, en dépit des actualisations conjoncturelles et parcellaires, nécessitent des réformes plus approfondies qui auront le mérite de propulser l'industrie du taxi à des niveaux concurrentiels capables de maintenir sa croissance.

Notre contribution, ce qu'on propose, tout d'abord, un cadre législatif spécifique, parce que, dans l'état actuel des choses, le transport adapté est régi par deux réglementations qui sont différentes et, des fois même, contradictoires, régi par les règlements du Bureau de taxi de Montréal, d'un côté, et, de l'autre côté, par les règlements et protocoles de travail établis par et imposés par la STM. Le chevauchement, donc, de ces deux réglementations a engendré une dichotomie due aux contradictions et aux oppositions relevées dans le traitement réservé à des manquements ou fautes de nature professionnelle.

Des suspensions et des sanctions pécuniaires excessives sont notifiées directement au chauffeur incriminé par la STM sur la base d'un rapport simple du client-mystère. Le client-mystère, on ne le connaît pas, on ne le voit pas. Donc, sur simple rapport du client-mystère, le chauffeur est directement sanctionné sans qu'on lui donne l'occasion de se défendre parce qu'on est régi par la réglementation du bureau de taxi. Dans l'article de la réglementation du bureau de taxi, dans l'article 170, alinéas 5° et 6°, ça dit clairement que le chauffeur a le droit de se défendre en cas de... quand il commet une infraction. À ce jour, l'intransigeance adoptée par la STM, encouragée par le laxisme du bureau du taxi et des intermédiaires de service, a de quoi surprendre.

L'autre particularité qui découle de ce modus operandi consiste en l'obligation faite aux chauffeurs du transport adapté de respecter des conditions et des obligations figurant dans des contrats qu'ils n'ont ni négociés, ni approuvés, et dont plusieurs dispositions d'ordre financier et technique ne leur sont pas communiquées en leur arguant la notion de confidentialité. De notre point de vue, ces pratiques contreviennent aux lois du travail. L'assainissement de cette situation passe nécessairement par la promulgation d'un statut spécifique, un statut propre au transport accessible.

La deuxième des choses, c'est qu'on demande un statut, reconnaissance professionnels, parce que les résultats qu'on a accomplis jusqu'à présent dépassent largement les attentes, un taux de satisfaction auprès de la clientèle de 95 %, sauf que les résultats ne suivent pas, et le pouvoir d'achat — parce que je n'ai pas assez de temps, on va développer dans le débat — des chauffeurs de taxi a chuté à cause de l'inflation et à cause des dépenses galopantes, des dépenses constamment en croissance.

L'autre point que je voudrais soulever, c'est la subvention pour l'adaptation des véhicules de taxi. Ça a été amputé de 5 000 \$. Peut-être qu'on va la supprimer ultérieurement, on ne le sait pas. Nous demandons le maintien de cette subvention.

Le Président (M. Reid) : Merci. Je vois que vous n'avez peut-être pas complété, mais vous aurez l'occasion de faire valoir vos points, je pense, pendant la période d'échange. Nous allons commencer la période d'échange avec le côté ministériel. M. le ministre.

M. Daoust : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. C'est un plaisir de vous accueillir aujourd'hui.

Écoutez, vous demandez une reconnaissance professionnelle, vous parlez aussi de pénalités, deux situations, là, qui me préoccupent parce que vous parlez d'un client-mystère. J'aimerais que vous me donniez une illustration, un cas qui est arrivé. On l'a blâmé de quoi? Ça lui a coûté combien? Ça se produit comment? Pourriez-vous essayer de nous donner un exemple de, justement, ces pénalités excessives là sur lesquelles vous n'auriez pas le droit de vous défendre?

M. Djebbar (Boualem) : Tu veux parler? Vas-y, vas-y.

M. Lamhene (Abdelaziz) : Bonjour. Donc, en réponse à votre question, donc, dans l'exercice de leurs fonctions, donc la STM a mis en place un dispositif de contrôle. Donc, pour que les choses soient très claires, nous, on n'est pas contre le dispositif de contrôle. La STM, donc, c'est sa responsabilité, donc a le droit de gérer, de contrôler, donc, l'utilisation de ces fonds. Donc, ça, sur le fond, donc là, il n'y a aucune objection là-dessus. Simplement, c'est dans le fonctionnement, c'est dans le mécanisme qui a été mis en place. Donc, il y a des chauffeurs qui, dans le cadre de leur travail, commettent des infractions. Donc, c'est sûr qu'il y a des infractions qui sont réelles et qui sont justifiées, mais il y a aussi des infractions dont on peut douter de leur fondement et de leur, donc, fiabilité.

Donc, la STM, donc, sur la base de ce rapport du client-mystère, donc conformément, donc, au contrat qu'elle a établi avec les intermédiaires de services, donc là, elle considère qu'il y a un manquement dans l'application de cette procédure, donc de cette réglementation, donc sanctionne le chauffeur. Donc, le chauffeur est suspendu ou sanctionné, donc, d'une manière pécuniaire sur la base d'un rapport du client-mystère dont il n'a pas connaissance. Quand les chauffeurs essaient de... donc, bien sûr, les clients-mystères, comme leur nom l'indique, ils ne doivent pas être connus des chauffeurs, donc, ça, c'est clair, mais simplement, il y a des chauffeurs qui contestent les sanctions qui leur sont infligées, et, en application quand même des principes de justice universelle, je pense que les règlements de la STM et les règlements du bureau de taxi n'ont pas préséance sur les règlements institutionnels, sur les lois du pays.

Donc là, en se basant sur leur propre réglementation, la STM, et les intermédiaires de services, et le bureau de taxi, donc, privent les chauffeurs de leur droit de passer devant un comité de discipline qui est prévu dans les règlements du bureau de taxi. Et ceci nous ramène au point, donc, évoqué par mon collègue tout à l'heure, quand on parlait de

dichotomie, de chevauchement, parce qu'il y a les règlements, les protocoles et les règlements propres à la STM, il y a les règlements du bureau de taxi, mais, dans l'application, donc, on est confrontés, disons, à cette, disons, discordance, donc à cette confusion, et les chauffeurs, jusqu'à aujourd'hui, depuis l'instauration du client-mystère, je pense que ça remonte à quelques années, il n'y a aucun chauffeur, au niveau du transport adapté, qui a pu, donc, faire prévaloir son droit à se défendre devant un comité de discipline pour des sanctions et des suspensions qu'il conteste.

Les intermédiaires de services rejettent la balle sur la STM. Ils disent : Ça, c'est les règlements de la STM, donc nous, on n'intervient pas là-dedans. Mais que fait-on des règles de justice naturelle, des principes universels? Je ne pense pas que le règlement de la STM a autorité sur les règlements, donc sur les lois telles que le Code du travail, le droit administratif, qui donnent le droit à toute personne qui est concernée par un litige de se défendre, de se prévaloir de son droit de se défendre.

Maintenant, si la faute est validée, qu'il soit sanctionné, et tant pis pour lui, et tant mieux, donc, parce qu'au moins on aura appliqué la règle de droit. Mais qu'on prive un chauffeur sous prétexte que, s'agissant de la STM, donc on n'a pas le droit, donc, de rentrer là-dedans, moi, je pense que, là, on est en train d'installer une pratique de non-droit.

• (10 h 50) •

M. Daoust : Je peux poursuivre, M. le Président? Alors, ce que vous dites, c'est que le bureau de taxi, par exemple, ou la STM a une attitude ou un comportement qui est différent avec les membres de votre regroupement et les chauffeurs de taxi traditionnels. Le chauffeur du taxi traditionnel n'a pas cette règle-là, entre guillemets, de ce que vous qualifiez de client-mystère.

M. Lamhene (Abdelaziz) : Non. Les chauffeurs de taxi traditionnel, eux, donc ils transportent la clientèle régulière, ils sont régis par les règlements du bureau de taxi uniquement. Le problème se pose uniquement pour les prestations de transport adapté parce que les prestations de transport adapté sont rémunérées par la STM en fonction des cahiers de charges qu'elle a mis en place et qu'elle a signés avec les compagnies de taxi. Donc, elle, elle se donne le droit de... en application de ce contrat.

Mais l'autre problème et l'autre problème en plus du client-mystère et des sanctions qui sont infligées aux chauffeurs, l'autre problème qui se pose, c'est que nous, en tant que chauffeurs, nous intervenons dans le cadre d'un contrat qui est négocié et conclu entre la STM et ses fournisseurs, c'est-à-dire les compagnies de taxi. Nous, en tant que chauffeurs, on nous impose des dispositions, des conditions donc fixées dans le contrat, pour lesquelles nous n'avons aucune connaissance.

M. Daoust : Ça va jusque-là. Comme le temps est limité, je veux être sûr de bien vous entendre.

Vous savez, il y a trois grands motifs pour lesquels on a convoqué cette commission parlementaire là, et celui que vous évoquez actuellement, c'est le troisième, qui est celui d'avoir une compétition ou tout au moins que ça soit équitable, qu'on ait un marché qui soit équitable. Mais il y en a deux autres : la sécurité des passagers et aussi l'amélioration du service à la clientèle.

Donc, moi, ce que j'aimerais vous entendre, ce serait que vous nous parliez un petit peu du service à la clientèle que vous donnez actuellement. Comment on peut faire pour qu'il soit meilleur? Comment on peut faire en sorte que la personne qui a besoin de transport adapté, que vous servez probablement bien actuellement, mais que ça soit encore... Qu'est-ce qu'il nous manque? Qu'est-ce qu'on peut faire? Qu'est-ce qu'on pourrait faire comme encadrement qui ferait en sorte que la clientèle serait encore mieux servie?

M. Lamhene (Abdelaziz) : Bon, ce qu'on pourrait faire déjà en priorité, c'est de... comme on dit actuellement, depuis le démarrage du transport, adapté au début des années 2000... donc c'est-à-dire qu'il y a une réglementation qui a été instaurée, et cette réglementation, je pense qu'aujourd'hui elle est arrivée, disons, à sa... disons qu'elle est... on ne va pas dire elle est dépassée, mais on va dire qu'elle est arrivée quand même à sa fin.

Et le moment est arrivé aujourd'hui pour justement, disons, préparer une nouvelle législation, une nouvelle réglementation qui permettrait aux chauffeurs au transport adapté, donc le transport accessible notamment... et c'est ce qui nous concerne directement, c'est, disons, de pouvoir se développer, de pouvoir progresser, parce qu'actuellement, quand même, la qualité de service... Nous avons atteint une qualité de service qui est quand même importante puisqu'elle est de l'ordre de 95 %, et cette qualité de service... et aujourd'hui, comme nous sommes confrontés à une situation qui fait qu'il y a actuellement, disons, des oppositions, qu'il y a des tensions, donc la meilleure façon, c'est de regarder toutes ces problématiques-là que nous sommes en train de... donc que nous avons portées à la connaissance des responsables concernés pour justement modifier, donc adapter la nouvelle réglementation pour permettre justement au transport adapté de poursuivre, donc, son développement, parce qu'en l'état actuel...

Donc, si on reste dans la configuration actuelle, donc c'est sûr qu'on va aller vers des problèmes, et ceci, donc, va freiner, donc, le développement et l'essor du transport adapté, parce que l'autre aspect, c'est qu'actuellement le transport adapté, il est, disons, réalisé principalement pour les besoins de la STM, mais il ne faut pas perdre de vue aussi qu'il y a le réseau de la santé privé. Donc, il faut donc permettre au transport adapté, donc, de se développer, de croître pour, disons, aller, disons, occuper des parts de marché, donc pour essayer d'obtenir des parts de marché qui sont beaucoup plus importantes que le marché dont il dispose aujourd'hui.

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

M. Polo : Merci beaucoup, M. le Président. À la page 4 de votre mémoire, là, je cite, vous mentionnez : «...sous l'effet combiné du surenchérissement des dépenses d'exploitation et de la stabilité de revenus, conséquence directe d'une politique de prix qui fausse la valeur réelle de la prestation...»

Ma question pour vous, c'est : Comment justement les dépenses d'exploitation diminuent les revenus? Parce qu'essentiellement, ce que vous faites référence, c'est que le salaire, si on peut dire, moyen par heure tombe autour de 12 \$ pour justement les chauffeurs de taxi de transport adapté. Expliquez-nous de quelle façon, justement, les dépenses d'exploitation diminuent vos revenus.

M. Lamhene (Abdelaziz) : Ils diminuent dans... parce qu'actuellement, bon, on sait très bien qu'avec l'inflation, avec l'augmentation des dépenses, le rythme des dépenses augmente plus vite que le rythme des revenus, parce que la STM, en général, applique des prix qui sont relativement stables.

Donc, quand on voit l'évolution du coût d'exploitation par rapport à l'évolution du revenu, donc ça ne se fait pas au même rythme, donc, disons, au même niveau. Donc, nécessairement, avec le temps, qu'est-ce qu'on observe? On observe donc que le pouvoir d'achat du chauffeur, donc, il est affecté. Il est affecté, et des analyses, donc des calculs que nous avons effectués nous ont permis donc de situer le coût horaire actuellement à peu près au niveau de 12 \$ de l'heure.

Je pense que c'est un montant qui est quand même dérisoire pour des gens qui font un métier qui est quand même très important. C'est un métier qui est voué... donc qui est offert... des prestations qui sont offertes à des personnes handicapées. Donc, je ne pense pas qu'un salaire, donc, je dirais, horaire, donc un revenu horaire calculé sur un taux horaire de 12 \$ de l'heure serait quand même raisonnable par rapport... parce que c'est des personnes handicapées dont il faut assurer assistance. Il faut leur donner l'assistance. C'est des personnes, donc, qui ont besoin d'être aidées, d'être protégées. Et c'est un métier quand même complexe, c'est un métier quand même qui est assez délicat, et je pense que le revenu aujourd'hui atteint un niveau très bas. Et les chauffeurs de taxi, donc, sont en droit de réclamer que leurs conditions de travail soient meilleures et notamment au niveau, donc, de l'aspect financier, c'est-à-dire par un rehaussement de la tarification, parce que la tarification qui est pratiquée actuellement, elle n'intègre pas correctement, donc, disons, l'augmentation des dépenses.

M. Djebbar (Boualem) : Juste pour que vous compreniez...

Le Président (M. Reid) : Voulez-vous terminer? Parce que j'ai d'autres députés aussi.

M. Djebbar (Boualem) : Oui. Non, je voudrais juste lui donner un exemple. Il y a trois types de tournées à faire avec la STM. Il y a le... c'est des codes. Il y a des x et des t, et les tournées à l'heure. Les x et les t sont faits au taximètre. Le taximètre, ça fait des années que ça n'a pas bougé. Les t, c'est à l'heure. C'est des tournées à l'heure. Les tournées à l'heure, la STM comment qu'elle augmente la tarification, c'est en fonction de l'inflation. Des fois, c'est 0,5 % ou 1 %, etc.

Donc, si on calcule... Par exemple, s'il y a... Pour une tournée de 2 h 30 min elle a ajouté, par exemple, 2 \$, vous calculez toute l'année 2 \$ de plus, peut-être vous allez tomber sur 700 \$, 800 \$ de plus par année pour vous en tant que chauffeur. Par contre, les dépenses augmentent de peut-être 2 500 \$, 3 000 \$ par année. Donc, il y a un chevauchement. Il n'y a pas un équilibre entre les dépenses et les revenus. Voilà.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député de Mégantic, il reste 1 min 30 s.

M. Bolduc : O.K. Juste pour nous clarifier, votre association, là, comprend combien de permis et combien de chauffeurs vous avez dans votre regroupement?

M. Djebbar (Boualem) : Les permis, actuellement, au niveau de Montréal, sont aux alentours de 220 chauffeurs. 220 permis, donc 220 chauffeurs. Notre association, on a 170 membres dans notre association.

M. Bolduc : 170 membres?

M. Djebbar (Boualem) : 170 membres dans notre association.

M. Bolduc : O.K. Merci. Maintenant, est-ce que vous pouvez nous parler un petit peu de la subvention et de cette réduction-là qui vous crée un problème de modifier vos véhicules pour donner un meilleur service à la population?

• (11 heures) •

M. Djebbar (Boualem) : Bien, juste pour vous dire que la subvention a joué un rôle très important dans la croissance du transport adapté. Si on fait beaucoup plus de déplacements actuellement, c'est grâce à cette subvention, parce qu'avec la subvention, si on calcule le revenu du chauffeur, ça se situe pratiquement au salaire minimum. Donc, la STM, quand elle a opté, quand elle est allée vers le partenariat avec l'industrie du taxi, elle a beaucoup économisé et, sur ces économies-là, elle a pu transporter le maximum de gens.

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

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Bien, dans un premier temps, bienvenue à l'Assemblée nationale, MM. Djebbar et Lamhene. Donc, merci de venir pour représenter le transport adapté, un dossier extrêmement important.

Je ne sais pas si vous avez vu, il y a peut-être une semaine, une semaine et demie, il y a l'ARUTAQ, l'Alliance des regroupements des usagers de transport adapté, qui ont déposé une pétition avec le député Maka Kotto pour demander

justement un meilleur financement du transport adapté. Ils ont fait ressortir la problématique dont vous parlez à votre point 3 sur la subvention pour les véhicules taxi avec la coupure qu'il y a eu, de 20 000 \$ à 15 000 \$, et il y a eu des cas aussi, effectivement, de chauffeurs de taxi pour le transport adapté qui... le véhicule arrivait à la fin de la durée prescrite, et ils étaient prêts à acheter un nouveau véhicule, mais la subvention n'était pas accessible. Donc, un long moment sans pouvoir travailler, donc ça affecte directement les revenus familiaux, là, lorsque le chauffeur ne peut pas travailler.

Donc, moi, j'aimerais ça en entendre un petit peu plus parler, parce que ce que nous disait l'ARUTAQ, c'est que les besoins en transport adapté sont en croissance très, très forte, étant donné le vieillissement de la population, et, s'il y a une coupure de subvention, bien, à ce moment-là, vous allez avoir moins de véhicules pour être capables de répondre à la demande, et ça va faire en sorte que... Là, ce qu'ils nous disent, ce que nous a dit l'ARUTAQ au niveau des usagers, c'est que le transport adapté réussit à assurer les services pour les transports médicaux puis tout ça, mais, déjà pour l'école, le travail et, très certainement, les loisirs — puis on sait que c'est souvent des personnes qui sont isolées — le transport ne peut pas être assuré toujours parce qu'il y a un manque au niveau des véhicules puis il y a un manque de financement. Donc, j'aimerais ça vous entendre sur ce volet-là.

M. Djebbar (Boualem) : Absolument, c'est un point qui est très important. On a relevé tout à l'heure, mais c'était brièvement... Comme je viens de le dire ça fait un instant, c'est grâce à cette subvention que le transport s'est beaucoup développé. On a pu faire la... La STM, avec le partenariat avec l'industrie du taxi, a beaucoup économisé, et ça lui a permis de faire des milliers de transports supplémentaires. Et, même au niveau...

Actuellement, malheureusement, la subvention a été amputée de 5 000 \$, ce qui n'arrange pas les affaires, déjà on travaille pratiquement à rabais. Et la deuxième des choses, à la demande, il y a un problème : quand on demande la subvention, ça prend énormément de temps. Je peux vous citer le cas d'un chauffeur qui est resté... je ne sais pas s'il est resté six ou huit mois en train d'attendre. Des fois, il louait à gauche, à droite; des fois, il... Et c'est un père de cinq enfants. C'est un père de cinq enfants. Donc, ça a resté longtemps pour qu'on lui donne une réponse, ça, premièrement.

La deuxième des choses, ce qu'un de nos chauffeurs, dernièrement, a... son véhicule est venu à échéance, donc il devait le changer, il a demandé la subvention. On lui a carrément refusé la subvention, alors qu'il a un permis restreint, il est sur le marché, il transporte. Donc, quand il demande... premièrement, la subvention prend beaucoup de temps. Quand le MTQ prend du temps pour répondre, premièrement, le chauffeur est sans travail, son véhicule est immobilisé, c'est un père de famille, et, de l'autre côté, la compagnie avec laquelle il sous-traite, elle a un véhicule ou plusieurs véhicules qui manquent.

L'autre point important qui nous a été relevé dernièrement, un de nos membres qui avait une voiture qui est mise en circulation en 2012, ça ne fait même pas quatre ans, au moment d'aller renouveler son permis, on lui a dit : Monsieur, vous devez changer votre véhicule. Imaginez, un véhicule... On lui a dit : Moins de trois ans. Si vous allez sur le site de la Commission de transports, vous allez voir qu'au moment du renouvellement du permis vous devez avoir un véhicule de moins de trois ans. Le ministère, quand on nous donne la subvention, c'est pour cinq ans, c'est pour 60 mois. La Commission de transports dit : Moins de...

Donc, si c'est moins de trois ans, c'est un problème pour les chauffeurs et c'est une perte pour le ministère. Quand on donne la subvention chaque trois ans, ce n'est pas comme quand on la donne à chaque cinq ans ou six ans. Donc, c'est tout un problème, et on aimerait bien que ces problèmes-là soient réglés dans les meilleurs délais possible.

Mme Ouellet : Donc, vous nous dites qu'il y a une contradiction entre les exigences du ministère, qui donne la subvention pour cinq ans, et la Commission des transports du Québec qui, malheureusement, a décliné notre invitation à venir en commission parlementaire. C'est vraiment dommage. Je pense que vous devriez les encourager à venir parce qu'ils auraient beaucoup de choses à nous apprendre.

Donc, une contradiction entre les délais. Donc, je pense qu'il faut en prendre bonne note parce que... et là, quand vous nous dites que la subvention, premièrement, elle a été coupée, et ça, je pense que c'est assez récent... Ça fait peut-être un an, un an et demi, deux ans que ça a été coupé, cette subvention-là?

M. Djebbar (Boualem) : Le 5 000 \$?

Mme Ouellet : Le 5 000 \$.

M. Djebbar (Boualem) : Ça a baissé à 15 000 \$. De 20 000 \$, ça a baissé à 15 000 \$. Ça fait une année, je pense.

Mme Ouellet : Ça fait un an?

M. Djebbar (Boualem) : Ça fait un an.

Mme Ouellet : Donc, des coupures de subventions puis, en plus, quand les gens la demandent et qu'ils ont un permis pour travailler en transport adapté, ou les délais sont très longs, quatre, cinq mois et donc, on comprend, des pertes de revenus importantes, ou carrément ils se font dire non.

Donc, on voit très clairement que, du côté du transport adapté, il y a des problématiques importantes à régler, et là, pour l'instant, c'est les chauffeurs de taxi, de transport adapté qui en font les frais, et je pense que vous avez...

M. Djebbar (Boualem) : Et la population handicapée aussi.

Mme Ouellet : Et la population qui a moins, à ce moment-là, moins de services parce qu'il y a des voitures qui sont immobilisées.

M. Lamhene (Abdelaziz) : Aussi, donc, je complérais, parce que personnellement, je relève, disons, un paradoxe, une contradiction, parce que, d'un côté, on donne de nouveaux permis, donc on octroie de nouveaux permis, et, de l'autre côté, donc, parallèlement, on est en train de retarder des permis qui sont déjà opérationnels, des permis qui sont déjà sur le marché. Donc, ils sont confrontés à des problèmes, donc, de renouvellement, d'attribution de subventions. Donc, c'est quand même assez paradoxal et, comme le citait, donc, mon collègue, le problème de fond, c'est que les permis sont renouvelés. C'est ça, moi, que je n'arrive pas à comprendre, c'est que les permis sont renouvelés, donc ils sont valides, mais les subventions n'arrivent pas. Et ça dure plusieurs mois, donc ça affecte le chauffeur qui se retrouve en inactivité et ça prive l'intermédiaire de service, alors qu'on parle d'un manque de véhicules, on parle que les besoins sont croissants. Donc, il y a des compagnies de taxi qui se trouvent amputées de moyens, donc qui sont immobilisées. Pourquoi? Parce qu'il y a des subventions qui prennent du temps pour arriver.

Et c'est ça qui est contradictoire, et ce qu'il faut retenir, la chose la plus importante à retenir, c'est que la subvention a été le facteur qui a permis, donc, le développement du transport adapté à travers les permis restreints. Parce que, si le chauffeur doit faire face à un investissement, donc il doit acquérir le véhicule, il doit l'adapter, il doit... Son coût d'exploitation, donc, il doit le supporter. Combien d'heures de travail devra-t-il faire par jour pour vraiment rentabiliser son activité? Dans les conditions actuelles, où la subvention a été octroyée pour son montant intégral, on arrive à 12 \$ de l'heure. Donc, si on doit nous priver de la subvention, est-ce qu'on va travailler en dessous du salaire minimum? Donc, il faut être réaliste.

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

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, messieurs, bienvenue d'être ici, et je vous félicite d'emblée pour vos 10 ans d'existence. À vous entendre, au niveau des problèmes d'efficacité et de fonctionnement, alors c'est un haut fait d'armes de vous être rendus à 10 ans. Bravo et puis ne lâchez pas! Il y a un besoin d'après ce que je peux comprendre.

Alors donc, j'ai quelques questions à vous poser. Donc, vous mentionnez, dans votre mémoire, à la page 3, des difficultés que vous rencontrez dû au fait qu'il existe un bureau de taxi, puis également il y a des règlements et protocoles établis et imposés par la STM, et puis ça cause un paquet, là, de préjudices, dites-vous, entre autres le fait que les chauffeurs ne soient pas nécessairement informés des conditions et obligations. Ils reçoivent donc des amendes dues à un principe de client-mystère.

Alors, vous avez exposé des cas puis de problématiques, mais, comme solutions, qu'est-ce que vous voyez? Est-ce que vous verriez qu'il y aurait peut-être un seul organisme qui vous chapeaute? En fait, j'aimerais vous entendre là-dessus.

• (11 h 10) •

M. Djebbar (Boualem) : Bien, c'est sûr, comme on l'a proposé dans le point n° 1, on aimerait... on encourage la promulgation d'un statut particulier, mais au transport accessible. Je ne parle pas du transport adapté en général, je parle du transport accessible fait par les minivans munies d'une rampe, donc, pour transporter les personnes handicapées avec fauteuil roulant. Donc, c'est un cadre qui est...

Parce que ce qui s'est passé à la commission de transport a donné énormément de permis. Il y a eu la subvention, au début, qui était de 20 000 \$. Tout allait bien, les résultats sont là. Les résultats sont là, et la STM a mené deux sondages auprès de sa clientèle. Le premier a donné un taux de satisfaction de 90 %, le deuxième a donné un taux de satisfaction de 95 %. Donc, c'est un taux excellent. Les résultats ont dépassé largement les attentes.

Mais vu qu'il y a des contradictions dans la réglementation... parce qu'il y a deux réglementations différentes : celle du bureau de taxi, qui nous considère comme des chauffeurs de taxi, mais qui n'applique malheureusement pas cette réglementation; de l'autre côté, on a la réglementation de la STM, dont on n'a jamais pris connaissance, jamais pris connaissance, et la STM sanctionne directement.

Donc, nous, qu'est-ce qu'on propose, on propose une législation, on propose un règlement spécifique à ces... Il appartient aux autorités de penser aux détails.

M. Lamhene (Abdelaziz) : Je complérai le... Actuellement, donc, une chose est sûre, c'est que le statu quo actuel... Ça fait quand même maintenant plus d'une décennie qu'on est dans cette réglementation. Peut-être, au début, au démarrage, parce qu'il fallait quand même parer au plus pressé, cette réglementation permettait de répondre un peu aux exigences et aux conditions de travail. Mais, comme toute réglementation, elle est appelée à évoluer avec le temps. Toute législation, toute réglementation, c'est sûr qu'elle peut peut-être... elle peut convenir pour une période donnée, mais, quand une activité prend de l'ampleur et se développe, donc, à ce moment-là, la législation, la réglementation doit suivre. Donc, on doit...

Actuellement, les changements qui ont été apportés, ce sont des changements vraiment conjoncturels pour faire face à des situations données. Mais il n'y a pas eu, donc, disons, un changement majeur où on a revu un peu la structure de fonctionnement de cette activité-là. Donc, le statu quo, aujourd'hui, je pense qu'il n'est plus acceptable. Il faut maintenant évoluer vers une autre législation. Donc, il faut un encadrement législatif plus adapté, donc qui permet d'encadrer mieux les activités du transport adapté.

Mais le problème de fond, et c'est de là que tous les problèmes arrivent, c'est qu'on considère le transport adapté comme une excroissance de l'activité taxi traditionnelle. Le transport adapté est un métier. C'est une activité

spécifique qui doit être régie par ses propres règles, et ce n'est pas les règles du bureau de taxi, prises à part, ou les règles, ou les protocoles de travail de la STM qu'on mélange et qu'on met ensemble qui vont permettre de régler toutes les situations et de faire face à ce développement.

Le problème, donc, de fond, le problème majeur : le transport adapté n'est pas une activité de taxi. Ce n'est pas une excroissance de l'activité taxi traditionnelle pure. C'est un métier, c'est une spécialité. Donc, si nous devons faire quelque chose, c'est à ce niveau-là, c'est au niveau structurel.

Le Président (M. Reid) : Oui. Je pense que M. le député de Groulx veut poser une autre question...

M. Surprenant : Vous êtes très précis. J'aurais une autre question à vous poser. Donc, au niveau de la subvention, qui est passée de 20 000 \$ à 15 000 \$, dans un contexte où vous écrivez que la STM, entre autres, va maintenir sa flotte, dans un contexte où il y a une croissance de la demande qui très élevée, alors il me semble y avoir une dichotomie, là. D'un côté, on n'adresse pas la croissance; de l'autre côté, vous voulez l'adresser, mais vous vous faites couper les vivres au niveau de la subvention.

Alors, j'aimerais vous entendre là-dessus, s'il vous plaît.

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

M. Lamhene (Abdelaziz) : 15 secondes? Donc, à la lumière des informations qui sont rapportées dans les rapports d'activité de la STM et dans son plan de développement, les besoins de la STM vont être toujours croissants, donc les besoins de transport adapté, parce qu'on ne le dira jamais assez, avec le vieillissement de la population... Il ne faut pas oublier aussi, pas juste le vieillissement de la population, les accidents de travail, malheureusement les accidents de travail, les accidents de la route.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons terminer avec le député de Mercier. M. le député de Mercier.

M. Khadir : Merci, M. le Président. M. Djebbar, M. Lamhene, bienvenue. Je vais recourir à un peu d'ironie, je suis forcé d'y recourir et je suis persuadé que mes collègues libéraux ont tout le raffinement politique nécessaire pour voir pourquoi on en arrive là.

C'est sûr que je vous trouve un peu difficile et sévère avec le gouvernement, qui a un cadre budgétaire très rigoureux, surtout qui subit les assauts répétés des lobbys d'affaires très puissants — je pense à Bombardier, je pense à Pétrolia, je pense à Uber, on peut en nommer d'autres — qui fait qu'ils sont obligés d'accorder des avantages financiers énormes. Par exemple, juste pour les banquiers, depuis 2012, ça nous coûte 1,2 milliard de dollars aux contribuables, le fait qu'on leur a donné en cadeau une taxe sur le capital qu'ils payaient auparavant. Donc, tout ça fait en sorte qu'on ne peut pas vous donner les 20 000 \$, il faut nous pardonner.

Mais, ceci étant dit, il me semble que j'ai entendu beaucoup de gens dire : L'avenir du taxi, c'est dans le transport adapté, dans le transport des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées. Vous, ici, vous dites qu'il y a une distinction, il ne faut pas mélanger ça. Or, un autre problème vécu par les chauffeurs de taxi, qui a été mentionné la semaine dernière, c'est l'éparpillement des différentes associations de gens qui travaillent dans le domaine du transport des personnes, d'accord, rémunéré. On peut les appeler taxi ou autre, mais c'est quand même dans la catégorie transport de personnes contre rémunération.

Cet éparpillement fait en sorte qu'on vit des difficultés, et plusieurs ont parlé d'une reconnaissance professionnelle et un regroupement en association pour augmenter, disons, la qualité du travail, mais aussi la reconnaissance de leur travail. Qu'est-ce que vous en pensez?

M. Lamhene (Abdelaziz) : C'est sûr que ça, c'est des pistes de solution, mais ce n'est pas les seules et ce n'est peut-être pas les meilleures. Donc, actuellement, donc, le transport adapté, globalement, il est regroupé... donc il est chapeauté par la STM, puisque, disons, la grande partie du budget qui est alloué par l'État, par les pouvoirs publics, donc elle est gérée par la STM pour le financement des opérations de transport adapté.

En termes d'efficacité, donc, c'est sûr qu'il faut réfléchir, disons, à une réorganisation de cette activité-là. Aujourd'hui, donc, ce que vous venez de souligner comme recommandation et proposition formulées par des collègues de travail, que les activités du transport adapté sont éparpillées dans les différentes compagnies, donc ceci peut créer peut-être des problèmes de coordination, de financement et des problèmes d'optimisation.

Donc, il faut une étude. C'est ça que nous, on déplore, c'est qu'il n'y a pas eu d'étude. On est partis avec une réglementation qui suit son cours, qui évolue au fil du temps, mais peut-être, et c'est ce qu'on est en train... c'est le souhait, c'est le vœu qu'on exprime aujourd'hui, c'est vraiment de repenser de fond en comble, donc, le fonctionnement du transport adapté pour peut-être...

Le Président (M. Reid) : Merci. Malheureusement, c'est tout le temps que nous avons. Alors, M. Djebbar, M. Lamhene, merci beaucoup pour votre contribution à nos travaux.

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

(Suspension de la séance à 11 h 18)

(Reprise à 11 h 19)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Je souhaite maintenant la bienvenue à nos invités de l'Association des limousines du Québec.

Alors, vous étiez présents, donc vous connaissez les règles, le 10 minutes pour faire votre présentation. Je vous demanderais de vous présenter et de présenter la personne qui vous accompagne, pour les fins d'enregistrement. Vous avez la parole.

Association des limousines du Québec inc.

M. Brunelle (Éric) : Bonjour, M. le Président. Bonjour, M. le ministre, membres de la commission. Merci de nous recevoir, l'Association des limousines du Québec. M. Joe Russo, responsable des communications, à ma gauche; et moi-même, Éric Brunelle, trésorier de l'ALQ et représentant des limousines à la table de concertation taxi.

• (11 h 20) •

Nous n'avons pas les moyens du RTAM, je n'ai pas l'éloquence d'Alexandre Taillefer, je n'ai pas l'aisance de M. Chevette, mais nous serons plus sincères qu'Uber. L'ALQ représente les deux types de limousines, soit les limousines berlines et les limousines de grand luxe. Le terme utilisé pour désigner une limousine est «taxi spécialisé». Nous sommes régis par la loi sur le taxi.

Nous sommes majoritairement en accord avec les propos tenus par les représentants du RTAM, RITQ et CPCDIT, donc nous ne référons pas tout le laïus. Il ne faut pas confondre technologies et nature du service. Les nouvelles technologies n'est pas la nature du service, elle est un outil au service de l'emploi. La nature du service est encadrée par les lois et règlements et rien n'y interdit ni empêche l'utilisation de ces nouveaux outils dans l'exercice de l'emploi. La preuve, Taxi Diamond et les regroupements de taxis de Québec et d'autres, même, qui ont ces nouvelles applications. Il est donc inexact de dire que l'industrie est contre les nouveaux outils.

Nous préconisons le rehaussement de la qualité de service par le développement des affaires. Pour y arriver, il faut pouvoir catalyser les ressources monétaires nécessaires. Depuis l'abolition des ligues de taxis, il n'y a plus que des regroupements volontaires qui peinent à agir de façon adéquate, faute de ressources financières. Nous sommes d'avis qu'il faut faciliter la formation d'un ordre professionnel qui devrait être administré par des gestionnaires professionnels et reconnus.

Si on parle de professionnels, il faut que les acteurs en deviennent. Comment? En créant une formation au diplôme d'études professionnelles, un D.E.P. de chauffeur de taxi, tout comme dans le camionnage. Les chauffeurs qui seront issus de cette formation arriveront dans le marché avec une fierté, la clientèle reconnaîtra cette fierté et l'excellence du service.

Le développement d'affaires doit s'appuyer sur la reconnaissance de l'excellence. Comment? Le système d'évaluation du service, comme Taxi Diamond le fait en ce moment, donnera un pointage à la qualité de service des chauffeurs. Ceux qui performeront très bien auront l'accessibilité à des marchés plus lucratifs, par exemple l'aéroport de Montréal. Cela aura comme effet que ces endroits s'assureront d'avoir de bons chauffeurs, ambassadeurs par le fait même, sans avoir à faire de la discipline. Il faut inciter le rehaussement de la qualité par récompense. La dynamique des chauffeurs changera. Donc, un ordre professionnel pour des chauffeurs professionnels reconnus par le public comme tels.

Outre la qualité de service, la sécurité des usagers doit primer. Dans le contexte actuel, les normes font en sorte que les véhicules et les chauffeurs peuvent être identifiés aisément par les services de contrôle : police, contrôle routier ou inspecteur du bureau du taxi. Cela nous apparaît un non-sens de permettre à des véhicules non identifiés, donc non repérables pour contrôle, d'avoir la responsabilité d'un transport rémunéré. L'ordre professionnel pourrait entre autres collaborer avec les intervenants et les autorités à la mise sur pied d'un encadrement visant la sécurité des usagers et la qualité des services offerts.

On ne peut parler d'un environnement d'affaires équitable sans passer par l'uniformité des normes d'opération et de tarification. En plus, il faut qu'il y ait un équilibre entre l'offre et la demande pour que les acteurs puissent se distinguer par la qualité des services et non pas par une guerre de prix qui engendrera, à moyen terme, la dégradation de la qualité de service. L'un des éléments clés qui a permis au plan de rachat de permis d'aller de l'avant était l'engagement de l'État à l'effet qu'aucun permis ne serait émis tant qu'un ratio d'un permis par 800 habitants ne serait atteint. Le ministre des Transports de l'époque avait fait en sorte que cette disposition soit incorporée dans la Loi sur le transport par taxi. Son successeur l'a maintenue suite au rapport Bissonnet. Nous sommes encore très loin d'un tel ratio.

Ce sont sur ces bases législatives que le marché secondaire a évolué. Donc, si aujourd'hui, il y a un changement dans l'équilibre qui fait chuter les prix du marché secondaire, le gouvernement en sera imputable. Les nouvelles technologies ne sont pas de nouveaux modèles d'affaires, elles sont des outils qui facilitent les opérations. Elles ne changent pas la nature de celles-ci, donc elles doivent s'imbriquer à la nature de l'emploi.

L'adaptation réglementaire doit favoriser l'implantation de nouvelles technologies. Il faut rester conscient que les technologies changent de plus en plus rapidement. Donc, il faut penser à une dynamique adaptative pour ne pas retarder le développement, toujours en gardant comme objectif que ce sont des outils et non l'essence de l'industrie.

Il y a un concept qui a subi de la désinformation sans avoir été corrigé encore, celui de l'environnement. Pour reverdir un milieu urbain, il faut diminuer le parc de véhicules et optimiser l'efficacité du transport public. UberX fait exactement le contraire. Il incite les chauffeurs d'UberX à garder leur véhicule pour donner du service à temps partiel, donc garder des véhicules de transport public réellement sous-utilisés. M. Guillemette a dit qu'il y avait 8 000 chauffeurs UberX pour environ 450 000 courses par mois. Cela équivaut à 1,8 course par véhicule UberX par jour. C'est un scandale environnemental. Les taxis de Montréal ont un rendement de déplacement beaucoup plus élevé, environ de 15 à 20 courses par jour, et plus il sera élevé, mieux l'environnement s'en portera.

En conclusion, nous sommes en accord avec le modernisme et les nouvelles technologies, mais nous sommes contre le libéralisme à outrance et contre le non-punissement des contrevenants aux lois et règles de notre beau système social.

Donc, Uber et autres entreprises sont les bienvenues dans l'industrie du transport rémunéré de personnes à condition qu'elles suivent les règles, les lois et les valeurs sociales du Québec puisque c'est démontré que de conjuguer le modernisme et l'encadrement existant, c'est possible.

Je vous remercie de l'attention que vous nous avez portée. Nous sommes disponibles pour vos questions.

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

M. Daoust : Oui. Alors, écoutez, je vais y aller en deux volets. En fait, je voulais d'abord que vous me parliez de votre industrie, du nombre de joueurs puis tout ça, mais c'est parce que vous avez mis un chiffre puis, comme je suis un ancien banquier, vous m'interpellez beaucoup.

Vous nous dites qu'il devrait y avoir un permis de taxi par 800 personnes. Ça fait que, si je fais une règle de trois bien simple, c'est qu'il nous faudrait... avec 8 millions de population, on aurait 10 000 permis. Puis 10 000 permis, on en a 8 500 actuellement. Est-ce que vous pensez qu'il nous manque 1 500 permis au Québec?

M. Brunelle (Éric) : Excusez-moi.

Le Président (M. Reid) : Allez-y. Allez-y.

M. Brunelle (Éric) : En ce moment, il y a un ratio environ d'un permis pour 340 ou 350 personnes à Montréal. Donc, il faudrait en diminuer encore de 1 000.

M. Daoust : Bien, c'est parce que, si je prends l'ensemble du Québec, à un moment donné, là, il va falloir que notre équation tienne. Elle s'applique à Montréal uniquement?

M. Brunelle (Éric) : Bien là, on parlait du territoire 11, où il y a eu un plan de rachat dans les années 85. Et, si on calcule qu'il y a à peu près, je ne sais pas, moi, 1,5 million de population, si on le divise par 800, ça donne... Il faudrait que je calcule, là, mais... En tout cas, je sais qu'en ce moment il y a un ratio, selon les chiffres de la Commission des transports...

M. Khadir : ...

M. Brunelle (Éric) : Pardon?

Le Président (M. Reid) : M. le député de Mercier, s'il vous plaît.

Une voix : ...

M. Brunelle (Éric) : C'est ça, puis maintenant il y en a 4 000. Donc, il y en a encore beaucoup.

Dans les années 85, il y a eu le rapport Bossé et il y a eu des commissions parlementaires qui ont établi ce ratio-là. Et le but du plan de rachat dans ces années-là était de passer de 5 200 taxis et en enlever 2 000, donc tomber à 3 200, sauf que le plan de rachat — je crois qu'ils ont racheté 1 270 ou 1 280 taxis — il n'a pas atteint son objectif total.

M. Daoust : O.K. Mais revenons à la question que je voulais vous poser au départ. C'est que vous avez une industrie qui est un peu particulière, celle des limousines, celle des...

Bon, j'aimerais ça que vous nous en parliez un peu, en quoi elle se différencie vraiment de l'industrie du taxi, appelons-la, conventionnelle, si vous voulez bien. Est-ce que vous avez les mêmes obligations légales? Vous avez les mêmes tarifications, là? Éclairiez-moi là-dessus parce que je ne connais pas votre type.

• (11 h 30) •

M. Brunelle (Éric) : Alors, il y a deux types de limousines : les limousines de grand luxe, qui sont les limousines allongées, qui sont plutôt destinées aux mariages et aux festivités, qui ont une réglementation particulière, et il y a les limousines berlines, corporatives, le type qu'on retrouve aux aéroports pour, en général, une clientèle de gens d'affaires.

La limousine qui est constituée des grands luxes a un permis distinct. Les permis de limousines berlines sont, en grande majorité, des permis de taxi qui ont été spécialisés pour donner un service de limousine. Ces permis-là peuvent retourner en taxi, donc on est liés quand même. Dans la grande majorité des cas, les lois et les règlements sont les mêmes. Il y a des particularités pour les types de véhicule, et les tarifications, et le type d'opération, là, qui sont distinctes à notre industrie.

Les limousines berlines, qu'est-ce qui les distingue, c'est que chacun des opérateurs a sa propre tarification. Il y a seulement un point de prise en charge commun, c'est l'aéroport Montréal-Trudeau. Bien sûr, étant donné que la plupart des propriétaires sont des propriétaires indépendants, donc chacun a sa tarification, il a fallu, lorsqu'on a... C'est parce que je veux juste faire un petit aparté. Jusqu'en 1992, il y avait un permis d'entreprise, qui était Limousine Murray Hill, qui opérait les limousines. Ils ont fait faillite ou ils ont arrêté leurs opérations. En 1995, le moratoire a été levé pour la conversion des taxis en taxis spécialisés à Montréal. Donc, en 1996, on a recommencé les services de limousine berline, et l'aéroport de Dorval, Montréal-Trudeau, a ouvert son service à l'aéroport.

On s'est bien aperçu que maintenant la dynamique était différente, parce qu'avant ça il y avait un opérateur sur lequel ils pouvaient mettre comme 95 permis, là, on se retrouvait avec une trentaine d'opérateurs avec... 35 différents opérateurs qui avaient peut-être des tarifications différentes.

Donc, on a fait l'exercice d'harmoniser les tarifs, mais seulement pour la prise en charge des clients sans réservation à l'aéroport Trudeau. Donc, la tarification est uniforme. Donc, à chaque fois qu'il y a des nouveaux joueurs qui s'adjoignent le service à Montréal-Trudeau, il faut qu'ils adoptent cette tarification-là. Leurs opérations extérieures, bien, ils ont chacun leurs tarifications. Donc, on fonctionne sur réservation, on fonctionne avec nos clients privés. Donc, on n'a pas de poste d'attente comme les taxis, on ne peut pas être arrêtés sur la rue, hélés comme un taxi. Donc, c'est sur réservation ou à l'aéroport en service continu, là, mais sans réservation.

M. Daoust : Peut-être une dernière question, et je vais laisser la chance à mes collègues aussi. Ce que vous dites, finalement, c'est que, quand vous êtes à Trudeau et puis vous faites un voyage, obligatoirement, vous avez un retour qui est vide, vous transportez de l'air.

M. Brunelle (Éric) : Non, pas nécessairement, parce qu'on ne retourne pas nécessairement à l'aéroport. Si on a d'autres réservations ailleurs, on planifie notre gestion de travail selon nos réservations, selon nos demandes.

M. Daoust : Parfait. Je vais laisser la chance à mes collègues, M. le Président.

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

M. Polo : Merci beaucoup, M. le Président. Dans votre document, dans votre mémoire, vous utilisez un principe suite à une étude faite par l'International Taxicab Association. Je vais citer le passage : «The higher prices in deregulated cities are an indication that the theory of deregulation does not always apply to a transportation industry.» Et vous faites référence aussi que, dans des villes américaines où l'industrie a été déréglementée, on a vu les tarifs augmenter de 30 % à 70 %.

Supposons on poursuit dans la même voie d'une déréglementation, donc un chauffeur de taxi qui n'a plus à assumer un coût, plus ou moins, de 200 000 \$ pour un permis de taxi, comment expliquez-vous, dans un contexte québécois, que nécessairement les tarifs augmenteraient?

M. Brunelle (Éric) : C'est une étude qui avait été faite après le plan de rachat par le ministère des Transports, où il y avait cette citation-là qui disait que justement, aux États-Unis, par rapport à une déréglementation... Ça, c'est l'effet qu'il y a eu.

Mais, au Québec, ici, bien, c'est sûr que les tarifs sur le taxi sont réglementés par la Commission des transports. Donc, ce phénomène-là pourrait peut-être ne pas arriver. Sauf que là, qu'est-ce qu'on explique, c'est que les chauffeurs de taxi aux États-Unis, pour compenser le manque à gagner... parce que c'est sûr que la part de marché ne grandit pas, puis, s'ils ont doublé le nombre de permis parce qu'ils ont déréglementé, bien, c'est sûr que chacun fait moins d'argent. Ils ont voulu compenser en plus par augmenter les tarifs, ce qui s'est retourné encore plus fort contre eux, et puis ça a causé la perte de l'industrie, là, dans ces villes-là.

M. Polo : Ma lecture, dans votre document, c'est que vous utilisiez cet exemple-là pour le présenter comme un scénario potentiel de ce qui pourrait arriver au Québec.

M. Brunelle (Éric) : Bien, pas potentiel, mais on regarde les effets que ça a eus où ça s'est passé.

M. Polo : Mais de là... Je nuance la citation en disant : Si on élimine 200 000 \$ de coûts associés à l'achat d'un permis de taxi, comment expliquez-vous, si vous utilisez vous-même cet exemple-là américain, que nécessairement ça pourrait affecter des tarifs à la hausse?

M. Brunelle (Éric) : Bien, l'exemple, ce n'est pas par rapport au coût du permis, c'est par rapport à la... On étudie un effet qui s'est passé, là. Les gens, parce qu'il y a eu une augmentation du nombre de permis, pour compenser, ils ont augmenté les tarifs, donc ils disent qu'ils se sont tirés dans le pied encore plus. C'est la conclusion de l'étude. C'est ce qui démontre qu'en déréglementant, bien, étant donné que, bon, la masse de clientèle, elle n'augmente pas, donc il y a une redistribution dans un plus grand nombre de permis, ce qui fait une diminution des revenus par permis et que les gens ont voulu augmenter les tarifs pour compenser, mais que finalement, bien, ça s'est retourné contre eux.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Il me fait plaisir de voir avec vous ce mémoire, qui a des volets très intéressants, je dirais, mais je vais vous donner quelques questions qui m'embêtent un peu. Par exemple, vous avez parlé et reparlé de racheter 2 000 permis puis qu'à la fin il y a eu 1 270 permis de rachetés à 200 000 \$ du permis. Ça fait quand même 250 millions, là. Est-ce que vous pourriez m'expliquer comment ça s'est passé, cette affaire-là? Ça me semble un peu...

M. Brunelle (Éric) : O.K. Dans les années 80, les permis ne valaient pas 200 000 \$, O.K.? Donc, je ne sais pas si vous avez le temps, là, pour faire un petit peu l'historique.

À un moment donné, les villes géraient les permis de taxi. Alors, quand il y a eu l'arrivée de la CUM, qu'il y a eu un regroupement des villes, bien, il y a beaucoup de petites villes qui ont sorti beaucoup de permis de taxi, et, à un moment donné, ça a inondé le marché. Quand la CUM est arrivée puis que là ils ont donné la gestion des permis à la CTQ, Commission des transports du Québec, bien là, il y a eu un nombre, qui a été arrêté, de taxis, qui était de 5 200 à peu près pour le territoire A-11 de Montréal. C'était bien sûr beaucoup trop, et, à un moment donné, il y a eu un...

Il y avait les ligues de taxis puis il y a une équipe, qui s'appelait le Pro 2000, qui sont arrivés avec un projet et qui se sont fait élire à la ligue de taxis, qui l'ont mis en application, c'était de racheter 2 000 permis. À ce moment-là, les permis valaient environ 10 000 \$. Donc, le gouvernement, avec l'équipe du Pro 2000, ont mis en place un programme de rachat, et ils ont été entièrement rachetés par l'industrie, mais encadrés par le gouvernement.

Et le gouvernement avait promis, à ce moment-là, de dire : On n'émettra pas plus qu'un permis par 800... d'autres permis tant qu'on n'arrivera pas à un ratio d'un pour 800 habitants et on est encore très loin de là. Donc, à ce moment-là, le plan de rachat a été jusqu'à 1 270 ou 1 280 permis de rachetés. Ils n'ont pas atteint le 2 000. Et, à partir de là, bien là, c'est le nombre de permis qu'on a en ce moment à Montréal.

M. Bolduc : Merci. Vous nous parlez aussi du fait que le permis... en fait, l'immatriculation du permis pour un véhicule de promenade est de 63,68 \$ et, pour un taxi, de 717 \$. Ici, est-ce qu'on parle du même type de véhicule...

M. Brunelle (Éric) : Oui, pour le même véhicule.

M. Bolduc : Donc, c'est la composante assurance exclusivement qui fait la différence de 650 \$ ou à peu près.

M. Brunelle (Éric) : C'est ça. Donc, si j'utilise le même véhicule comme utilisation promenade ou versus un taxi, moi, je fais la comparaison, là, pour démontrer que les gens qui font du taxi sans avoir de permis de taxi ne font pas leur juste contribution sociale aux coûts d'assurance commune, là, de la province de Québec.

M. Bolduc : Vous nous parlez aussi d'une contribution, en fait, collective pour la contribution... pour créer un fonds qui pourrait servir pour la formation, un ordre professionnel, etc. avec le 1 % dans... Donc, vous ne préconisez ça pas rien que pour Montréal, mais l'ensemble du Québec. O.K.

• (11 h 40) •

M. Brunelle (Éric) : Parce que l'ordre professionnel qu'on suggère, ça serait provincial. Et puis qu'est-ce que je dis, c'est qu'on ne veut pas des argents du gouvernement. Il y a de l'argent dans l'industrie, sauf qu'on n'a pas les moyens d'aller la puiser dans l'industrie. Auparavant, il y avait les ligues de taxi avec la formule Rand qui faisaient en sorte que les gens étaient obligés de contribuer. Aujourd'hui, bon, bien, chacune des associations, c'est des associations volontaires et qui peuvent aller chercher des fonds de façon volontaire. Donc, c'est très difficile de mobiliser les gens pour arriver à quelque chose pour faire progresser l'industrie.

Alors, si on avait un ordre professionnel avec des contributions obligatoires, bien, ces gens-là... puis la problématique des ligues de taxi, c'était que c'étaient des gens qui émanaient de l'industrie qui étaient élus, et qui géraient, et qui n'avaient peut-être pas nécessairement la capacité administrative de le faire. Donc, on suggérait que peut-être qu'il pourrait y avoir un conseil d'administration du milieu, mais que ça devrait être des gestionnaires professionnels qui géraient...

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, vous vouliez prendre la parole, je crois?

M. Daoust : Ça va, M. le Président.

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

M. Bolduc : Oui, O.K. Donc, maintenant, vous nous parlez du ratio à Montréal qui est de un pour 340. Est-ce que vous avez une solution pour cette situation-là actuellement pour, disons, se diriger vers la norme 1-800?

M. Brunelle (Éric) : Bien, disons, selon moi, ça serait difficile de faire un plan de rachat encore une fois, sauf que de ne pas tolérer surtout des gens qui viennent opérer dans le même marché avec des véhicules qui ne sont pas assujettis à des permis, ce serait déjà un grand effort de fait.

Deuxièmement, je crois qu'avec justement des... parce qu'à ce moment-là les marchés de transport adapté, handicapé, je pense que la dynamique de développement d'affaires pourrait combler ce manque de ratio là. Donc, si on faisait du développement d'affaires, développer des nouveaux marchés comme le transport adapté, comme le transport handicapé, développer peut-être des pistes de solution pour faire du remplacement sur des lignes d'autobus qui sont sous-utilisées, qu'on n'a pas besoin d'un autobus de 50 passagers, qu'on pourrait faire... Il y a plein d'idées, là, qu'on pourrait développer, sauf qu'on n'a pas les moyens de le faire parce qu'on n'a pas aucun outil pour récupérer de l'argent de notre industrie.

M. Bolduc : Merci. Maintenant, vous nous parlez que...

Le Président (M. Reid) : Excusez-moi, M. le député de Mégantic. Il reste à peine 10 secondes, alors nous allons passer au groupe de l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Bien, bienvenue, M. Russo, M. Brunelle, de l'Association des limousines du Québec.

Et je reviendrai à mon tour sur un élément de votre mémoire où vous parlez de la déréglementation, parce qu'effectivement, en théorie, lorsqu'on parle de déréglementation, les gens parlent de déréglementation, et donc, à ce moment-là, il va y avoir une meilleure compétition au niveau des prix, mais ça, c'est du très, très court terme, parce qu'après ça les choses se replacent, et même, suite à une déréglementation, c'est une hausse des prix. Je dois vous avouer que moi, je proviens du milieu de l'électricité, et, suite à la déréglementation en Californie, les tarifs d'électricité ont explosé, donc...

Et j'aimerais ça que vous nous parliez un peu de cet exemple-là. Vous nous avez dit que dans la déréglementation du taxi dans les villes américaines qui l'ont tentée a été un échec à plusieurs points de vue et que finalement les tarifs ont augmenté de 30 % à 70 %. Donc, les promoteurs de la déréglementation souvent ne voient pas plus loin que le bout de leur nez, et je pense que c'est important de le mentionner, parce qu'on entend ça beaucoup dans les médias actuellement, et j'aimerais ça donc que vous nous en parliez un peu plus.

M. Brunelle (Éric) : Bien, moi, l'étude que je vous cite, là, c'est l'étude du ministère des Transports qui a été faire les recherches et puis qui ont constaté ça. Moi, je constate, là, qu'est-ce qui a été écrit. Je ne suis pas au fait des études américaines, mais c'est le résultat qu'ils ont sorti. Donc, eux autres ont déréglementé et ils se sont aperçus que ça n'a pas eu les effets escomptés et même l'inverse.

Mme Ouellet : Donc, c'était important de le mentionner. Des fois, de bien connaître l'histoire et des études qui ont déjà été réalisées, je pense que c'est important de les ramener.

Et je trouvais intéressant votre paragraphe, effet à contre-courant, donc, parce que ça vient contrer complètement l'argument d'UberX qui dit vouloir faire ça pour l'environnement, alors que les taxis le font déjà. Et d'ailleurs, on le sait, ce n'est pas du covoiturage, là, c'est du transport rémunéré qu'ils font. Ils ont même été condamnés à Paris pour publicité trompeuse. Et là vous nous parlez de même pas deux courses, 1,9 course par véhicule par jour, comparativement à 15, 20 pour l'industrie du taxi.

M. Brunelle (Éric) : C'est pour ça qu'on dit que c'est vraiment inefficace au point de vue environnemental, parce que tous les environnementalistes vont nous dire qu'il faut diminuer le parc automobile. Donc, en gardant 8 000 chauffeurs qui vont faire moins de deux courses par jour, c'est vraiment inefficace d'avoir un véhicule pour moins de deux courses par jour, tandis que les taxis, en ce moment, ils vont faire de 15 à 20 courses par jour.

Si on fait encore du développement d'affaires puis on fait la promotion, de façon intelligente, du taxi, on va pouvoir augmenter encore ce volume-là, ce qui va être encore plus bénéfique pour l'environnement parce qu'on va diminuer l'auto solo, mais en favorisant non pas l'étalement sur d'autres autos qui vont être presque solos en faisant deux transports par jour, mais bien en concentrant ces transports-là dans des véhicules qui en font déjà plusieurs.

Mme Ouellet : Je pense qu'il me reste encore un petit peu de temps et j'aimerais ça vous amener sur la partie de la tarification parce qu'actuellement, dans l'industrie du taxi, la tarification, elle est réglementée par la Commission des transports du Québec, sauf pour un joueur qui ne respecte pas nos lois, qui a une attitude corporatiste hors-la-loi, qui est UberX, qui a décidé de faire une tarification avec un algorithme que personne ne connaît puis dont on ne connaît pas la programmation.

Mais effectivement la tarification imposée par la Commission des transports du Québec, il pourrait y avoir une amélioration, de ce que je comprends que vous nous écrivez, puis j'aimerais ça vous entendre sur les améliorations possibles. Il en a été question aussi par quelques autres joueurs en commission parlementaire, et j'aimerais ça vous entendre sur la question de la tarification.

M. Brunelle (Éric) : Bon, premièrement, pour la tarification, comme je vous ai expliqué, par rapport aux ligues de taxi qui sont disparues depuis l'année 2000 ou 2001, il n'y a plus aucun représentant officiel puis il n'y a plus de représentants qui ont des moyens de faire des études, il n'y a plus de représentants qui ont des capacités créatives, là, de développement et de marketing. Donc, ce sont les chauffeurs de taxi qui, lors d'un changement du prix du litre d'essence, qui disent : Bon, bien, nos coûts augmentent. La Commission des transports, c'est un tribunal administratif. Donc, elle reçoit une demande; s'il n'y a pas d'opposition, elle reçoit la demande et elle l'analyse; si la demande fait du sens, bien, elle l'accorde.

Donc, juste pour faire un exemple, en 2005, le prix du litre d'essence a augmenté à presque 1,50 \$ le litre. Alors, l'industrie du taxi a dit : Ah! nos coûts vont augmenter, on va demander une augmentation. Cette augmentation-là du coût de l'essence a duré peut-être un mois ou deux, et ça a retombé, la tarification n'a pas été abaissée. En 2008, je crois, le prix de l'essence a encore augmenté à près de 1,50 \$. L'industrie du taxi a couru à la Commission des transports pour faire une demande, pour dire que le tarif devrait être augmenté étant donné que le coût de l'essence était monté à 1,50 \$, mais ils ne se souvenaient plus qu'en 2005 ils avaient fait la même demande. Et, en 2012, ça s'est répété. C'est sûr que les gens sont bien intentionnés, ils vont faire des... mais il n'y a pas une étude...

Vous savez, dans le marché de n'importe quel développement de produit, les gens ont des équipes marketing pour arriver à trouver le prix le plus précis pour avoir l'optimisation du rendement. Dans l'industrie du taxi, il ne l'a pas parce

qu'on n'a pas d'organisme qui est capable de faire ces études-là puis de développer... C'est pour ça que je dis : Avec un ordre professionnel, avec des gens qui sont là, qui vont être capables d'optimiser le prix... peut-être que, si le tarif du taxi serait un peu plus bas, un peu plus haut, on aurait une optimisation des rendements beaucoup plus importante, donc ça pourrait satisfaire l'industrie avec des meilleurs revenus. Peut-être qu'on peut avoir de l'imagination, on peut peut-être avoir une variation des tarifs. Pour nous, ça nous semble étrange qu'un tarif rural, un tarif de banlieue ou un tarif urbain soient exactement le même parce que ce n'est pas le même type de travail, ce n'est pas les mêmes types de coûts, ce n'est pas le même type d'organisation.

Donc, il pourra y avoir de la variation puis il faudrait avoir de l'imagination pour optimiser la rentabilité de chacun de ces marchés-là. En Europe, ça fait longtemps qu'ils ont un tarif de soir, un tarif de nuit, un tarif de fin de semaine. Pourquoi on n'a pas ça ici? On pourrait être imaginatifs. Uber, eux, ont une tête, ils ont de l'argent, ils ont des moyens. Ils ont développé des algorithmes qui ne sont pas toujours, d'après moi, honnêtes vis-à-vis le public, mais on pourrait s'en inspirer, mais encadrer dans un cadre législatif qui pourrait faire en sorte qu'on pourrait avoir de l'imagination, de l'innovation pour accorder une certaine variation, une certaine possibilité de jouer avec les tarifs pour optimiser chacun des marchés, chacun des moments pour augmenter la tarte et l'utilisation du taxi.

Mme Ouellet : Par exemple, on a discuté... La semaine passée, en commission parlementaire, on soulevait que, par exemple, au jour de l'An, c'est plus difficile de trouver des taxis, puis on peut comprendre, les gens veulent fêter aussi avec leur famille, mais, comme dans tous les autres métiers, normalement, le temps supplémentaire est au double, donc il pourrait y avoir, comme ça, pour des plages ou...

M. Brunelle (Éric) : Il pourrait, mais il faudrait que ça soit encadré très... parce que, c'est ça, il faut toujours que ça soit bien encadré par la commission puis que ça soit accordé par la commission, cette variation-là. On ne pourrait pas faire ça comme...

Mme Ouellet : De votre propre initiative.

• (11 h 50) •

M. Brunelle (Éric) : ...à la volonté du moment, là. Il faudrait que ça soit bien encadré. Et on a entendu aussi d'autres représentants qui disaient : Ah! bien, si c'est fait par application, là, ça pourrait se faire, mais pas sur un poste de taxi ou si le taxi est hélé. Par contre, il faudrait que ça s'applique à tout le monde, parce que sinon, bien, les gens pourraient s'approprier : Ah! moi, j'ai une application, bien, moi, je charge moins cher qu'un taxi sur la rue. Il faudrait que ça soit équitable pour tout le monde.

Alors, si on dit : Bien, il y a un tarif de nuit, bien, le tarif de nuit sera pareil pour tout le monde, s'il y a un tarif de jour, de fin de semaine, du jour de l'An, la veille du jour de l'An, des heures creuses. Donc, il faudrait que ce soit encadré et que ça soit équitable pour tout le monde. C'est très important, l'équité, et je crois que justement il y a des moyens puis je pense que vous allez entendre des gens qui vont vous faire des représentations. Il y a des possibilités d'avoir un genre d'application parapluie pour tout le Québec. Donc, il faudrait que ça soit géré de façon uniforme partout, et technologiquement, ça se fait, là, puis avoir... parce que beaucoup de gens vont se plaindre... Qu'est-ce qu'on appelle les taxis fantômes, c'est ceux qui ne sont pas associés à des associations. Ça, c'est un autre modèle qui pourrait être dynamisé, ça, parce que les gens ne veulent pas payer une cotisation parce qu'ils ne veulent pas avoir d'appels. Mais, s'ils seraient liés à des associations, mais sans avoir à déboursier un frais mensuel, mais à l'utilisation, un peu comme Uber le fait, mais pas de façon outrancière comme il le fait, à 20 % ou 25 %...

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

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, si vous voulez peut-être terminer, je vais vous laisser 15, 20 secondes, là.

M. Brunelle (Éric) : Bien, alors, c'est juste pour dire que c'est ça, il faudrait que ça soit encadré ça aussi, mais ça serait un moyen de regrouper tout le monde, de pouvoir enregistrer tout le monde sous le même parapluie, puis tout le monde pourrait être en contact et tout le monde pourrait bénéficier de la même technologie.

M. Surprenant : Merci, monsieur. Alors, justement, je voulais aborder mes questions au niveau de la technologie. Alors, vous écrivez dans votre mémoire qu'au sommet du taxi du 8 juillet 2015, donc l'industrie traditionnelle a pris conscience de son retard et a pris des mesures. Vous citez certaines sociétés. J'aimerais que vous me parliez un peu de l'industrie des taxis limousines au niveau de l'évolution technologique, où elle se situe présentement.

M. Brunelle (Éric) : Bien, je vous dirais que nous, dans les limousines berlines et les limousines de grand luxe, étant donné le volume, on compte à peu près 140 limousines berlines à Montréal et une dizaine à Québec, donc pour un total d'environ 150 et, dans la limousine grand luxe, à peu près 150 dans tout le Québec aussi.

La plupart, ce sont des opérations qui sont individuelles ou des petits regroupements, donc les fonds par rapport à l'investissement pour des nouvelles technologies, là, sont assez limités. C'est souvent de la gestion d'une clientèle privée, là, qui est assez restreinte, donc ça se fait encore sans technologie, des nouvelles technologies, là. Ça se fait par...

M. Surprenant : Donc, c'est téléphone encore.

M. Brunelle (Éric) : Bien, téléphone, courriel, textos, des choses comme ça, là, mais on n'a pas de gestion, parce que c'est une gestion particulière. Vous comprendrez que ce n'est pas premier arrivé, premier servi, là, dans le domaine. C'est sur réservation, c'est des demandes spécifiques pour un chauffeur, pour un autre chauffeur. Donc, ça se gère différemment, là. C'est plus de la gestion particulière.

M. Surprenant : Vous mentionnez que les Uber et autres sont les bienvenus dans l'industrie du transport rémunéré de personnes, à la page 15 de votre mémoire. À la page 9, vous mentionnez, là, les coûts des permis, donc d'assurance, en fait, là, 63,68 \$ au niveau promenade et 717,95 \$ lorsqu'on parle de taxi, et vous mentionnez un peu plus bas que lors de son implantation au Québec, Uber gardait 15 % de la valeur de la course et que ce serait rendu, là, selon les médias, récemment, à 25 %, donc une majoration énorme.

Alors, compte tenu du fait que je mentionnais, en fait, la première journée des auditions, qu'on serait en faveur, en fait, qu'Uber ait des contraintes similaires au reste de l'industrie, donc des hausses de coûts, évidemment, là, de contrôles et autres, dans un contexte où on voit des hausses aussi, là, de redevances, est-ce que je pourrais comprendre que, quand vous mentionnez que vous êtes en faveur de... vous ne vous opposez pas, à tout le moins, à l'arrivée d'Uber dans le marché, est-ce que c'est parce que vous pensez peut-être que, étant donné les coûts que ça va représenter, un, les redevances, puis, deux, les coûts pour les chauffeurs, de formation et autres, qu'éventuellement, bien, ça ne serait pas un modèle viable pour bien, bien du monde, donc en soi ça peut créer une attrition ou...

M. Brunelle (Éric) : Bien, c'est exactement ça qu'on dit lorsqu'on dit qu'ils sont les bienvenus : bienvenus s'ils utilisent des gens avec des permis de taxi, bienvenus s'ils ont une assurance commerciale en bonne et due forme, bienvenus s'ils paient une contribution juste à la SAAQ, s'ils ont des inspections mécaniques deux fois, les mêmes règles que pour un taxi. Donc, d'opérer des taxis, qu'ils deviennent une association d'intermédiaires en services comme un autre... qu'ils fassent une compétition de façon équitable aux autres associations, sauf qu'ils utilisent des gens avec des permis.

Regardez, ici, on a des exemples. En Allemagne, on a Hambourg, Francfort et Düsseldorf qui ont dit aux gens d'Uber : Bien, il faut vous conformer aux règles qui sont établies ici, en Allemagne, pour faire vos opérations. Alors, qu'est-ce qu'Uber a fait? C'est qu'ils se sont retirés du marché.

On a ici d'autres exemples en France, où on connaît les arrestations, là, des exécutifs d'Uber. Et ici un juge du tribunal de Milan a ordonné la discontinuation... bien, l'arrêt d'Uber en Italie. Et on en a un autre ici, en Espagne aussi, où ils ont fait le même principe, ils ont demandé à Uber d'appliquer les règles existantes pour faire du transport rémunéré de personnes, et Uber, au lieu de se conformer, bien, ils ont décidé de partir. Donc, ce ne sont pas des citoyens corporatifs qui sont préoccupés par le service, mais juste par les profits. C'est du capitalisme pur. Donc, ils n'ont aucun respect pour le souci social et commercial de la place où ils vont s'implanter.

Donc, si on dit : Si vous voulez opérer avec des gens qui ont des permis de taxi, contribuer socialement en contribuant sur les assurances de la SAQ, contribuer à la juste valeur des coûts commerciaux qui sont impliqués à l'industrie, bien, ils vont être des joueurs comme tous et ils devront appliquer les mêmes règles. Donc, leurs tarifs à moindre coût, bien, ils ne pourront plus le faire. La TPS, TVQ et tout ça, il faudrait que ce soit comme pour un chauffeur de taxi régulier.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons terminer maintenant avec M. le député de Mercier. À vous la parole.

M. Khadir : M. le Président... Bien, d'abord, M. Russo... M. Brunelle et M. Russo, bienvenue.

Je voudrais me permettre juste de relire la page 15, en conclusion, ce que mon estimé collègue de la CAQ a fait, mais comme, par souci de temps, il a écourté la phrase, on n'a pas compris le sens de ce qui a été dit. Vous dites qu'«Uber et autres entreprises dans l'industrie du transport rémunéré de personnes à condition qu'elles suivent les lois, règlements et valeurs sociales du Québec». Et vous avez dit, donc, une des valeurs, c'est de faire leur juste part. Quand bien même qu'ils respecteraient toutes les réglementations en matière de transport et de permis, etc., s'ils s'arrangent, comme ils le font actuellement, d'envoyer leurs profits à une société-écran en Hollande, qui achemine des droits d'auteur, qui paient des redevances, en fait, à une entreprise liée au Delaware, qui ensuite encaisse, mais pas au Delaware, aux Bermudes, bien là, ça ne marche pas, là. C'est ce qui ruine nos économies.

Vous avez dit tout à l'heure que l'équilibre, en fait, dans votre rapport encore, à la page 15, c'est un ratio de 800 habitants par taxi, si on veut maintenir un certain équilibre et que ça soit viable.

M. Brunelle (Éric) : C'est selon les études passées et qui ont déterminé ça.

M. Khadir : Exact, dans le passé, qui émanent de l'industrie elle-même, non pas des chauffeurs, mais des cadres... en fait, de la Commission des transports, si je ne me trompe pas.

M. Brunelle (Éric) : Et le ministère des Transports.

M. Khadir : Voilà. Alors, Montréal a 1,85 million d'habitants, d'accord. À 800 personnes par taxi, ça donnerait 2 300 taxis. Actuellement, sur l'île de Montréal, il y en a 4 400. Donc, on est vraiment en surnombre, et c'est ce qui explique une partie des problèmes.

Maintenant, vous avez beaucoup parlé de la modernisation. Est-ce qu'on peut imaginer un système intégré dans lequel une personne qui veut transport adapté, ou taxi standard, ou limousine, puisse, à travers une même application, sur

son cellulaire, avoir accès à différentes compagnies, répartiteurs qui utilisent, à travers leur logiciel, la même plateforme? Est-ce qu'on peut imaginer ça?

M. Brunelle (Éric) : Bien sûr.

Le Président (M. Reid) : ...secondes.

M. Brunelle (Éric) : Bien sûr, et j'ai vu que vous allez recevoir les gens de Paxi. Paxi, ils ont fait une présentation, eux, ils proposent une application parapluie. C'est bien sûr que, dans une application parapluie... bien, comme Uber le fait. Uber, vous pouvez avoir un UberX, un UberSelect, qui est comme l'équivalent des limousines, un Uber minivan.

Donc, on pourrait avoir un chapeau qui pourrait donc dispatcher, répartir, selon la demande du client, une limousine, un taxi régulier, un taxi handicapé, un taxi adapté, selon la région, et tout ça.

M. Khadir : Et vous serez ouverts à ça?

M. Brunelle (Éric) : Oui, bien sûr. Bien sûr, c'est souhaité. Ce n'est pas ouvert, c'est souhaité.

Le Président (M. Reid) : Alors, merci. Merci pour votre présentation et votre participation aux travaux de la commission.

Les travaux de la commission sont suspendus jusqu'après les affaires courantes.

(Suspension de la séance à 12 heures)

(Reprise à 15 h 32)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Nous poursuivons les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le document d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile. Cet après-midi, nous entendrons les organismes suivants : les Aéroports de Montréal; M. Vincent Geloso, professeur au HEC; la Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

Avant que nous passions à nos invités, M. le ministre a une demande spéciale pour pouvoir faire un dépôt d'une lettre.

M. Daoust : Oui, M. le Président. Écoutez, le député de Mercier demandait ce matin la lettre que j'ai fait parvenir à Uber Canada, alors je voudrais la déposer pour tout le monde y ait accès.

Document déposé

Le Président (M. Reid) : Oui. Est-ce qu'on peut avoir la lettre? Alors, le dépôt est accepté.

Nous allons passer à nos invités. Bienvenue à nos invités des Aéroports de Montréal. Alors, vous connaissez la routine, vous avez une dizaine de minutes pour faire votre présentation. Je vous demanderais de commencer par vous présenter et présenter la personne qui vous accompagne, pour les fins de l'enregistrement. À vous la parole.

Aéroports de Montréal (ADM)

M. Gratton (Charles A) : Merci, M. le Président. Mon nom est Charles Gratton. Je suis vice-président des services commerciaux et immobiliers, aussi en charge des accès à l'aéroport. Je suis accompagné de ma collègue Christiane Beaulieu, qui est V.P. Affaires publiques.

Alors, bonjour. Bonjour à tous. Alors, M. le ministre Daoust, M. le président de la commission, Mmes et MM. députés membres de la commission, bonjour. Si vous voulez, j'ai divisé mon allocution en trois parties, soit peut-être commencer avec des informations générales sur l'aéroport pour ensuite parler spécifiquement de l'accessibilité et de l'importance de celle-ci et finir après ça avec nos positions un peu plus pointues sur l'industrie du taxi chez nous et aussi les autres modes de transport urbain de personnes.

Alors, je débute en disant qu'Aéroports de Montréal est vraiment l'administration aéroportuaire qui gère, exploite et développe l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, et nous sommes une corporation privée sans but lucratif et ne recevons aucune subvention gouvernementale que ce soit. Pierre-Elliott-Trudeau est la porte principale d'entrée aérienne du Québec, et notre trafic a subi une croissance assez remarquable depuis 2002, soit d'à peu près 3 % par année, pour passer de 8 millions de passagers en 2002 à plus de 15 millions en 2015, et ça s'est fait surtout sentir sur le secteur international.

Aujourd'hui, Aéroports de Montréal est un aéroport de classe mondiale. Ses installations ont fait l'objet d'investissements de plus de 2,5 milliards de dollars au cours des 15 dernières années. Alors, nous sommes très heureux de participer à cette commission. Nous croyons pouvoir contribuer de façon positive au débat et offrir des pistes de solution, j'espère, car nous avons évidemment des intérêts assez grands pour assurer que l'aéroport soit toujours accessible et facilement par le plus grand nombre de moyens de transport possible.

Alors, l'efficacité de l'accès à l'aéroport est effectivement primordiale car nous croyons que le temps d'accès à l'aéroport est un facteur de compétitivité, non seulement pour l'aéroport même, mais aussi pour la ville et la province. Actuellement, en l'absence d'une desserte ferroviaire, 100 % des déplacements vers l'aéroport se font par la route. L'automobile est le principal mode d'accès, et la part des transports en commun, c'est-à-dire l'autobus, la fameuse navette 747 qui part du centre-ville, ne compte qu'à peu près... Bien, en fait, c'est un beau succès, 1,5 million de passagers, mais c'est seulement que 9 % de la totalité des accès vers l'aéroport.

Vous comprenez que les autoroutes qui desservent l'axe est-ouest, la 20, la 520 et la 40, sont souvent congestionnées, surtout en heure de pointe, puis que les travaux — je ne vous apprends rien — sur l'échangeur Dorval, bien, accusent, comme vous le savez, un retard assez important. Et donc nos accès à l'aéroport sont assez fragiles. Lors de leur récente manifestation, les chauffeurs de taxi ont d'ailleurs exploité cette vulnérabilité avec un certain succès au grand dam de nos passagers. Alors, on imagine facilement quelle impression cela a laissée auprès des visiteurs de l'extérieur.

Alors, je me permets, à ce point-ci, de, excusez l'expression, plugger un petit peu le fait que Aéroports de Montréal souhaite, depuis plusieurs années, établir une desserte ferroviaire parce que presque tous les grands aéroports de notre taille comptent au moins une telle desserte. C'est une tendance lourde dans le monde. On compte plus de 180 liens ferroviaires et aéroportuaires en service et plus de 300 qui sont en planification et en construction actuellement.

Alors, vous comprendrez sûrement qu'il est impératif qu'un aéroport soit accessible par une... une multiplicité — je savais que j'aurais de la misère avec ça — de modes de transport terrestre, et, pour ça, elle doit disposer d'infrastructures qui sont souvent coûteuses, en fait, qui sont coûteuses à installer et maintenir, alors tel des gares de train, des routes d'accès, des débarcadères d'arrivée et de départ, des parcs de stationnement économiques de proximité pour véhicules privés, des bassins de taxi, des stationnements pour autobus, etc.

Ainsi, on demande à tous les opérateurs de ces services de transport de se mettre à contribution, mais, toutefois, les véhicules privés, c'est-à-dire les gens qui vont reconduire et aller chercher les passagers à l'aéroport et certains services de covoiturage échappent à la tarification. Et, pour nous, c'est une perte de revenus tout simplement.

Maintenant, pour ce qui est du taxi, bien, nous sommes un joueur important dans l'industrie du taxi à Montréal. Chez nous, il s'effectue plus de 2,6 millions de courses annuellement, et chaque voiture effectue huit à neuf courses par jour du départ de l'aéroport, et ce, en grande majorité vers le centre-ville. La desserte de l'aéroport représente un marché de taille pour l'industrie. Il est estimé à environ 90 millions de dollars par année, soit aux départs et aux arrivées. En fait, on est le meilleur donneur d'ouvrage sur l'île de Montréal. Les frais exigés, par contre, à l'aéroport sont parmi les plus bas au monde. Si on fait une moyenne, c'est environ 1 \$ la course, quand la moyenne canadienne se situe à 2,50 \$, et, dans la majorité des autres grandes villes d'affaires, c'est beaucoup plus.

Les chauffeurs de taxi sont très intéressés, en fait, à travailler chez nous. À preuve, lors de notre dernière demande de propositions, on a eu 4 200 candidatures pour à peu près 325 postes disponibles, malgré le fait qu'on a aussi imposé des critères beaucoup plus sévères pour opérer à l'aéroport. Alors, on en a profité pour exiger des voitures plus jeunes, pour rajeunir la flotte, passer de quatre ans à cinq ans. On a aussi exigé une certaine formation pour les chauffeurs. On note une connaissance des deux langues officielles, évidemment, et un code vestimentaire minimal pour eux. On a aussi réparti et équilibré le choix des véhicules entre les taxis régulier, les minivans, les taxis verts et les taxis adaptés. On a aussi demandé qu'ils s'équipent d'un GPS, d'un système de paiement bancaire fonctionnel et obligatoire et l'émission obligatoire de reçus aussi avec les numéros de TPS et de TVQ. Alors, malgré toutes ces exigences qui étaient en sus de ce qui existait déjà, alors, on a eu 4 200 candidatures.

• (15 h 40) •

Alors, je veux être vraiment clair que nous croyons dans l'industrie du taxi à Montréal et que celle-ci aura toujours une place privilégiée chez nous dans les cocktails de services de transport de personnes à l'aéroport. Alors, tout comme l'arrivée de l'express, j'en parlais tantôt, bus 747 n'a pas vraiment grugé de parts de marché du taxi. Nous ne croyons pas que non plus que les nouveaux modes ou les nouveaux modèles d'affaires vont faire des gains aux dépens de la voiture privée et donc de l'industrie du taxi. En fait, la croissance passagers est équivalente à la croissance de l'industrie du taxi chez nous depuis plusieurs années. Nous sommes même d'avis qu'en posant les bons gestes, il sera possible d'accroître la part de marché des taxis de l'aéroport, et on veut aider l'industrie à y arriver. Cependant, pour y arriver, nos détenteurs de permis de taxi de l'aéroport devront continuer à améliorer le service en répondant aux nouvelles exigences des clients et en se renouvelant. Alors, c'est notamment dans cette optique que nous sommes en discussion présentement avec la compagnie Téo qui est la compagnie de l'électrification... qui se veut, en fait, un service de taxi électrique, qui est innovant, qui est équipé d'une application professionnelle et qui veut offrir une alternative résolument montréalaise à Uber. Alors, il y a un pilote qui va débiter d'ici quelques mois.

De plus, peu importe l'issue du présent exercice et les modifications à l'encadrement du transport des personnes qui pourrait en résulter, nous entendons poursuivre la modernisation du service de taxi à l'aéroport. Alors, dès 2017, dans la nouvelle demande de propositions, on veut aller vers, par exemple, une flotte harmonisée et potentiellement distinctive à l'aéroport. On veut aussi s'équiper d'applications mobiles de réservation et de communication en temps réel qui permettent aussi l'évaluation systématique du service reçu pour chaque course. On va demander un taximètre électronique qui va permettre au client de payer en ligne selon le mode qu'il préfère, ainsi que les propositions d'offres commerciales avantageuses telles que les forfaits aller-retour de l'aéroport. Alors, cela, peu importe ce qui arrive, ça va arriver dès 2017 à l'aéroport de Montréal. Alors, nous comptons également investir dans un programme de client-mystère pour mesurer de façon continue la qualité du service qui est livrée dans les courses.

Parlons un peu d'Uber ou ce genre de transport là. L'application à l'aéroport actuellement est inopérante dans l'aérogare, alors, en principe, il n'est donc pas possible pour un passager à l'arrivée de commander un chauffeur via l'application. Pour l'instant, le nombre de prises en charge, ce qu'on appelle communément les pickups, là, non autorisés

est assez limité, mais la pression est de plus en plus forte. Le service Uber est disponible et autorisé dans un nombre grandissant d'aéroports en Amérique, en fait plus de 50, et ailleurs dans le monde, et des 17 plus grandes villes en Amérique du Nord, d'affaires, Uber est disponible dans ces aéroports. Il y a même des ententes commerciales entre Uber et certaines de nos compagnies qui opèrent, des compagnies aériennes, et de nombreux passagers à l'arrivée qui s'attendent à retrouver ce service à Montréal. Alors, ceci est particulièrement vrai pour la clientèle d'affaires en provenance des villes américaines qui sont reliées par vols directs avec l'aéroport à Montréal. Alors, Uber est présent dans la quasi-totalité de ces aéroports.

Alors, en terminant, étant donné l'énorme succès des nouveaux modèles d'affaires et l'émergence d'autres services du genre, Aéroports de Montréal est convaincu que le gouvernement du Québec a la responsabilité de les encadrer et de les réglementer de façon équilibrée. Le mouvement est irréversible et trop important pour tenter de l'interdire. Ce serait d'ailleurs trop simple et contraire au vœu de la population. Les applications mobiles font désormais partie du paysage et, non seulement elles sont efficaces et conviviales, mais aussi elles offrent une possibilité d'exercer un contrôle systématique des transactions qui va être très utile pour nous aussi à l'aéroport, où on va pouvoir contrôler la venue, l'arrivée et le départ de ces véhicules.

Alors, pour le gouvernement du Québec, j'imagine qu'il y a aussi une opportunité à saisir pour assainir les pratiques et prévenir l'évasion fiscale. De façon générale, nous sommes d'accord avec les orientations du gouvernement du Québec, à savoir assurer la sécurité des passagers, permettre une amélioration du service et assurer un environnement d'affaires équitable. Alors, le Québec peut s'inspirer d'expériences menées ailleurs, mais il est capable aussi d'innover en fonction de ses spécificités. Alors, le statu quo n'est plus une option.

Je vais aller directement à nos recommandations.

Le Président (M. Reid) : Oui, bien, il est un peu tard.

M. Gratton (Charles A) : Oui. O.K. Merci. Je vais essayer...

Le Président (M. Reid) : Il va falloir que vous les passiez durant le temps qu'on fait l'échange parce que malheureusement on a dépassé déjà d'une minute le temps qui était prévu. Alors, nous allons...

M. Gratton (Charles A) : O.K. Je m'excuse.

Le Président (M. Reid) : Non, il n'y a pas de problème. Nous allons commencer la période d'échange, et vous aurez sûrement le temps de reprendre vos recommandations. Alors, nous allons commencer par le côté ministériel. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Daoust : Alors, bienvenue. On est contents de vous voir ici, vous êtes un endroit où, effectivement, il y a beaucoup d'activité dans l'industrie du taxi. Une des difficultés que je vois parce que vous avez parlé de décroïsonnement puis les zones aussi que ça ne soit pas cloisonné. Une des préoccupations que j'ai dans ça, c'est que les taxis vont naturellement aller vers les zones les plus payantes. Alors, moi, ma crainte, si on décroïsonne complètement, c'est qu'on vide certaines zones, qu'il y a des zones où il y a moins de trafic, et, parce que les taxis auraient le droit d'aller partout, ça ferait qu'il y a certaines régions où on n'aurait tout simplement pas de service. Le décroïsonnement, il a ses pour, il a ses contre.

On a vu dans la région de Québec, lorsque l'industrie du taxi... une coop est venue nous faire une présentation où... S'il n'y a pas de possibilité, quand ils vont dans une zone et ils en reviennent, s'il y a des commandes pour revenir de là, mais ça n'interfère pas avec les gens qui sont dans cette zone-là, ils le font. Ça fait qu'ils font une espèce de... Il y a un jugement qui est porté à ce moment-là. Le décroïsonnement, vous ne croyez pas que, justement, dans certaines zones de la région métropolitaine, on vide la place?

M. Gratton (Charles A) : Bien, ça pourrait être certainement problématique dans certaines zones. Tout ce qu'on demande, en fait, c'est le décroïsonnement tel il est fait, par exemple, par exception, à l'aéroport, c'est-à-dire que les gens qui quittent l'aéroport, qui sont d'une multitude de zones, peuvent aller au centre-ville, peu importe où la licence, elle est émise. Et ce qu'on demande, c'est qu'ils ne reviennent pas à vide à l'aéroport, c'est-à-dire, là, qu'actuellement, si quelqu'un part avec une licence de l'est de la ville, va au centre-ville, il ne peut pas revenir avec un passager du centre-ville vers l'aéroport, et c'est ce qu'on demande, au moins l'exception, pour qu'ils puissent, tu sais, augmenter le rendement et l'efficacité de la course.

M. Daoust : Oui, mais ce que ça veut dire aussi... Puis j'aimerais que vous nous expliquiez, parce que vous avez mentionné un frais qui est l'équivalent d'à peu près 1 \$ de la course. Alors, est-ce que c'est un abonnement, entre guillemets, mensuel qu'ils doivent payer, c'est une cotisation hebdomadaire, c'est une cotisation à la course? Parce que, si je suis votre logique, pour pouvoir prendre quelqu'un chez vous et pour retourner à vide, il faudrait aussi qu'il soit qualifié chez vous. Ça fait que ça veut dire que, partant du centre-ville, il faudrait que quelqu'un ait aussi un abonnement chez vous pour pouvoir aller mener quelqu'un à l'aéroport. Expliquez-nous un peu comment ça fonctionne.

M. Gratton (Charles A) : Bien, en fait, actuellement, ce n'est pas tarifé à la course, c'est un permis annuel de l'ordre de 3 600 \$ qui est chargé, là. Maintenant, il y a des questions de peut-être revoir ce tarif-là, mais, effectivement,

il faudrait qu'il soit abonné et avoir une licence propre pour opérer à l'aéroport. Ce que je faisais, c'est une moyenne. Un dollar par course, c'est une moyenne des totaux des revenus versus le nombre de courses.

M. Daoust : On ne critique pas ça du tout, là. Je voulais simplement savoir comment ça fonctionne. Mais ce que je dis, c'est que, si quelqu'un, dans votre logique, voulait être capable de ne pas faire un retour à vide, il faudrait qu'il ait payé cette cotisation annuelle là, 3 600 \$, de sorte qu'il y a des chauffeurs de taxi qui voudraient peut-être... en tout cas, pour qui ce serait plus intéressant d'aller à l'aéroport, mais ils le feraient quand même à temps partiel, à moins que ça soit simplement des taxis qui font l'aller-retour entre les deux.

M. Gratton (Charles A) : Actuellement, ce sont des taxis qui font l'aller-retour simplement, et ce qu'on déplore, c'est le fait que, quand ils reviennent vers l'aéroport, s'ils n'ont pas un permis du West Island, ils doivent revenir à vide et se mettre en ligne dans le bassin des taxis pour attendre la prochaine course.

M. Daoust : Ce matin, maintenant, on a entendu le commentaire de gens qui font du transport de personnes handicapées et on a parlé avec pas beaucoup de chaleur du client-mystère, du client-mystère qui se plaint du chauffeur qui est pénalisé parce que le client-mystère s'est plaint, mais il n'a aucune idée c'est qui, il n'est pas capable de se défendre.

Alors, ça, pour nous, ça pose... En tout cas, de mon côté, moi, ça me pose un problème, parce que je me dis : Il faut quand même que... tu as le droit d'être entendu aussi, tu devrais avoir la version des deux côtés. Alors, qu'est-ce que vous avez à dire sur si vous introduisiez cette notion-là, là?

M. Gratton (Charles A) : En fait, c'est plus un outil pour l'entreprise de façon à mesurer le service, le niveau de service qui a lieu, là, dans une course type. Évidemment, c'est un client-mystère. Alors, d'identifier le client et de... il ne serait plus mystérieux assez rapidement, mais c'est strictement un outil de gestion, et on utilise ça souvent aussi pour améliorer le service, et s'entretenir avec le chauffeur, et dire, par exemple : Voici ce sur quoi tu devrais travailler, parce que les évaluations dans le temps ont démontré telle, telle, telle chose. On fait ça, en fait, avec tous nos concessionnaires à l'aéroport actuellement. La restauration, par exemple, les loueurs d'autos, on a ce genre de processus là, et c'est axé sur le positif et non sur le négatif.

• (15 h 50) •

M. Daoust : Dernière question, et je vais laisser la parole à mes collègues aussi. Écoutez, l'autre point, c'est que, vous savez, l'industrie du taxi conventionnel n'est pas sans reproche. On a tous eu des mauvaises expériences quand on voulait payer avec une carte, ou en tout cas, plusieurs l'ont eue, moi, je l'ai eue, ou payer avec des coupons, avec des certificats. Ce n'est pas toujours propre, la suspension n'est pas toujours bonne.

Alors, quand vous me parlez que vous faites une sélection, vous avez un processus de sélection qui est axé sur la qualité du service, pourriez-vous nous donner un petit peu de détails sur ça?

M. Gratton (Charles A) : La sélection des...

M. Daoust : Parce que vous avez beaucoup de demandes. Quand vous avez offert des permis, vous nous dites que vous avez eu des milliers de demandes puis vous en avez accepté quelques centaines. Alors, vous pouvez sélectionner, ce que vous nous avez dit aussi, en fonction de la propreté, de la qualité. Vous le testez comment, ça?

M. Gratton (Charles A) : Bien, en fait, le processus de sélection, c'est plus un tirage au sort, mais on exige, par exemple, un certain type de voiture. Par exemple, on avait demandé une centaine de voitures électriques, on en a eu 160. Alors, presque la moitié de la flotte actuellement sont des voitures hybrides, pardon, et non pas strictement électriques. Alors, c'est plutôt à ce niveau-là qu'on contrôle la qualité.

En ce qui a trait à la qualité du service du chauffeur, on ne va pas aussi loin que cela actuellement, mais c'est le désir de le faire effectivement. Une fois que le chauffeur a reçu sa formation, on sera en mesure de savoir s'il est apte à opérer et donner le service qu'on désire.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce que j'ai d'autres interventions?

M. Gratton (Charles A) : Oui, l'inspection du véhicule, évidemment, aussi est faite de façon systématique, mais le rajeunissement a aidé beaucoup parce qu'on est passé de cinq ans à quatre maintenant.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, monsieur. Bonjour, madame. Il me fait plaisir de vous avoir ici.

Écoutez, vous nous avez parlé, à la page 5, d'un débarcadère de... en fait, d'une capacité de bassin de 250 voitures et de sept débarcadères. Est-ce que, dans votre planification, cet espace-là, qui doit quand même être relativement considérable, vous désirez le réduire, vous désirez le rendre plus dynamique? Est-ce qu'il y a d'autres objectifs en regard de votre modernisation avec vos taxis?

M. Gratton (Charles A) : Bien, en fait, il y a une problématique particulière, qui est nos débarcadères qui longent l'aérogare et qui sont à capacité complète au moment où on se parle. Alors, pour des gens qui voyagent, je suis certain

que ça vous est arrivé d'arriver dans un bouchon de circulation. Alors, évidemment, oui, on va chercher à améliorer, là, la fluidité des passagers sur le débarcadère comme tel, et le bassin des taxis, évidemment, en fait partie. Alors, il faut trouver des solutions, effectivement, à cela, à court et moyen terme.

M. Bolduc : Mais, si je comprends bien, les voitures privées sont de très loin le volume le plus grand que vous avez. Maintenant, est-ce qu'on n'est pas un peu en train d'essayer de régler la phrase dans le paragraphe ou dans le livre, en fait, puis le vrai problème, c'est les voitures privées et non le petit volume de taxis?

M. Gratton (Charles A) : Bien, on ne dit pas que le volume de taxis est problématique sur les rampes. On dit que ça fait partie, en fait... Et, oui, vous avez absolument raison, ce sont les voitures privées. D'un autre côté, ce sont nos passagers, alors, en grosse partie, il n'y a pas d'autre façon. Comme je vous expliquais tantôt, il n'y a pas beaucoup d'autres façons de se rendre à l'aéroport à part la voiture, mais vous avez raison.

M. Bolduc : Vous nous parlez aussi de la modernisation du service de taxi de l'aéroport et vous parlez d'améliorations envisagées pour 2017, d'une flotte harmonisée et potentiellement distinctive. Je veux vous entendre là-dessus parce que... est-ce qu'il n'y a pas une espèce de polarisation qui pourrait se créer quand on regarde tous les taxis, là, dans toutes les villes, où ils sont tous jaunes, puis on prend le premier du bord, puis là vous nous dites que ceux qui vont aller à l'aéroport seraient identifiés spécifiquement. Puis est-ce que ça ne pourrait pas créer... je ne sais pas, si c'est une perte ou une opportunité, là, mais quels sont vos objectifs dans cette stratégie?

M. Gratton (Charles A) : En fait, c'est de, comment dirais-je, harmoniser la qualité comme telle, l'assurer en ayant une flotte qui est distinctive, et aussi ça permettrait... Ce que je mentionnais tout à l'heure, quelqu'un qui est au centre-ville, qui veut avoir un taxi pour venir à l'aéroport, pourrait reconnaître le taxi assez rapidement et peut-être demander qu'il s'arrête pour le ramasser.

Alors, c'est une question commerciale, c'est une question d'établir des barèmes de qualité aussi. Alors, c'est un peu ça, et c'est potentiellement ce qu'on recherche à faire. Ce n'est pas encore décidé sine qua non.

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

M. Bolduc : J'ai une petite inquiétude par rapport à ça parce que, là, ce que vous nous dites, c'est qu'actuellement il y a 5 000 taxis qui peuvent aller à l'aéroport et que vous pourriez réduire à une quantité infime ou uniquement un petit groupe. Pourriez-vous clarifier ça?

M. Gratton (Charles A) : En fait, là, je parle strictement des 325 taxis qui sont dans le bassin, qui ont un permis pour opérer à l'aéroport. Je ne parle pas du tout des autres taxis. Alors, oui, il y a 5 000 taxis, et ceux-là continueront à pouvoir pratiquer et se servir du débarcadère. Alors, c'est spécifiquement pour les taxis qui sont dans le bassin qui sont détenteurs d'un permis.

M. Bolduc : O.K. Mais maintenant, n'importe quel taxi ne peut pas venir livrer des clients à l'aéroport?

M. Gratton (Charles A) : Oui, oui. Absolument.

M. Bolduc : Puis, dans le futur, ils ne pourront pas.

M. Gratton (Charles A) : Oui. Dans le futur, ils vont pouvoir.

M. Bolduc : Ils vont continuer pareil. O.K.

M. Gratton (Charles A) : Absolument. Je parle seulement strictement des gens qui partent de l'aéroport. La voiture va être distinctive pour ces gens-là seulement.

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

M. Daoust : Oui. Vous avez 325, 360 permis actuellement et vous disiez que vous étiez ouverts à accueillir des nouvelles façons de faire. Vous allez les intégrer comment? Parce que je comprends que l'offre augmente, mais vous avez une croissance naturelle par le nombre de passagers que vous avez. Mais si vous décidiez, par exemple, ne me prenez pas sur le chiffre, mais de dire : Moi, il y a 150, selon les nouvelles règles, qui peuvent se qualifier, on passe à 500, je ne suis pas sûr que vos 362 permis existants vont aimer ça, là. Ça va se passer comment?

M. Gratton (Charles A) : Bien, en fait, l'intégration aussi, parce que c'est un problème actuellement. On ne se cachera pas, il y a de ce genre d'activité qui se produit sur nos débarcadères au moment où on se parle, malgré le fait que l'application n'est pas permise à l'aéroport. Alors, ce serait un moyen, effectivement, si c'est réglementé, si c'est encadré, de pouvoir dire à l'industrie : Bien, regarde, travaillons ensemble.

Et, dans d'autres aéroports, par exemple, ils ont réservé des endroits bien spécifiques, où les chauffeurs Uber ou d'autres compagnies utilisent. Et on fait la même chose avec Téo, par exemple. Téo va avoir son endroit spécifique sur le débarcadère où les gens vont avoir réservé, ils vont savoir exactement où aller pour aller chercher leurs courses comme telles.

Alors, on va le tester avec Téo, mais ce serait de façon similaire qu'on intégrerait les autres modes aussi, et ça permettrait effectivement de contrôler, parce qu'actuellement c'est un petit peu, excusez l'expression, un «free-for-all», là.

M. Daoust : Mais, encore une fois, on prend l'exemple de Téo qui, lui, respecte nos règles. Téo, vous allez facturer Téo l'entreprise ou ça va être chacun des participants? Ça suit le même modèle que vos taxis existants?

M. Gratton (Charles A) : Dans le cas de Téo, c'est un tarif à la course et, en fait, c'est une entente d'affaires entre deux compagnies privées aussi, là, alors je ne veux pas non plus divulguer toutes ces informations-là, mais effectivement... Et la beauté d'une application mobile, c'est que ça permet l'utilisation de géopositionnement et où on peut contrôler l'accès à l'entrée, à la sortie beaucoup plus facilement que dans un bassin avec un système, là, qui est manuel et un peu désuet.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député de Mégantic, il vous reste 1 min 30 s.

M. Bolduc : O.K. Vous avez, à la page 4, une estimation récente des parties modales réalisée à partir de vos sondages internes, où on parle de 50 % de véhicules privés, mais vous nous parlez de... bon, taxis, limousines, ça va, navettes d'hôtel, mais express bus 747, autobus intercités et des autres autobus nolisés, ou etc., pourriez-vous nous expliquer en quoi ces volumes-là... puis d'où ils viennent, puis comment ça interfère avec votre trafic?

M. Gratton (Charles A) : Bien, d'où ils viennent, ce sont des sondages que l'on fait de façon trimestrielle, je crois, là. On parle à plus de 1 000... Dans le fond, c'est 3 000 passagers...

Mme Beaulieu (Christiane) : Pour un total, dans l'année, de 10 000.

M. Gratton (Charles A) : 10 000. 10 000 par année. Alors, des passagers qui nous disent : Bien, oui, on a accédé à l'aéroport soit par 747, soit par autobus ou par taxi. Alors, l'information vient directement des passagers. Là, excusez-moi, j'ai oublié la deuxième partie de la question.

M. Bolduc : Mais d'où ils viennent, ces gens-là, généralement? De l'île de Montréal ou de l'extérieur?

M. Gratton (Charles A) : Oui, oui, la grande région montréalaise, en majorité, oui.

M. Bolduc : O.K. Donc, merci. Maintenant, est-ce que le fait que l'aéroport soit sur l'île de Montréal, puis le trafic routier, là, il n'est pas toujours facile, est-ce que, pour vous, c'est un inconvénient majeur dans la croissance et que les taxis puis le transport dans le sens large est une priorité absolue à long terme? Comment vous voyez ça, là? C'est plus un cas d'aéroport, mais...

M. Gratton (Charles A) : Si c'est un frein à notre croissance, non, je ne crois pas. On a quand même les autoroutes majeures qui sont à la disposition, là, pour l'accès comme tel. À savoir si l'accessibilité... je l'ai dit clairement tantôt dans mon allocution, c'est primordial pour nous. On pense que c'est un facteur de compétitivité non seulement pour l'aéroport, quand on se compare à d'autres au monde, mais aussi pour la municipalité, la ville de Montréal et le Québec en entier. Mais, non, ce n'est pas un frein du tout.

Écoutez, évidemment, ça aiderait si on avait un lien directement avec l'autoroute 20, là, en revenant du centre-ville et en y allant, ça, c'est certain. Et la desserte ferroviaire, on se croise les doigts et on pense qu'effectivement ça aussi va... Je vois M. le ministre...

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

• (16 heures) •

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Bien, bienvenue, M. Gratton, Mme Beaulieu, parce qu'effectivement l'aéroport de Montréal, c'est un gros volume du taxi à Montréal puis un volume, je dirais, payant quand même pour l'industrie du taxi.

Je pense qu'on va, tout le monde, être d'accord ici que les applications mobiles sont un outil du futur, mais il faut faire la distinction entre une application mobile — Téo a une application mobile, Taxi Diamond a une application mobile — et le transport sur le terrain, et là, malheureusement, Uber, bien, fait du taxi illégal sur le terrain sans respecter les lois du Québec. Donc, c'est une grosse différence, là. Ce n'est pas l'application mobile qui est le problème. Je pense qu'effectivement c'est l'avenir, mais c'est le fait de ne pas respecter les lois du Québec, et pourtant il y en a, des applications mobiles qui sont en place et qui respectent les lois du Québec. Donc, c'est possible de le faire.

Et j'aimerais comprendre, quand vous dites que l'application d'Uber est inopérante dans l'aéroport, ça veut dire quoi, ça?

M. Gratton (Charles A) : Bien, ça veut dire que, si vous arrivez d'un vol, peu importe de quelle destination, vous ne pouvez pas commander, avec l'application, un lift Uber. Alors, elle ne fonctionne tout simplement pas dans l'aérogare.

Mme Ouellet : Elle est bloquée.

M. Gratton (Charles A) : Elle est bloquée, oui.

Mme Ouellet : O.K. Donc, vous avez bloqué l'application Uber dans l'aéroport.

M. Gratton (Charles A) : Non, Uber a décidé de ne pas débloquent l'application à l'aéroport plutôt. On n'a aucun contrôle sur cela, parce que, par exemple, à Ottawa, ce que je comprends, c'est que ça fonctionne. Chez certains, eux autres, de nos collègues, l'application très bien. Alors, c'est un choix strictement d'Uber à Québec, ici, de ne pas opérer à l'aérogare.

Mme Ouellet : O.K. Est-il exact qu'Uber fonctionne à l'hôtel juste à côté de l'aéroport, au Marriott?

M. Gratton (Charles A) : L'application, effectivement, si on joue avec un petit peu, si on sort des territoires de l'aérogare et de l'environnement immédiat, je crois que ça fonctionne. Honnêtement, je ne le sais pas, là, si aujourd'hui, ça fonctionne encore, mais on me dit...

Mme Beaulieu (Christiane) : Ils l'avaient désactivée la semaine passée.

M. Gratton (Charles A) : Ils l'avaient désactivée la semaine passée, lors de la manifestation, par exemple. Ça ne fonctionnait pas, là.

Mme Ouellet : Mais normalement, à part pour la journée de manifestation, il est exact, et vous avez sûrement pris connaissance qu'il y a des chauffeurs d'Uber qui déposent et qui prennent, en «drop-in/drop-off», avec votre vocabulaire, des clients au Marriott qui est connexe à l'aéroport.

M. Gratton (Charles A) : En fait, on a connaissance qu'Uber opère à l'aéroport, absolument, et ce n'est pas un mystère. Les gens, effectivement, utilisent Uber pour arriver à l'aéroport. Il n'y a pas vraiment moyen de le contrôler non plus. En ce qui a trait à appeler un Uber de l'aérogare, je peux vous dire que l'application, elle est inopérante.

Mme Ouellet : C'est ça, pas de l'aéroport, mais du Marriott, qui est juste à côté, c'est opérant.

M. Gratton (Charles A) : Bien, écoutez, c'est opérant partout en ville. Alors, tu as tout simplement besoin de «pinner» à l'extérieur du territoire, et l'application va fonctionner, effectivement.

Mme Ouellet : O.K. Parfait. Je voulais comprendre, quand vous dites, dans votre mémoire : «Nous comptons également investir dans la technologie pour développer le service de taxi à Montréal-Trudeau.» Donc, si je comprends bien, vous me direz si mon interprétation est exacte, quand vous parlez technologie, c'est d'applications mobiles?

M. Gratton (Charles A) : Entre autres.

Mme Ouellet : Vous avez peut-être entendu parler différents intervenants, là — depuis la commission parlementaire, ça a pas mal fait les médias — qui proposent d'avoir des applications mobiles, en tout cas, pour l'ensemble d'un territoire. À Québec, ici, ça s'est développé. Taxi Coop a développé une application mobile avec une entreprise de Québec, avec des programmeurs de Québec, et l'application est utilisée pas seulement par les gens de Taxi Coop Québec, mais Lévis, Charlesbourg, Taxi Laurier. Donc, un ensemble, ils se sont partagé l'utilisation de l'application mobile, puis je pense, c'est assez large comme territoire, et on a eu plusieurs propositions en commission parlementaire d'avoir une application mobile pour l'ensemble du territoire, qui permettrait à l'ensemble des entreprises pour que le client, en termes de service client...

C'est quoi, votre idée à vous, d'investir dans la technologie? Ça serait de développer une autre technologie?

M. Gratton (Charles A) : Non, pas du tout. Effectivement, on est ouverts à toutes les technologies. La preuve est qu'on fait un pilote avec Téo qui a sa propre application mobile. Nous, c'est plutôt pour encadrer à l'intérieur de nos activités et travailler à l'amélioration du service comme tel à l'aéroport.

Alors, les 325 taxis qui travaillent à l'aéroport, on demanderait effectivement, dans le futur, qu'ils s'équipent d'une certaine application pour permettre la réservation, pour permettre les forfaits, pour permettre surtout, par exemple, la fameuse carte de crédit qui, aujourd'hui, encore une fois, on reçoit beaucoup de plaintes de nos clients qui disent que la carte de crédit ne fonctionne pas sur, tu sais, certaines machines ou que le chauffeur dit que l'acceptation de carte est impossible.

Alors, c'est ce genre de technologie là dans laquelle on veut investir pour notre flotte de taxis à l'aéroport comme tel, mais on est ouverts à toutes sortes d'applications. La preuve est qu'il y a les taxis de Diamond qui sont chez nous, le pilote avec Téo. Alors, peu importe la compagnie et l'application, d'abord que ça fait la job.

Mme Ouellet : O.K. Donc, vous n'aviez pas en tête de développer, là, une application mobile parce que les 320 et quelques taxis que vous avez à chaque année, ce n'est jamais nécessairement les mêmes, là.

M. Gratton (Charles A) : C'est ça, effectivement.

Mme Ouellet : Puis ils peuvent faire d'autres trajets que juste l'aéroport. Je ne sais pas. Est-ce que les gens font juste l'aéroport quand ils s'inscrivent à l'aéroport?

M. Gratton (Charles A) : Bien, les voitures qui sont identifiées, qui ont le permis de l'aéroport, oui.

Mme Ouellet : Ils ne font que de l'aéroport?

M. Gratton (Charles A) : Le chauffeur, j'imagine qu'il peut travailler...

Mme Beaulieu (Christiane) : La voiture peut travailler ailleurs.

M. Gratton (Charles A) : Oui, la voiture peut travailler ailleurs, je suis certain, là. Je ne suis pas au courant.

Mme Ouellet : O.K. Et je voulais comprendre, vous avez, pour les taxis, 325, je pense, permis. Est-ce que les taxis Téo vont faire partie de ces 325 permis là? Parce que vous savez, vous l'avez dit vous-même, là, au-dessus de 4 000 applications pour 325, donc c'est assez recherché. Et donc comment vous travaillez avec taxi Téo pour ne pas faire de privilège?

M. Gratton (Charles A) : Bien, en fait, c'est une entente contractuelle, encore une fois, entre deux compagnies privées, mais, dans le cas de Téo, la première étape, c'est un projet pilote, alors un test. Alors, je pense que c'est une douzaine de voitures, et, bon, ils vont installer les bornes nécessaires, puis c'est juste pour tester l'efficacité du système, et on verra par la suite. On n'est pas encore commis à rien et on n'a fait aucune promesse et aucune autre représentation, mais pour l'instant, c'est un test.

Mme Ouellet : C'est un test sur combien de temps?

M. Gratton (Charles A) : Je pense, c'est une année, et ils ont le droit de résilier le projet en tout temps, là.

Mme Ouellet : Vous dites que les ententes avec les entreprises, c'est entre deux entreprises privées. Est-ce qu'Aéroports de Montréal est un OSBL?

M. Gratton (Charles A) : Oui.

Mme Ouellet : Oui. Puis les membres du conseil d'administration sont nommés par qui?

Mme Beaulieu (Christiane) : En fait, ils sont nommés par différentes entités. Vous avez des personnes qui sont nommées directement par le gouvernement fédéral — pardon pour ma voix — et d'autres personnes qui sont désignées par soit le gouvernement du Québec, soit la Chambre de commerce de Montréal, la CMM. Il y a trois noms qui sont soumis au conseil d'administration et le conseil d'administration choisit à partir de cette liste-là.

Mme Ouellet : Puis y a-t-il une reddition de comptes qui doit être faite au gouvernement?

Mme Beaulieu (Christiane) : Au gouvernement fédéral, une fois par année.

Mme Ouellet : Donc, dans le fond, quand vous dites c'est entre deux entreprises privées, bien, vous êtes...

M. Gratton (Charles A) : Je ne disais pas ça pour rien cacher. Je voulais juste dire que le contrat... Vous me demandiez comment on était pour intégrer, et je vous ai tout simplement dit qu'il y avait une entente commerciale entre les deux entreprises et qu'on était pour tester le concept, là, pendant la prochaine année. Alors, mauvais choix de mots. Je n'avais pas l'intention de rien cacher, là.

Mme Ouellet : O.K. Et est-ce que c'est possible d'avoir plus de détails sur ces ententes commerciales là, étant donné que nous, ici, nous avons voté pour le projet pilote et il y a un suivi du projet pilote? Parce que vous savez, pour avoir les taxis électriques, là, ça a pris des ajustements aux règles existantes.

Donc, est-ce que c'est possible d'avoir une copie de ces ententes-là? Parce que, comme je vous dis, là, il y a les taxis standards, je dirais, et là les taxis Téo qui, eux, bénéficient actuellement d'un projet pilote. Mais pour avoir discuté avec plusieurs chauffeurs de taxi, les chauffeurs de taxi sont très intéressés à avoir des taxis branchables, pas nécessairement tous électriques, mais, en tout cas, branchables. Et donc pourquoi, avec un type de certains chauffeurs, il y a une certaine entente, puis avec d'autres chauffeurs, c'est une autre entente? Est-ce que c'est possible que ces informations-là soient publiques?

M. Gratton (Charles A) : Quand on aura terminé le pilote et le test, et si on décide d'aller un petit peu plus loin et peut-être ouvrir un petit peu plus le marché, à ce moment-là, je n'aurai pas d'objection. Pour l'instant, évidemment, là, c'est un peu confidentiel et c'est une entente commerciale. Alors, regardez, il n'y a pas...

C'est certain qu'il y a deux ententes différentes parce que c'est deux concepts complètement différents aussi. Alors, vous avez une façon de fonctionner depuis plusieurs années avec 325 taxis. On essaie de brasser les choses et d'améliorer la situation un peu. Alors, il est certain que c'est deux ententes qui sont... elles se veulent différentes par même leur nature.

Mme Ouellet : Mais il y en a une qui est...

Le Président (M. Reid) : Je m'excuse, le temps est écoulé. J'ai laissé finir la phrase, là, mais nous allons passer maintenant au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. M. Gratton, Mme Beaulieu, bonjour. Je voudrais revenir au niveau, là, des opérations de l'aérogare elle-même au niveau d'Uber. Vous dites qu'Uber n'a pas débloqué les systèmes probablement pour le bâtiment, et vous avez... conscients par contre que ça fonctionne quand même, que les gens utilisent Uber au niveau de l'aéroport. J'aimerais en savoir un petit peu plus au niveau de l'ampleur, là, de la dynamique actuelle.

• (16 h 10) •

M. Gratton (Charles A) : Je n'en ai aucune idée, honnêtement. On ne fait pas de contrôle. Alors, la seule façon qu'on pourrait le savoir, c'est en demandant aux passagers, mais ce n'est pas une question qui... et je pense qu'on pense l'ajouter à notre sondage à l'avenir, à savoir s'ils ont utilisé les services d'Uber ou autres services d'autopartage, là.

Mais l'ampleur, non, l'ampleur, je n'en ai aucune idée. Et je veux juste rectifier le tir, l'application, il est possible de parler au chauffeur ou de lui envoyer un SMS peu importe où vous êtes. Alors, n'importe où où vous «pinnez», comme je vous dis, qui est à l'extérieur du périmètre qui a été identifié par Uber, il y a moyen d'appeler un taxi. Alors, que ce soit au Marriott, que ce soit au centre d'achats Dorval, qui est à un kilomètre plus loin, l'efficacité est la même pour Uber. Il n'y a pas vraiment de différence. Le chauffeur a tout simplement à conduire un petit peu plus pour venir sur le débarcadère.

M. Surprenant : Voire même le faire en aval encore, lorsque l'avion atterrit sur le tarmac, là, vous donnez accès au cellulaire des gens, donc ils peuvent déjà commander probablement, je pense...

M. Gratton (Charles A) : Pas dans l'aérogare, non. C'est ce que je vous dis. Si vous êtes dans l'aérogare ou dans l'endroit où vous attendez vos bagages, par exemple...

M. Surprenant : Non, non, dans l'avion lorsqu'il atterrit.

M. Gratton (Charles A) : Ah! dans l'avion non plus.

M. Surprenant : Lorsqu'il est au sol, les gens ouvrent leur cellulaire.

M. Gratton (Charles A) : Oui, mais ce n'est pas... écoute, je n'ai pas testé, dans l'avion, si l'application fonctionnait, je vais aller le vérifier.

M. Surprenant : O.K. J'ai l'impression qu'ils doivent agir comme ça, j'imagine, pour pouvoir avoir... lorsqu'ils vont sortir de l'aérogare, mais enfin...

M. Gratton (Charles A) : Mais bon point, je vais le vérifier. Évidemment, c'est la première fois...

M. Surprenant : Mais vous ne sentez pas, au niveau de l'industrie traditionnelle du taxi, que ça joue du coude puis qu'eux autres ils sentent qu'il y a du monde puis... Il n'y a pas de risque au niveau de la dynamique pour le moment, là.

M. Gratton (Charles A) : Non. Je pense que c'est assez limité pour le moment, honnêtement, là.

M. Surprenant : O.K. Alors, vous disiez tantôt, dans votre mémoire c'est inscrit, que vous représentez une part importante, là... peut-être, à peu près, 20 %, là, des revenus de l'industrie du taxi, alors c'est majeur. Donc, vous pouvez avoir un impact, là, sur eux autres. Alors, vous chargez, vous dites, actuellement, 1 \$ par course versus...

M. Gratton (Charles A) : On charge 3 600 \$ pour un permis. En fait, c'est une moyenne. J'expliquais tantôt que c'étaient les revenus totaux sur les courses totales, oui.

M. Surprenant : Oui, je comprends. Ça représente 1 \$ par course.

M. Gratton (Charles A) : Ça représente à peu près 1 \$.

M. Surprenant : Tout à fait, alors que c'est environ 2,50 \$ ailleurs au Canada. Je ne vous demande pas de l'augmenter, mais je veux comprendre pourquoi c'est 1 \$ ici, alors que c'est 2,50 \$, la moyenne, ailleurs. Et puis qu'est-ce que vous faites avec ces sommes-là? Est-ce que c'est investi pour faciliter le transport par taxi ou... C'est-u dédié?

M. Gratton (Charles A) : Bien, en fait, juste le contrat pour l'exploitation du bassin des taxis nous coûte près de 1 million de dollars. Alors, les revenus équivalent à peu près aux dépenses. En fait, si je faisais l'analyse et je poussais l'analyse un petit peu, je pense qu'on serait probablement déficitaire à... tu sais, j'inclus la maintenance et l'entretien des rampes, des débarcadères, le déneigement, etc.

M. Surprenant : Mais c'est des décisions d'entreprise ou êtes-vous soumis à des règles qui limitent le montant que vous chargez? Parce qu'ailleurs c'est plus cher?

M. Gratton (Charles A) : Non, il n'y a pas de règle, là. C'est une décision d'entreprise, et je pense que ça a été, dans le passé, une façon de ne pas brasser les choses trop, trop et garder le statu quo, et c'était avant, évidemment, la venue des autres modes de transport, parce que les autres modes de transport offrent beaucoup plus aux aéroports, par exemple. Si vous regardez ce qu'Uber paie à l'aéroport du Colorado, je pense que la course, c'est près de 3 \$ ou 3,50 \$ la course versus notre dollar. Alors, c'est depuis ce temps-là qu'on commence à parler de coût à la course, là.

M. Surprenant : O.K. Maintenant, au niveau de la formation, vous avez le programme Taxi ambassadeur. En quoi ça consiste, essentiellement?

M. Gratton (Charles A) : C'est une bonne question. Je n'ai pas la réponse. En fait, je pense que c'est une... Oui?

Mme Beaulieu (Christiane) : En fait, c'est une formation qui est offerte avec Tourisme Montréal, où on s'assure que les chauffeurs de taxi connaissent la ville et puissent répondre aux questions des touristes qui pourraient être dans leur voiture taxi, également pour qu'ils connaissent où sont les principaux endroits qui sont des points d'attraction à Montréal.

M. Surprenant : Est-ce qu'il y a une formation également au niveau historique sur Montréal? Non, pas vraiment, non.

Mme Beaulieu (Christiane) : Bien, historique, je n'irais pas jusque-là, mais c'est quand même de connaître les principaux endroits qui peuvent être... si quelqu'un veut aller dans un musée ou quelque chose, savoir où ils sont et puis connaître un peu... savoir répondre en anglais ou connaître un peu les gens qui peuvent être nos touristes, quoi.

M. Surprenant : Est-ce que vous pourriez donc être d'avis que c'est une formation qui pourrait être appliquée, là, à l'ensemble de l'industrie? Parce qu'en fait les gens qui arrivent par avion, ils vont prendre le taxi pour se rendre au centre-ville, disons, mais, après ça, ils vont encore prendre le taxi pour circuler localement. Alors, il n'y aurait pas lieu, croyez-vous, d'instaurer cette formation-là à l'ensemble de l'industrie du taxi?

Mme Beaulieu (Christiane) : Je pense que je serais correcte en disant que Tourisme Montréal fait une certaine formation auprès de l'ensemble des chauffeurs de taxi, mais jusqu'à quel point cette formation-là va, il faudrait le demander à Tourisme Montréal.

M. Surprenant : Ça répond à ma question. Merci.

Le Président (M. Reid) : Ça va? Merci beaucoup. Alors, écoutez, il me reste à vous remercier, Mme Beaulieu, M. Gratton, pour votre contribution aux travaux de la commission.

Je suspends les travaux quelques instants le temps de permettre notre prochain invité de prendre place.

(Suspension de la séance à 16 h 15)

(Reprise à 16 h 18)

Le Président (M. Reid) : Nous reprenons nos travaux. Bienvenue à nos invités, en fait, M. Geloso, professeur aux HEC. Je vais vous demander de vous présenter et présenter la personne qui vous accompagne. Vous avez ensuite 10 minutes pour faire votre exposé. Par la suite, nous aurons une période d'échange. À vous la parole.

MM. Vincent Geloso et Germain Belzile

M. Geloso (Vincent) : Alors, bonjour. Mon nom, c'est Vincent Geloso, je suis associé avec HEC Montréal ainsi que la London School of Economics. Je suis accompagné par mon vieil ami et collègue, Germain Belzile, qui est maître d'enseignement à l'Institut d'économie appliquée à HEC Montréal.

L'essence de notre propos aujourd'hui, c'est celui que vous, comme commission parlementaire, devriez uniquement considérer : le fait que la loi de 1973 sur les permis de taxi nuit aux consommateurs, nuit à la majorité des chauffeurs, et que l'entière du débat devrait se centrer sur comment procéder à la libéralisation puisque la majorité des gens sont perdants dans une situation comme ça.

Donc, M. Belzile va commencer par expliquer pourquoi les consommateurs sont perdants, et ensuite je vais vous proposer des alternatives sur comment aller de l'avant avec un plan de libéralisation.

M. Belzile (Germain) : Alors, merci, Vincent. Alors, bonjour. Merci de l'invitation.

Alors, tout comme Vincent l'a dit, nous sommes très contents d'être ici et puis nous sommes aussi conscients que nous représentons un groupe qui n'est pas beaucoup représenté à la commission parlementaire, c'est-à-dire les consommateurs. Je pense que la plupart des groupes qui sont ici sont des groupes associés aux producteurs plutôt que les consommateurs.

Alors, peut-être quelques remarques sur la loi actuelle. Alors, la loi actuelle a figé le nombre de permis, donc un nombre fixe, en 1973, un nombre inférieur à celui qu'il y avait en 1950. Alors donc, l'offre de taxis est restée stable depuis des dizaines d'années, en fait. Depuis cette époque-là, la demande pour les services de taxi a sans aucun doute augmenté à cause de l'augmentation de la population, à cause de l'augmentation des revenus aussi. Et donc la loi a créé une rareté croissante, la rareté étant non pas nécessairement une pénurie, mais tout simplement le fait que, bien, écoutez, il y en a de moins en moins pour les quantités qui sont demandées.

• (16 h 20) •

La rareté de plus en plus importante a des impacts assez importants sur le revenu des propriétaires, à la hausse, les propriétaires de permis, et ça, ça mène évidemment à une augmentation du prix des permis. Alors, si on a vu une augmentation très, très forte du prix des permis au cours des années, c'est parce que conduire... c'est-à-dire posséder un permis de conduire, c'est extrêmement, extrêmement payant.

L'augmentation du prix des permis lui-même a mené à une augmentation du prix de la location, ce qui fait que, en fait, les chauffeurs qui ne sont pas propriétaires de permis, qui sont de simples chauffeurs, doivent donner une partie considérable de la valeur des courses de taxi au propriétaire rentier du permis de taxi. Et évidemment ça, ça met une pression à la hausse sur le prix des courses, et, à mesure que le prix des courses augmente, bien, le prix des permis augmente, et on est pris dans un cercle qui est certainement vertueux pour les propriétaires de permis, mais je défendrais certainement l'idée selon laquelle c'est un cercle vicieux pour les chauffeurs non propriétaires de permis et pour les consommateurs en général.

Alors, les résultats de cette loi actuelle... premièrement, une baisse de la quantité du service, une baisse de la qualité du service aussi, qualité dans le sens attente beaucoup plus longue, difficulté de trouver un taxi lorsqu'il pleut, par exemple, à Montréal particulièrement, exploitation des chauffeurs sans permis qui paient, en fait, une part considérable... probablement un bon tiers, en fait, de leurs revenus vont à des gens qui sont tout simplement détenteurs d'un papier, et, de façon générale, un arrêt de l'innovation aussi.

En fait, les marchés en monopole, d'habitude, ne demeurent pas en monopole très longtemps, tout simplement parce qu'il y a une grande, grande incitation à innover pour entrer dans le marché, pour briser le monopole. Et la loi actuelle, bien, elle empêche l'entrée dans le marché et elle tue l'innovation, et nous allons défendre l'idée selon laquelle, en fait, le dentifrice est sorti du tube actuellement. L'arrivée d'Uber a changé les règles du jeu complètement, complètement, et, en fait, il y a une compagnie qui innove et il y a d'autres compagnies qui s'en viennent et qui innovent aussi.

Alors, ce qu'on devrait être en train de discuter actuellement, ce n'est pas comment on essaie de sauver, mon Dieu, le bénéfice des propriétaires de permis actuels, mais comment, tout simplement, on en profite pour libéraliser le système de taxi pour permettre justement l'innovation, de continuer... à la qualité des services de s'améliorer, à la quantité des services de s'améliorer, de permettre aux consommateurs d'obtenir de plus en plus de services diversifiés et d'en arriver à un meilleur système, en fait, de taxi que celui qu'on a actuellement.

Et mon collègue Vincent va vous parler peut-être des expériences de libéralisation qui se sont faites ailleurs, parce qu'il y a eu des expériences ailleurs aussi, et des résultats, en fait... de ce que ça a donné, en fait.

M. Geloso (Vincent) : Exactement. Les expériences étrangères en matière de libéralisation du marché du taxi nous donnent une carte de route qu'on peut suivre sur comment faire et ne pas faire la libéralisation et comment l'adapter aux particularités québécoises.

Donc, l'exemple principal d'une libéralisation qui a eu des effets considérables, c'est le cas irlandais, et ça s'est passé, contrairement à ici, ça s'est passé par voie judiciaire. Donc, la Cour suprême irlandaise a, du jour au lendemain, invalidé les permis de taxi, et immédiatement le marché a été libéralisé. Les bénéfices pour les consommateurs ont été gigantesques. On parle de presque 800 millions d'euros par année en prix plus bas, en revenus plus élevés pour la majorité des chauffeurs, en temps d'attente réduit. Si c'était ramené à des proportions québécoises, on parle de presque 2 milliards de dollars, donc une somme substantielle en gains pour l'économie québécoise grâce à davantage de compétitivité.

Le principal problème, c'est quand ces gains-là sont calculés, c'est calculé en tenant compte des pertes qui ont été assumées par les chauffeurs, par la libéralisation par voie judiciaire. Donc, cette voie-là avait des grands avantages pour les consommateurs, mais un grand désavantage sous la forme d'une perte importante de la valeur des permis de taxi. Et nous, ce qu'on dit, c'est qu'un plan de libéralisation va considérer la manière d'ouvrir le marché à la concurrence, donc d'éliminer un cartel légalisé qui nuit aux consommateurs, qui nuit à une majorité de chauffeurs, mais qui simultanément va considérer la manière de dire : Écoutez, on a fait une erreur au cours des années 70 et on ne va pas déposséder des chauffeurs d'un actif légal qu'ils détiennent, c'est comme les déposséder de leur maison, on va trouver une manière de compenser.

Et là le débat peut devenir un débat sur la compensation, sur comment libéraliser. Parce que les autres villes étrangères, les quelques rares villes en Amérique du Nord qui ont un marché libéralisé, ici, on le voit, les bénéfices pour les consommateurs, on ne devrait pas se priver de ça. Montréal, les prix augmentent de manière monotonique. Chaque

année, les prix augmentent en tenant compte de l'inflation. Ils augmentent. Les villes avec un marché libéralisé ont des prix qui sont stables ou même qui sont à la baisse. Donc, les clients semblent être satisfaits, semblent pouvoir consommer un service.

Donc, il faut ouvrir la porte à la concurrence dans un domaine qui affecte particulièrement des travailleurs peu qualifiés qui ont besoin d'acquérir un peu de capital pour passer à d'autre chose des fois. Donc, il faut éliminer les barrières, et la seule chose qui devrait être considérée, c'est comment les éliminer. Et ça, il y a des informations qui ne sont pas disponibles dans la sphère publique parce qu'on ne sait pas combien de temps, par exemple, des permis ont été détenus, on ne sait pas quand est-ce qu'un chauffeur a acheté, quand est-ce qu'il prévoit vendre. Il faut des informations qui ne sont pas disponibles, et la commission, si elle pouvait s'attacher à ça, pourrait proposer un plan de libéralisation qui vient avec de la compensation qui maximise le bien-être de tout le monde et pas seulement une minorité de détenteurs qui ont eu leur permis gratuitement ou à très bas prix au début de la loi qui a commencé et donc, en même temps, avoir les bénéfices de la libéralisation.

Donc, l'entièreté de notre propos, c'est qu'il faut considérer comment libéraliser, pas si oui ou non il faut libéraliser, pas si oui ou non Uber brise la loi ou si oui ou non Uber fait quelque chose de pas correct. Il faut considérer que Uber répond au fait que les Québécois expriment, en consommant ça, qu'ils sont insatisfaits du service et qu'ils cherchent des manières de contourner une loi qui leur nuit considérablement. Alors, retirons cette loi-là, trouvons simplement la manière humaine et décente de le faire.

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

M. Daoust : Oui, merci beaucoup. Bienvenue. Alors, je connais bien HEC, j'ai été professeur invité chez vous.

Vous savez, le système actuel, il y a des permis, environ 8 500 permis qui sont détenus puis imaginons, pour les fins du calcul, qu'ils ont une valorisation de 200 000 \$ chacun. Et il y a beaucoup de ces permis-là sur lesquels il y a un emprunt chez Desjardins, la Nationale, la Laurentienne, il y a un emprunt sur ça. Si, du jour au lendemain, je fais ce que vous dites, comment je fais pour compenser ces gens-là qui, de bonne foi, ont acquis ce permis-là, qui se sont mis des fois à deux, à trois pour l'emprunter? Et je vous dis tout de suite que la solution de dire : Que le gouvernement paie ne fonctionnera pas avec moi.

M. Geloso (Vincent) : Je comprends très, très bien votre logique.

M. Daoust : Parce que 1,7 milliard de dollars, vous savez, moi, quand je fais 1 milliard de dollars, tout le monde me pose des questions, alors je ne me collerai pas sur 1,7 milliard, c'est certain. On se comprend bien?

Alors, comment on règle ça, ce contentieux-là, là, de gens qui, de bonne foi, l'ont acheté, de gens qui l'ont payé, mais qui l'ont acheté à l'origine puis qu'à travers les années, sur une période de 10, 12, 15 ans, ont remboursé l'emprunt, puis aujourd'hui, là, il y a un droit de pratique? Ils s'étaient acheté un emploi. Je fais quoi avec ces gens-là?

M. Geloso (Vincent) : Oui, ce que je vais faire, c'est... La première chose qu'il faut savoir, c'est quand est-ce que la personne a acheté un permis et combien... c'est la différence entre la valeur du moment de l'achat et aujourd'hui, donc le gain de capital. Et une fois que ça, c'est obtenu, le gouvernement peut rembourser, et donc de racheter les permis, et ensuite d'imposer, comme ça a été le cas de la gestion de l'offre dans le domaine laitier en Australie, il y a une taxe temporaire... est imposée à partir des ventes des courses qui sont faites pour que le gouvernement se rembourse lui-même à la hauteur de l'emprunt qu'il a eu à faire pour racheter les permis. Ça peut être une situation comme ça.

Une autre alternative, ça serait littéralement d'imposer chaque course à un certain pourcentage, un certain montant. La formule peut être débattue. On peut voir c'est quoi, la meilleure formule adaptée aux particularités québécoises, mais avec ça, après, prendre les revenus de cette taxe-là, les envoyer dans un fonds dédié qui ne peut que servir au remboursement des chauffeurs, et ainsi, chaque année, on leur fait un versement comme si c'étaient des titres obligataires gouvernementaux, mais, cette fois-ci, c'est juste qu'on leur donne, chaque année, les revenus de cette taxe-là pour compenser l'abolition du permis, donc l'abolition d'un capital qu'ils avaient acquis et qu'ils espéraient avoir fructifié pendant un certain nombre d'années. Mais, dans une situation comme ça, c'est coûteux, mais relativement aux bénéfices pour les consommateurs qui maintenant auront plus d'argent dans leurs poches pour dépenser ailleurs, pour avoir d'autres activités, pour stimuler l'activité économique dans d'autres domaines, c'est nettement positif, et, au net, le gouvernement serait gagnant à long terme.

M. Belzile (Germain) : Je peux peut-être ajouter quelque chose là-dessus. En Australie, on a créé une taxe spéciale sur le lait pour rembourser les propriétaires des permis de production de lait. La taxe a duré 10 ans, et puis, au bout d'une dizaine d'années, on a enlevé la taxe, et puis les gens avaient été remboursés pour leurs permis. Et donc on n'a pas créé de perdants et puis, bien, en bout de ligne, on a libéralisé. Donc, c'est possible de le faire d'une façon humaine et d'une façon décente.

• (16 h 30) •

M. Daoust : Mais je comprends ce que vous me dites, mais c'est parce que, si j'essaie... puis je comprends la logique que vous utilisez, mais je trouve qu'on évacue la difficulté de remboursement de 1,7 milliard un peu rapidement parce que... Imaginons, pour les fins de la discussion... Puis il y a un journaliste, ce matin, M. Lessard, qui disait dans *La Presse*... On parlait de 300 \$ par semaine ou 15 000 \$ par année, quelque chose comme ça, là. À 15 000 \$ par année, il s'en roule à peu près, quoi, 400 permis par année. Imaginons que nos 8 000 permis, il y en a 500 ou 600 qui roulent

dans une année. Ça fait que, si on prend 400 permis et que moi, je dois racheter à 200 000 \$, on parle de, quoi, 80 millions de dollars. Avant d'atteindre 1,7... juste le coût de l'emprunt de 1,7 va me coûter ça, 80 milliards. Ça fait que je ne récupérerai jamais mes sous dans ça.

Et ce que vous me dites, c'est qu'on va charger une taxe spéciale sur le transport, par-dessus celle-là, pour être capable de rembourser les détenteurs de permis actuels. Je dois vous avouer que je trouve que vous avez une mathématique un peu facile quand vous allez dans ça, parce qu'on ne peut pas évacuer un problème de cette taille-là en disant : Bien, tu mettras une taxe, puis c'est réglé, je peux tomber dans mon modèle maintenant. Je pense qu'il y a un petit peu d'optimisme, là, dans ce que vous me décrivez là. Vous pouvez peut-être commenter, si vous voulez.

M. Belzile (Germain) : Écoutez, ça a été fait en Australie et ça a fonctionné en Australie. On a imposé une taxe sur le lait pour rembourser les propriétaires de quotas, en fait, ce qui est l'équivalent d'un permis de taxi actuel, et puis on a maintenu la taxe tant que les propriétaires n'ont pas été remboursés pour les montants... pour la valeur, en fait, de leur permis, et ça a duré une dizaine d'années, en fait. Donc, ça a été fait, et puis c'est bien documenté, cette...

M. Daoust : Bien, vous comprenez que...

M. Belzile (Germain) : Les permis en Australie valaient beaucoup plus que ce qu'il y a ici.

M. Daoust : ...j'ai un peu de problèmes idéologiques à dire que, pour libéraliser une industrie, il faut lever une taxe. Il me semble que c'est deux notions qui s'opposent, ça.

M. Geloso (Vincent) : Non, absolument pas. Ça, c'est...

M. Daoust : D'un côté, tu libéralises le marché, mais tu lèves une taxe pour le faire. Expliquez-moi, là.

M. Geloso (Vincent) : Absolument pas, il n'y a aucune opposition à ça. C'est le résultat d'interventions gouvernementales qui étaient chaotiques et qui ont créé des injustices profondes. Et maintenant on ne va pas corriger un tort en effectuant un tort additionnel. Si la politique initiale était d'un ridicule consommé, ça ne veut pas dire qu'on doit la corriger en faisant un autre ridicule consommé, qui est celui de déposséder les chauffeurs de leur permis.

Donc, le plan australien étant un excellent exemple, la valeur des permis de lait en Australie valait des univers, davantage que ceux des taxis au Québec, et le cas australien a été une réussite complète parce que les Australiens, maintenant, ont des prix, chaque année, du lait qui baissent constamment. Ils baissent, alors qu'ici ils augmentent. La gestion de l'offre dans le secteur du lait, c'est terminé là-bas. Les consommateurs sont gagnants, les producteurs sont gagnants. Les villes qui ont libéralisé le taxi aussi sont gagnantes. Le cas irlandais montre des manières aussi différentes.

Le débat devrait être celui qu'on a maintenant, vous puis moi, M. le ministre. C'est comment est-ce qu'on fait les bonnes modalités d'un remboursement? Il y a des options qui pourraient être d'offrir des congés d'impôt aux chauffeurs de taxi pour compenser une partie. On pourrait offrir des remboursements sur un certain nombre d'années. On peut offrir des versements différents. Il y a des modalités qui peuvent être discutées, qui pourraient être très vastes, pour ne pas déposséder quelqu'un d'un permis qu'il a acheté légalement, mais qui était le résultat d'une politique qui visait à créer un cartel et dont la valeur de ce permis-là était uniquement le résultat d'une restriction artificielle sur l'offre de taxi.

M. Daoust : Il y a eu la présence, avant vous, d'un groupe qui sont dans le domaine des limousines, et ils nous disent : Les taxis, actuellement, normalement, là, la règle de pouce qu'on peut utiliser dans ça, c'est un taxi par 800 personnes. C'est ce qu'on nous dit. On nous dit : Un des problèmes actuellement à Montréal, c'est qu'on en a un par 400 personnes, ce qui fait que les gens gagnent très modestement leur vie après avoir fait de nombreuses heures.

Ce que vous nous dites, c'est qu'on manque de taxis. Vous nous réferez à 1973 et que la population a augmenté. On n'a pas augmenté le nombre de permis, on en a même racheté, je pense, dans les années 90. J'aimerais ça vous entendre sur ça aussi.

M. Belzile (Germain) : Bien, écoutez, ici, il y a beaucoup de choses dans votre question... c'est-à-dire dans votre intervention. Premièrement, le système actuel est un système qui n'est pas souple. Il y a toujours le même nombre de chauffeurs de taxi. D'ailleurs, les chauffeurs n'ont pas tellement le choix de chauffer. Ceux qui louent, par exemple, un permis, ils n'ont pas tellement le choix d'être là pour le 12 heures, s'ils louent 12 heures ou huit heures, parce que le «meter» tourne pour eux autres. Et puis, pour eux autres, le permis, c'est un coût qu'ils ont à assumer directement quand ils décident de chauffer cette journée-là.

Alors, s'ils sont obligés de remettre 150 \$, par exemple, au propriétaire du permis, bien, le premier 150 \$ de leur revenu, c'est là qu'il va. Et puis, oui, ça a un... en fait, les revenus de propriétaires de taxi ne sont pas élevés, mais une des raisons pour lesquelles les revenus des propriétaires de taxi ne sont pas élevés, c'est justement qu'ils ont à payer pour louer ce permis-là. Et, dans un système idéal, ils n'auraient pas besoin de louer ça, en fait, ils pourraient entrer dans le marché, tout simplement. Veux-tu ajouter quelque chose?

M. Geloso (Vincent) : Oui. Le graphique 3, dans notre mémoire, montre très bien l'effet des paiements d'intérêts sur le prêt moyen qui est consenti au chauffeur pour l'acquisition d'un permis. Éliminer les permis, c'est l'équivalent d'augmenter leurs revenus nets de quelque part entre 39 % et 62 %. C'est gigantesque, ce qu'on leur demande de payer

chaque mois. Puis ça, ça fait en sorte que ces gens-là, généralement, ils rentrent travailler, que ça soit une bonne journée ou une mauvaise journée, qu'il y ait beaucoup de clients qui promettent d'être là ou qu'il y en ait peu qui promettent d'être là, ils rentrent parce que la journée commence à négatif 150 \$.

Donc, ça fait en sorte qu'on demande aux gens de travailler davantage que nécessaire. C'est comme si on demandait à un pauvre menuisier de rentrer travailler la nuit sans lumière parce qu'il peut faire juste un petit peu de travail pour compenser pour quelque chose d'autre. On demande de travailler quand c'est le plus efficace possible. Là, ce qu'on fait, c'est qu'on pousse des gens à travailler davantage que nécessaire, donc d'avoir moins de loisirs et d'avoir un revenu qui est plus bas au net, après avoir payé les intérêts pour une restriction artificielle sur l'offre.

M. Daoust : Quand on regarde des systèmes où il y a une complète libéralisation, ce qu'on constate, c'est que les zones intéressantes sont très bien fournies et il y a des zones qui sont un peu moins payantes, et celles-là, il n'y a personne pour les desservir. Ça, c'est la première difficulté.

La deuxième que vous rencontrez, puis je pense que c'est l'argument de ma collègue de la première opposition, qui est intéressante comme concept, c'est que, bon, bien, le soir du jour de l'An, tu n'en as pas de taxi. Tu n'en as pas de taxi, pourquoi? Parce que ce n'est pas payant, c'est des courses très occasionnelles que tu as dans ces cas-là.

Alors, la pleine libéralisation, ça mène à quoi? Ça va mener à, encore une fois, focaliser vers les bonnes heures dans les bons endroits où il va y avoir une offre de service importante, meilleure, au détriment des autres.

M. Geloso (Vincent) : Premièrement, c'est une excellente chose. On veut que les gens travaillent quand la demande est plus élevée, on veut que l'offre s'adapte à la demande. Et l'autre chose qui est importante de remarquer, c'est que la plupart des villes en Amérique du Nord, celles qu'on mentionne ici, c'est la rare exception où est-ce que le marché est libéralisé. Les cas où est-ce que le marché est en concurrence, c'est excellent. Et imaginez-vous, maintenant, pendant des années... Uber vient de répondre à ça.

Un entrepreneur cherche à se faire des profits, et on fait des profits en satisfaisant une clientèle. Uber réussit, en dépit, dans l'ensemble de l'Amérique du Nord et dans plusieurs villes, de restrictions similaires à celles qui existent au Québec, a réussi à percer pour créer un produit innovateur qui réussit à gagner la loyauté des consommateurs.

Rien n'empêche que, demain, il pourrait y avoir un nouveau service de covoiturage qui existe simultanément, en parallèle avec quelque chose d'autre, avec une forme corporative vraiment nouvelle, que personne n'a prévue, parce que cette personne-là a eu une idée de comment satisfaire une clientèle. Si vous voulez satisfaire les régions très éloignées ou des endroits qui sont moins susceptibles d'être servis naturellement, la meilleure clé, c'est d'ouvrir la porte à l'innovation. Un système qui capitalise sur des restrictions de l'offre pour faire un profit, on a juste besoin de ne pas augmenter le service à la même vitesse que la demande augmente. C'est sûr que ces gens-là ne seront jamais servis. Le meilleur système qui est possible, c'est celui qui ouvre la porte à l'innovation, celui qui crée un système favorable à faire des profits en innovant, en leur créant quelque chose qui satisfait les consommateurs.

Le Président (M. Reid) : Merci. Je voudrais laisser la chance au député de Laval-des-Rapides de poser sa question. Il reste deux minutes.

M. Polo : Merci. Merci beaucoup, M. le Président. Merci à nos invités. Je trouve intéressante la discussion que nous avons avec nos invités parce que, d'entrée de jeu, on place le consommateur au centre de la discussion. Et ce que je trouve dommage, je l'ai mentionné la semaine dernière, lorsque j'ai pris la parole, c'est qu'on ne parle pas assez du consommateur dans ce débat-là. On parle, bien sûr, de différents intervenants, mais on ne parle pas assez du consommateur et du service qui est offert.

Ce matin, il y avait l'Association des limousines du Québec qui est venue nous présenter. Dans son mémoire, j'ai soulevé un point où ils font référence à une étude de l'International Taxicab Association qui mentionne : «The higher prices in deregulated cities are an indication that the theory of deregulation does not always apply to a transportation industry.»

Vous, vous dites le contraire. Et on fait référence, dans le même mémoire, que, dans le cas d'une déréglementation, les tarifs ont augmenté entre 30 % à 70 %. Qu'avez-vous à dire face à ça?

M. Geloso (Vincent) : Bien, la réponse est simple. Vous avez mentionné le groupe Taxicab, eux ont un intérêt là-dedans. C'est généralement des gens qui bénéficient des licences.

Quand on regarde des sources plus objectives, notamment l'OCDE, qui a fait ensemble une révision de l'ensemble des pays qui avaient fait des programmes de libéralisation complète, partielle ou même modeste, très modeste, le constat était : plus la libéralisation était compréhensive et complète, plus les bénéfices étaient larges; plus les réformes étaient modestes, plus c'était possible même que, des fois, des réformes modestes aient des effets négatifs pour les consommateurs, donc que des réformes compréhensives et complètes avaient des plus grandes chances d'avoir des effets positifs. Puis ça, ce n'est pas moi, là, ça, c'est l'OCDE.

• (16 h 40) •

M. Belzile (Germain) : Dans le tableau 1, vous avez les chiffres là-dessus, sur la baisse des prix, en fait, dans les villes où c'est libéralisé.

M. Geloso (Vincent) : Ça, c'est un échantillon de villes qui ont des libéralisations très complètes.

Le Président (M. Reid) : Oui, ça va. Alors, nous allons passer maintenant à l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Bien, bonjour. On est plusieurs à être passés par les HEC Montréal, je crois, ici, mais j'ai l'impression qu'on n'a pas tous retenu les mêmes leçons nécessairement.

Des voix : Ha, ha, ha!

Mme Ouellet : Donc, effectivement, ce matin, nous avons un mémoire qui nous démontrait que la déréglementation du taxi dans les villes américaines avait été un échec complet avec une augmentation des tarifs de 30 % à 70 %. Je dois vous avouer que moi, de mon côté, j'ai étudié les déréglementations dans le secteur de l'électricité, en Californie en particulier, et ça a été une catastrophe. C'était une catastrophe annoncée, mais les gens se sont quand même lancés tête devant dans la déréglementation. Et tout près de chez nous, en Ontario, après la catastrophe de la Californie, l'Ontario s'est lancée dans la même déréglementation avec la même recette, en se disant : Non, non, on va avoir des résultats différents, mais mêmes résultats, donc augmentation assez importante des prix d'électricité pour les consommateurs. Ça fait que je suis quand même assez surprise que vous prétendez représenter les consommateurs, alors que, dans bien des cas, la déréglementation a nui de façon importante aux consommateurs.

Et quand même vous rappeler que les consommateurs, une cliente a intenté un recours collectif pour les tarifs abusifs parce que la déréglementation, ça veut aussi, des fois, dire un peu n'importe quoi et des algorithmes avec des contrats abusifs qui ne sont même pas acceptables. Une fois que ça va passer en cour, ce genre de contrat là n'est pas acceptable par la protection du consommateur.

Et peut-être rectifier certains faits. Lorsque vous dites qu'il y a une augmentation constante des tarifs au Québec pour les taxis, bien, en fait, on vient de valider, là, exactement à quelle date, depuis trois ans, il n'y a aucune augmentation des tarifs parce qu'ils sont déterminés par la Commission des transports du Québec. Donc, en 2013, 2014, 2015, il n'y a eu aucune augmentation des tarifs des courses de taxi et, en grande partie, à la demande des chauffeurs de taxi. Donc, je pense que c'est important de le mentionner.

Je voudrais peut-être revenir à votre exemple, parce que je suis un peu surprise de votre exemple, vous, qui avez fait d'aussi longues études, de choisir un cas comme Dublin et de comparer ça à Montréal, alors qu'à Dublin, pour une population, d'agglomération, là, de la région semblable à celle de Montréal, avec un nombre de permis existants, en 2000, de 1 274, alors qu'à Montréal le nombre de permis était à 4 522. Donc, on ne part du tout de la même situation initiale, et donc de faire des comparaisons comme celles-là, c'est un peu boiteux parce que c'est plus que du simple au double en termes de nombre de permis pour une population équivalente.

Donc, pourquoi avoir choisi le cas de Dublin, où, dans ce cas-là, effectivement, le nombre de permis est beaucoup plus restreint que ce qu'on vit à Montréal et au Québec en général?

M. Geloso (Vincent) : La réponse est très simple. L'Irlande, si vous regardez, on le mentionne dans notre mémoire, c'est très, très bien indiqué, à la page *Nuire aux consommateurs*, il y avait 1 974 taxis en Irlande en 2000, et, en l'espace de quelques années, on parle d'un triplage du nombre de taxis disponible. Les Irlandais semblent être satisfaits, et un rapport gouvernemental est sorti pour dire que les épargnes pour les consommateurs irlandais, c'est 780 millions d'euros par année. Donc, c'est un bénéfice très important pour les consommateurs.

Et les cas de libéralisation que vous mentionnez, c'est drôle que vous mentionnez l'Ontario, Hydro One était toujours une société d'État, ce n'est pas une libéralisation. Vous n'avez pas l'air de comprendre le concept de libéralisation. Le concept de libéralisation, c'est d'ouvrir la porte à la concurrence et de réduire la portée de l'État. Les cas de libéralisation les plus complets, l'OCDE le mentionnait, plus les cas sont compréhensifs et vastes, plus ils ont des effets bénéfiques pour les consommateurs. La Grande-Bretagne est un des meilleurs exemples sur le sujet, les prix ont diminué d'année en année. Aux États-Unis, présentement, les prix, dans plusieurs États, sont à la diminution, notamment grâce à des nouveaux développements, et ils sont en train justement de permettre une renaissance du secteur manufacturier à cause de ça.

Maintenant, la vraie question, c'est : Comment est-ce qu'on peut, le plus possible, retirer la portée de l'État qui distorsionne le marché et crée plus souvent qu'autrement des problèmes pour les consommateurs? La prémisse de notre raisonnement ici, c'est que le législateur, bien qu'il n'est pas nécessairement mal intentionné, a le résultat souvent de créer des conséquences inattendues qui nuisent à la majorité des gens.

Le Président (M. Reid) : Merci. Allez-y, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. En fait, ne vous méprenez pas sur ma compréhension ou pas de problématiques. Je pense qu'on peut avoir des opinions différentes et je crois que votre opinion est assez tranchée sur la place du gouvernement et sur un désengagement quasi complet de l'État. Et d'ailleurs, ça transperce assez dans votre document, parce que vous faites une utilisation assez abusive des termes lorsque vous parlez de cartel. Un cartel, c'est illégal. Ce n'est pas un cartel dans le secteur des taxis puis ils ne visent pas à exploiter les consommateurs. Vous auriez très bien pu présenter Uber comme faisant de la contrebande de taxi, mais ça, vous ne l'avez pas fait, parce que ça n'allait pas dans votre idéologie. Je sens votre positionnement assez idéologique.

Et, lorsque vous vous exprimez aussi, c'est chaotique, d'un ridicule consommé, que l'État ne sait pas faire son travail. Je suis assez surprise quand même d'un vocabulaire aussi radical utilisé dans un document et qui ne reflète pas la réalité. Je crois que vous savez très bien que ce n'est pas un cartel dans l'industrie du taxi, mais une gestion de l'offre.

Et des gestions de l'offre ont aussi des avantages dont vous ne voulez pas parler, et je comprends votre biais. Je le comprends très bien, votre biais. Ce n'est pas une question d'incompréhension, je le comprends très bien. Donc, je pense que vous avez une approche qui penche juste d'un côté.

Et j'aimerais aussi, tout comme le ministre, regarder un peu votre proposition de racheter les permis, parce qu'au bout du compte il va falloir les payer, ces permis-là. Et moi, je suis assez d'avis que ce n'est pas au contribuable à payer pour le rachat des permis et... Je pense que tout le monde, on l'a dit ici, tout le monde s'entend sur l'amélioration technologique, tout le monde s'entend sur les applications mobiles puis qu'il faut de l'innovation. Et ça, c'est possible. L'innovation est possible dans le marché actuel. C'est même démontré. Taxis Coop, ici, à Québec, a développé une application mobile avec des programmeurs de Québec.

Moi, je dois vous avouer ma préférence de faire travailler des gens du Québec plutôt que des gens à l'international, une multinationale étrangère qui nous arrive avec une application mobile. J'ai de loin une très nette préférence à faire travailler des gens ici, au Québec, puis de développer une application mobile qui convient vraiment à nos besoins et, en plus, qui respecte les règles, l'ensemble des règles, des règles de sécurité aussi qu'on s'est données. Si, à une certaine époque, l'industrie du taxi... parce que vous noircissez complètement le portrait de ce qui s'est fait dans le passé, mais si, à une certaine époque, l'industrie du taxi a décidé ou le gouvernement a décidé d'organiser un peu l'industrie du taxi, c'est parce qu'il y avait des problèmes, et vous faites fi un peu de ces problèmes-là.

Donc, le rachat des permis, c'est clairement problématique, et on parle d'un montant quand même assez important. Et, à votre avis, est-ce qu'on devrait pouvoir quand même imposer, à l'ensemble des joueurs qui voudraient faire partie de l'industrie du taxi, des assurances en conséquence, des assurances commerciales, l'inspection des véhicules, que les gens aient un permis de conduire de classe taxi? Est-ce qu'on devrait aussi, au niveau des tarifs, parce que vous parlez de protection des consommateurs... Si les tarifs au Québec sont déterminés par la Commission des transports du Québec, c'est justement pour protéger les consommateurs, pour qu'il n'y ait pas d'abus puis qu'il n'y ait pas des tarifs...

Le Président (M. Reid) : En terminant, Mme la députée, parce que le temps est écoulé, l'opposition officielle.

Mme Ouellet : Vous aurez l'occasion d'y revenir.

Le Président (M. Reid) : Alors, vous n'aurez malheureusement pas le temps de répondre parce qu'il n'y a plus... enfin, avec le temps de l'opposition officielle. Alors, nous devons passer au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Bon, écoutez, je pourrais peut-être laisser, encore une fois, un 15, 30 secondes, si vous voulez répondre un petit peu à ses questions, parce qu'il y a quand même des propos intéressants. Avez-vous des...

• (16 h 50) •

M. Belzile (Germain) : Oui. Moi, je voudrais peut-être juste dire quelques mots au sujet de ce qu'est un cartel. Les économistes ont une définition assez simple d'un cartel. Un cartel, c'est une entente entre les producteurs pour limiter l'offre et faire augmenter les prix. Alors, si ce n'est pas un cartel, je ne sais pas ce que c'est, ce qu'on a actuellement.

Évidemment, les cartels sont interdits en vertu de la Loi sur la concurrence canadienne de 1986, mais les diverses lois qui réduisent l'offre, évidemment, soustraient les domaines en question de la Loi sur la concurrence. Je voudrais bien voir, en fait, ce qui se passerait si on enlevait la partie de la loi, dans les taxis, gestion de l'offre ou autre, qui justement dit : Ce secteur est soustrait à la loi canadienne sur la concurrence.

Le Président (M. Reid) : Je ne veux pas vous couper, mais je vais réserver le temps et protéger le temps du député de Groulx qui vous a donné 15 secondes. On a pris une minute.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, dans votre mémoire, vous mentionnez que, puis je vais vous citer, «en l'absence des permis, il serait plus facile pour les chauffeurs [de taxi] de choisir de travailler selon les moments les plus opportuns pour maximiser leur bien-être».

Alors, si on se place dans la position des usagers, comment cette absence de permis là, pourrait... Ça ne semble pas être le cas, en fait, offrir un meilleur service aux usagers. Il semble y avoir un peu une dichotomie, là.

M. Belzile (Germain) : O.K. Mais, tout simplement, les gens qui font Uber ou d'autres systèmes qui vont naître dans le futur, parce que Google, Facebook ont annoncé leur intention d'entrer aussi dans le domaine, mais tout simplement, quand les chauffeurs se rendent compte ou les chauffeurs potentiels se rendent compte qu'il pleut, donc la demande va être plus grande, bien, ils décident : Je vais aller faire quelques heures de, mon Dieu, service de taxi. Et puis, dans les périodes où il y a moins de demande, bien, le nombre de chauffeurs diminue tout simplement.

Alors, l'offre s'ajuste, dans une bonne mesure, en fait, à la demande changeante. Ça veut aussi dire que dans les périodes où... le samedi soir, par exemple, où il y a une forte demande, bien, vous allez être capables de vous trouver une voiture, vous n'attendrez pas pendant des heures. Ou s'il pleut, même chose. S'il pleut, actuellement, à Montréal, c'est très, très difficile, à l'heure de pointe le matin, de se trouver un taxi. Bien, avec ce système-là, bien, il y a des gens qui vont dire : Bien, c'est payant, ça va être rentable, il y a une demande très forte aujourd'hui, alors je vais passer deux ou trois heures, à l'heure de pointe aujourd'hui, à en faire. Alors, en fait, on a un système qui n'est pas souple, le système actuel.

M. Surprenant : En fait, si vous dites que, lorsqu'il pleut, il est difficile de se trouver un taxi, mais qu'est-ce qui justifie ce contexte-là, s'il y a un marché qui est là? Pourquoi actuellement on ne trouve pas de taxi lorsqu'il pleut? Pourtant, il doit y avoir le potentiel de business qu'il y a à faire là. C'est quoi, la problématique?

M. Geloso (Vincent) : C'est parce qu'ils ne peuvent pas prévoir quand est-ce qu'il va pleuvoir, tout simplement. La personne a travaillé toute la journée la veille, ne sachant pas ce qui va se passer, est très fatiguée, décide de ne pas rentrer. Il est obligé de rentrer pour s'assurer de payer le paiement d'intérêts sur la licence ou le frais de location. Donc, il a déjà travaillé des nombres d'heures considérables juste pour s'assurer de ne pas prendre le risque de perdre de l'argent, et là, après, à un moment donné, il y a juste une limite physique que l'être humain peut travailler.

Avec un système dans lequel la personne peut rentrer quand elle choisit, elle peut choisir les heures qui sont les plus efficaces, pas de rentrer de manière mécanique au travail comme un robot juste pour s'assurer de rentrer dans son argent. Donc, le système actuel n'encourage pas ce système-là. C'est pour ça, quand Germain disait : C'est rigide, c'est une bonne preuve de ça, et ça prouve aussi pourquoi les nouvelles technologies semblent avoir réussi à terminer quelque chose. L'innovation de Taxis Coop, de tous les autres groupes qui créent des nouvelles applications... les téléphones intelligents, ça existait depuis un moment. Pourquoi c'est arrivé seulement quand Uber est venu contester le marché?

Le fait qu'il y avait une porte à l'innovation, donc une porte à la concurrence, quelqu'un a envoyé le signal que c'était une nouvelle qui chose pouvait être faite pour satisfaire les clients. On ne saura pas d'où la prochaine innovation va venir. Personne n'a pu découvrir que les gens qui allumaient des réverbères de rue allaient être remplacés par l'électricité. On ne voit pas d'où vient l'innovation, on ne sait pas d'où une nouvelle technologie va apparaître pour changer la manière de faire les choses. Mais, dans un contexte comme ça, la meilleure manière d'encourager l'innovation, c'est d'ouvrir les portes le plus possible, à encourager les gens à faire un profit à partir de l'innovation.

M. Surprenant : Pas d'autre question, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : C'est tout. Alors, il me reste à terminer avec le député — oui, trois minutes — avec le député de Mercier.

M. Khadir : Merci. Merci, M. le Président. Dans les réunions scientifiques, lorsque des gens viennent à titre d'experts — et là vous êtes ici tous les deux, M. Geloso, M. Belzile, comme des économistes des HEC — on a l'habitude maintenant de leur demander de divulguer leurs intérêts. Vous avez divulgué votre intérêt, vous avez dit que vous êtes là pour représenter les consommateurs, hein, les simples consommateurs, les citoyens.

Je pense que ce n'est pas suffisant. Moi, je complète, vous êtes surtout reconnus tous les deux comme étant membres, «fellow senior» et chercheurs associés de l'Institut économique de Montréal qui refuse d'ailleurs... je vous invite tous, les députés ici et nos auditeurs, à aller voir sur le site de l'Institut économique de Montréal qui refuse de dévoiler ses sources de financement, qui sont habituellement des grandes corporations, puis le prétexte trouvé, c'est que, si on les dévoile, d'autres vont aller chercher de l'argent. Je vous laisse juger de ce prétexte. Je pense plutôt que vous êtes un peu gênés de parler de vos sources de financement, à moins qu'il y ait des consommateurs là-dedans, plutôt que des grandes corporations. Mais ça, je laisse ça à un autre moment.

Je voudrais savoir, finalement, là, pour comprendre votre propos : Est-ce que vous êtes, oui ou non, d'accord avec le modèle d'affaires d'Uber et son existence au Québec? Donc, simplement...

M. Belzile (Germain) : Écoutez, premièrement, je vous dirais qu'on a payé de notre poche pour venir ici. Il n'y a personne qui a payé pour nous. Alors, nos sources de financement sont assez simples, c'est ce qui me reste une fois que j'ai payé mon impôt, tout simplement.

M. Khadir : Bien, c'est surtout que vous avez un poste à l'Institut économique de Montréal qui fait la promotion de vos idées...

Une voix : Non, non, non. On n'est pas payés pour ça.

M. Khadir : Ah non? O.K., c'est bénévole, l'Institut économique de Montréal? Oh là là!

M. Geloso (Vincent) : On participe aux activités, mais je n'ai pas une rémunération...

M. Khadir : Je suis rempli d'admiration et renversé.

M. Belzile (Germain) : Oui, mais ici, on vient à titre vraiment personnel, là. C'est juste ça.

M. Khadir : Oui, très bien. Mais est-ce que vous êtes d'accord, oui ou non, avec le modèle d'affaires d'Uber?

M. Belzile (Germain) : Écoutez, une compagnie trouve un modèle d'affaires qui fonctionne. Je ne suis ni d'accord ni contre le modèle d'affaires d'Uber. Tout ce que...

M. Khadir : Ma question va être plus précise. Ma question va être plus...

Le Président (M. Reid) : M. le député, on va les laisser répondre un peu.

M. Khadir : Très bien. Mais j'ai compris, il n'est pas ni d'accord ni contre.

Le Président (M. Reid) : On va laisser terminer, parce que je pense qu'elle n'est pas terminée sa...

M. Khadir : Ma question va aller plus précisément, vous allez voir.

Le Président (M. Reid) : M. le député, vous n'avez pas la parole.

M. Geloso (Vincent) : Non, mais, en fait, là, je vais répondre à M. le député. Je comprends ce qu'il veut dire.

M. Khadir : Par exemple, ses impôts.

M. Geloso (Vincent) : Je comprends le malaise qui existe légalement du fait qu'Uber maintenant opère d'une manière qui semble jouer avec les mots dans la loi. Maintenant, il faut comprendre...

M. Khadir : Mais il n'y a pas juste ça. Je parle des impôts, où est-ce qu'il paie ses impôts.

M. Geloso (Vincent) : Mais de prendre la position légale, c'est de dire qu'on va mettre la suprématie de la loi sans questionner la pertinence de la loi.

M. Khadir : On est en train de le faire.

M. Geloso (Vincent) : Moi, c'est ça que je veux mettre de l'avant.

Le Président (M. Reid) : M. le député, attendez un peu.

M. Geloso (Vincent) : La loi nuit au consommateur. Le modèle d'Uber pourrait être excessivement efficace et il ne créerait aucun problème. Il pourrait même payer ses taxes, payer tous les frais qu'on veut avoir. Avoir ce débat-là devient beaucoup plus pertinent une fois qu'on a questionné la pertinence de l'environnement légal sur Uber.

Nous, ce qu'on dit : Questionnons la loi et ensuite on va pouvoir ouvrir la question à comment est-ce qu'on fait en sorte que leurs activités rentrent dans le paramètre légal?

Le Président (M. Reid) : Je vais laisser quelques instants à M. le député de Mercier, malgré qu'on arrive serré dans le temps, là. Allez-y pour un dernier commentaire.

M. Khadir : La principale activité d'Uber, c'est de prélever des redevances, hein, un pourcentage qui est de 20 %. 20 % d'une course, pour le chauffeur, c'est plus de 50 %, dans certains cas, du profit. Puis, ensuite, ces profits-là vont dans une entreprise-écran en Hollande qui doit payer des royautés à une autre entreprise-écran au Delaware, puis l'argent est envoyé dans un compte aux Bahamas.

Êtes-vous d'accord avec ça? Vous payez des taxes, vous, des impôts, moi aussi. Est-ce que vous êtes d'accord avec ça?

Le Président (M. Reid) : Alors, on a terminé. Le temps est même dépassé un peu. Alors, si vous voulez répondre, je vous donne cinq secondes.

M. Belzile (Germain) : Moi, je voudrais peut-être juste ajouter un truc. De toute évidence, vos propres voteurs sont d'accord avec ça parce qu'ils prennent Uber en grande, grande, grande quantité.

M. Khadir : Quelques-uns, mais la majorité sont contre. La majorité, la très grande majorité sont contre.

Le Président (M. Reid) : M. le député, on arrête...

M. Khadir : Je vous défie de venir voir qu'est-ce que...

Le Président (M. Reid) : Le temps est terminé. Le temps est terminé. Alors, il me reste à vous remercier de votre présence et de votre contribution à nos travaux.

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

(Suspension de la séance à 16 h 58)

(Reprise à 17 h 2)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Alors, je veux souhaiter la bienvenue maintenant à M. Leblanc, je crois, de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. M. Leblanc, vous avez 10 minutes, c'est-à-dire, pour faire votre présentation. Par la suite, nous aurons un échange — vous êtes familier avec notre processus — avec les membres de la commission. À vous la parole.

Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)

M. Leblanc (Michel) : Alors, merci beaucoup. Je vais commencer d'entrée de jeu pour simplement préciser, à ceux qui ne le sauraient pas, ce qu'est la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. C'est une organisation qui a maintenant 193 ans d'histoire, qui a été impliquée à peu près dans tous les grands dossiers relatifs à la prospérité de Montréal et au climat d'affaires pour ses entreprises. Et nous avons été attentifs et impliqués dans le dossier du taxi depuis longtemps, mais récemment, depuis deux ans, plutôt actifs. On a tenu des événements, on a fait un forum stratégique où, sur la même tribune, sont venus des représentants de Taxelco, des taxis eux-mêmes et d'Uber. On a eu un conseiller stratégique d'Uber venir à notre tribune, Alexandre Taillefer a rendu public à notre tribune son projet, son modèle d'affaires pour Téo. Et récemment on avait participé aussi à la consultation, l'été dernier, qu'avait mise en place le ministre Poëti.

Je vais d'abord ouvrir en disant : Bravo! Bravo à cette commission! Bravo! Je pense qu'on est au cœur du travail d'un législateur, et c'est de regarder si les lois sont appropriées et si on doit les changer, et je pense que c'est le bon moment pour faire ça. Je vous dirais d'entrée de jeu que la communauté d'affaires de la région métropolitaine me signale régulièrement et fréquemment depuis des années des énormes insatisfactions par rapport à la façon dont le service de taxi était livré à Montréal. Alors, ce n'est pas surprenant qu'on y soit ici aujourd'hui.

D'abord, il y a eu une énorme insatisfaction. L'insatisfaction était multiple. Évidemment, les gens allaient à l'étranger, ils pouvaient payer avec carte de crédit, étaient ici, à Montréal, incapables de payer par carte de crédit, avaient l'impression que les voitures n'étaient pas en bon état, que les chauffeurs, bien souvent, ignoraient la ville, et, à la fin, se sentaient particulièrement impuissants sur comment témoigner de cette frustration, comment faire changer les choses. Et, on va se le dire, un jour est arrivé Uber et ça a changé complètement la donne. Les gens du milieu des affaires ont eu l'impression que soudainement il y avait une prise sur ce service qui est le transport rémunéré de personnes, pouvaient choisir, pouvaient commenter et pouvaient payer simplement. Et, quand vous avez eu le représentant d'Uber qui est venu ici, de toute évidence, il y a de la demande pour son service et il y a des gens qui l'utilisent.

Maintenant, une fois qu'on a dit ceci, moi, j'aimerais puis je vous le dis d'entrée de jeu... on a préparé un mémoire où on donne de l'information et on ne sait pas tout. On donne l'information qui, on pense, pourrait être utile à la réflexion et on ne s'inscrit pas dans, je dirais, une lutte Uber ou anti-Uber. Ce n'est pas dans cet esprit-là qu'on est venus, mais on est venus en se disant : D'abord, il faut se poser la question : Comment se fait-il qu'à travers toutes ces années d'un modèle qu'on a mis en place de gestion de l'offre on ait laissé aller ce modèle au point où, d'abord, on a une industrie qui s'est sentie peut-être faussement protégée, qui n'a pas innové, qui n'a pas été à l'écoute des clients et qui finalement a été à la merci d'une innovation venue d'ailleurs, qui a créé un véritable raz-de-marée? Et donc le système en place est fautif.

La première recommandation qu'on fait, c'est d'aller dans le sens de ce qu'on pense que vous voulez faire et c'est de changer le modèle en place. Le système doit être modifié. Ce n'est pas des ajustements de paramètres que ça prend, ça prend un nouveau système.

La deuxième chose, l'innovation qui est arrivée, elle est venue d'ailleurs, mais elle a tout emporté parce que les gens s'y sont reconnus. Ça fait des années qu'on dit qu'à Montréal il doit y avoir une prise de conscience de la révolution du numérique, de la révolution du commerce en ligne, la ville intelligente. Or, le taxi et cette industrie du taxi ne se comportaient pas comme étant un lieu d'innovation, comme étant un lieu de ville intelligente, et, quand c'est arrivé via Uber, on s'est réveillés, et on s'est bien réveillés, et Taxelco et le projet Téo, c'est exactement comme ça qu'on devrait réagir et c'est comme ça qu'on aurait dû réagir avant. Et j'aime beaucoup Alexandre Taillefer, et j'ai mobilisé, et on va essayer de mobiliser la communauté d'affaires pour que son projet marche, mais la réalité, c'est qu'Alexandre s'est probablement penché sur ce sujet-là quand est arrivée la révolution Uber, et c'est pour ça qu'on dit que le modèle ne fonctionnait pas, mais que le prochain modèle qu'on doit mettre en place doit tenir compte qu'on veut de l'innovation, qu'on veut que l'innovation soit adoptée le plus rapidement possible et qu'éventuellement le client soit au cœur de cette industrie qui voudrait le satisfaire de mieux en mieux grâce à l'innovation.

Troisièmement, on espère qu'on va voir venir pour qu'on ne vive pas une crise au cinq ans. J'étais à une rencontre des présidents de chambres de commerce il y a un mois, où un des thèmes à l'ordre du jour était l'automatisation des flottes dans les villes américaines, et on parle de cinq ans. Cinq ans, c'est plus proche de nous en avant que la création d'Uber en arrière. Donc, c'est simplement pour dire... Je ne dis pas que le projet de loi ou la loi, si elle devait être modifiée, devrait tout de suite intégrer les voitures automatisées, mais il faut tenir compte que ça s'en vient.

Dans le mémoire que vous avez, on s'est penchés sur la question du système en place du point de vue des permis existants. Nous estimons que le système de permis existant n'est pas optimal, qu'on doit envisager soit de racheter les permis ou, à tout le moins, de compenser les détenteurs de permis de taxi pour la perte de valeur. L'État, jadis, en a vendu, a empoché. Les citoyens, donc, ont empoché la valeur des taxis initiale, les citoyens devraient, collectivement, partiellement payer pour un système qui est désuet. On pense qu'il y a des hypothèses là-dedans qui vont assurément inquiéter les détenteurs de permis actuels.

Ailleurs dans le monde, on commence à envisager des montants de 25 000 \$, des montants de 20 000 \$ en compensation. Quand on pense que la spéculation, la vente des permis a généré des prix jusqu'à 290 000 \$ à Laval, ce qu'on s'aperçoit, c'est qu'il y a un prix qui est complètement déconnecté de ce que ça devrait valoir normalement. Et donc, dans le cas où on rachèterait les permis, on compenserait pour une perte de valeur, on ne pense pas qu'on devrait viser 200 000 \$ ou 290 000 \$. Alexandre Taillefer a parlé de 150 000 \$, on voit des endroits où c'est plutôt à 20 000 \$. Nous, on estime que, sur la base d'un rendement normal, les taxis devraient valoir un petit peu au-dessus de 20 000 \$, vers 30 000 \$.

Évidemment, si je détenais un permis de taxi que j'avais acheté il y a deux ans et non pas il y a 20 ans, je serais très inquiet, mais la réalité, c'est que le système ne fonctionne pas. Si on se met à racheter les permis, est-ce que c'est l'État qui doit payer entièrement? Après réflexion, après sollicitation autour, la réponse qui est venue : Non, les

utilisateurs du service bénéficieraient d'un système nouveau, d'un système qui garantirait que l'innovation est adoptée rapidement, et donc il serait normal de demander aux utilisateurs de taxi qui s'en viennent de contribuer à payer pour racheter des permis ou compenser. Et là on a mis des montants, on a testé des montants qui pourraient illustrer combien les utilisateurs pourraient payer. Ça diminuerait le fardeau à l'État, mais ça ne veut pas dire qu'il n'y en aurait pas, et ça permettrait de compenser les chauffeurs de taxi pour la perte de valeur de leur permis.

• (17 h 10) •

Maintenant, on arrive au cœur du sujet. On pense que les applications comme Uber, c'est la première application. Un jour, il y a eu Expedia, après ça il y a eu TripAdvisor. Expedia a permis à tout le monde de comparer les prix des chambres d'hôtel, TripAdvisor a permis à tout le monde de commenter les chambres d'hôtel et éventuellement de choisir des hôtels correctement.

Il va y avoir la même chose avec Uber. On nomme, dans le mémoire, cinq autres applications qui peuvent s'en venir. Il va y en avoir d'autres. Donc, le mémoire dit : On ne doit pas modifier la loi en fonction d'Uber, on doit modifier la loi en fonction d'une tendance qui va venir considérablement modifier comment ça va se passer. Et dans ce contexte-là, ce que ça veut dire, c'est qu'outre le rachat des permis on pense qu'on doit après ça permettre à des chauffeurs d'offrir un service à la Uber à partir d'un permis qui ne serait probablement pas un permis de taxi, mais où sont vérifiées que les assurances sont correctes, où sont vérifiées que les antécédents judiciaires sont pris en compte et où donc la sécurité, du point de vue de l'usager, est garantie parce qu'il y a un contrôle sur le chauffeur, sa voiture et ses assurances.

Quant à la question des taxes, quant à la question des impôts, quant à la question des taxes, on pense que c'est assez simple. C'est absolument anormal que présentement il y ait des activités commerciales au Québec qui ne soient pas taxées. Je l'ai dit à plusieurs reprises, le milieu des affaires est très clair là-dessus, ça doit être équitable pour tout le monde, et donc on pense qu'il serait assez simple de réclamer que tout intermédiaire, incluant les applications, fournisse le numéro d'assurance sociale, le nombre de courses, les montants payés ou obtenus par des chauffeurs aux trois mois. Ça permettrait à l'État de faire le suivi et de réclamer les taxes que les chauffeurs auraient dû verser ou que les chauffeurs, via leur application ou leur compagnie, pourraient verser.

Quant aux impôts, on pense que de cibler Uber sur la question de l'évitement fiscal ou de l'évasion fiscale, c'est faire fausse route. Le problème n'est pas Uber. Le problème, c'est le régime fiscal qui permet des «schemes» à la Uber. Et là, donc, à ce moment-là, ce n'est pas de dire : On bloque Uber à cause du «scheme», c'est on doit bloquer ce type de «scheme» là. Il n'y a personne dans le milieu des affaires qui pensent que l'évasion fiscale doit être légitimisée, et l'évitement fiscal, la plupart des gens dans le milieu des affaires pensent qu'on devrait l'endiguer. Donc, à ce moment-là, ce n'est pas de focaliser sur Uber, mais qu'est-ce qui permet à Uber d'opérer comme ça. Ça devrait nous préoccuper tous.

À la fin, je vous invite à avoir à l'esprit que le taxi, c'est une industrie, c'est un service privé vendu à des gens qui sont normalement capables d'évaluer la valeur de ce qu'ils achètent. Donc, de ce point de vue là, ce n'est pas un service public, ça ne doit pas être considéré comme tel, mais ça doit être encadré comme étant un service public. Maintenant, je suis ouvert à vos questions.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons passer au côté gouvernemental. M. le ministre.

M. Daoust : Merci. Merci, M. Leblanc. Écoutez, effectivement, vous êtes dans la région où l'industrie du taxi, il y a... je pense que le territoire que vous desservez couvre quelque chose comme 50 % de l'industrie du taxi au Québec, et on a entendu toutes sortes de façons, justement, de repenser la réglementation. Je pense que, de façon générale, les personnes présentes ici, que ça soit de la première, deuxième opposition ou le gouvernement, on comprend qu'il y a lieu de revoir la pratique, qu'Uber amène des changements, et on n'est pas fermés à ça, et on est tout à fait d'accord avec vous que notre rôle, ce n'est pas de réglementer Uber, c'est de réglementer l'industrie du taxi du futur et de voir comment on peut accommoder tout ça.

Contrairement à d'autres juridictions, d'abord, c'est réglementé sur une base provinciale. Ce n'est pas municipal, comme on retrouve, par exemple, en Alberta, où une ville décide oui, puis l'autre décide non. C'est une industrie qui est réglementée depuis un bon moment et où il s'est installé, puis on peut toujours dire que ce n'est pas correct, mais il s'est installé un système de gestion de l'offre où on a dit : Il y a 8 500 permis. On a eu tantôt quelqu'un qui nous a dit : Écoutez, normalement, tu as un permis par 800 personnes, puis à Montréal on en a un par 400 personnes parce que c'est un milieu qui est attrayant. Alors, ce qu'ils font, c'est qu'ils viennent... ça veut dire qu'on a beaucoup d'offre à Montréal.

Et je suis d'accord avec vous qu'il y a eu beaucoup de critiques à l'endroit de l'industrie du taxi : ce n'est pas toujours propre; les suspensions ne sont pas toujours bonnes; ça ne sent pas toujours bon; souvent, il parle fort au téléphone ou elle parle fort au téléphone, pendant qu'elle nous conduit, sur des sujets qui ne nous intéressent pas. Donc, on veut quand même ramener l'industrie du taxi à avoir un transport qui est respectueux du client. Et d'ailleurs, dans les trois grands objectifs que nous nous sommes fixés, il y a la sécurité des passagers, mais il y a la qualité de service aussi puis il y a finalement le traitement équitable. Et la seule raison pour laquelle il y a une levée de boucliers sur Uber puis il n'y en a pas une sur Téo, c'est qu'il y en a une qui respecte les règles puis l'autre ne les respecte pas. Alors, c'est ce qui a fait le fondamental dans tout ça, et on ne cible pas Uber, mais Uber a décidé de s'exposer. Alors, c'est sa décision, puis je ne voudrais pas qu'on déplace le débat à cause de ça.

Maintenant, ce qui... et je fais le commentaire puis je l'ai fait tantôt, une des grandes difficultés dans tout ça, c'est qu'il y a des gens qui, de bonne foi, ont acheté des permis. Ils ont mis des hypothèques sur leur maison parce qu'à 200 000 \$ il n'y a pas une banque qui va te prêter avec un revenu de chauffeur de taxi, qui va te prêter à moins que tu aies d'autres garanties. Il y a des gens qui se sont mis à deux, à trois pour être capables de s'acheter un emploi, mais, à tort ou à raison, ils ont ce permis-là qu'ils ont payé cher. D'autres les détiennent depuis longtemps, et ça a pris une valeur marchande parce qu'on a eu une gestion de l'offre.

Moi, je pense à la base qu'on doit respecter ces gens-là, on doit respecter les personnes qui sont présentes. On peut vouloir changer le système, mais on aura une période de transition, on devra penser à une période de transition, il me semble en tout cas, si on veut aller vers d'autres choses, une décision qui n'est pas encore prise. Mais, si on veut faire cette transition-là dans ce que vous dites, comment... Le gouvernement ne paiera pas 1,7 milliard pour acheter les permis, c'est clair. Et je serais surpris que votre organisation dise : Oui, oui, il faudrait que le gouvernement taxe puis il faudrait que le gouvernement emprunte. En tout cas, vous seriez en porte-à-faux avec vos déclarations précédentes, hein, dans d'autres domaines.

Alors, j'aimerais ça vous entendre sur cet écheveau-là, là, qui est compliqué. Comment on le dénoue?

M. Leblanc (Michel) : Bien, on est au coeur du problème, puis je suis heureux que vous l'abordiez vous-même parce que c'est comme ça qu'on a abordé la contribution qu'on pourrait apporter, c'est-à-dire que, pour nous, c'est clair qu'on ne peut pas se dire : O.K., ad vitam aeternam, on est pris dans un système parce que jadis on a commis une erreur, puis ça a créé cette situation où des individus sont pris avec un permis qui va perdre de la valeur.

Évidemment, quand on réfléchit à ça, quelqu'un qui a ouvert un magasin vidéo, de location de films vidéo, deux, trois ans avant l'arrivée de Netflix et des autres services de télé à distance a aussi perdu 200 000 \$, 300 000 \$ ou 100 000 \$, avait peut-être hypothéqué sa maison. En affaires, ça arrive des mauvaises décisions d'affaires et ça peut arriver dans le taxi. Donc, de penser qu'on devrait parfaitement indemniser des gens qui ont pris une décision d'affaires, pour nous, ça nous paraît excessif. Je ne pense pas que c'est le rôle de l'État.

Par contre, l'État a la responsabilité d'avoir mis en place ce système-là à l'origine, et quelque part, je le disais, a encaissé à l'origine une somme qui était somme toute modeste, mais de valeur d'émission des permis, et quelque part, donc, l'État, à notre avis, doit effectivement dédommager. Les dédommagements en Australie présentement, c'est à peu près 20 000 \$ à 25 000 \$ par permis. Je ne suis pas sûr que les chauffeurs australiens disent que c'est ce qu'ils veulent, mais c'est ça que le gouvernement australien vient de déterminer. À d'autres endroits, on utilise une taxe par course pour monter une cagnotte. Est-ce que ça va être suffisant? Je ne crois pas. C'est pour ça que je pense qu'il va y avoir un coût pour l'État. Mais moi, je pense que c'est là où vous devez aller, c'est-à-dire racheter, compenser les chauffeurs pour qu'on parte avec un nouveau système. Il pourrait rester une valeur résiduelle si on allait vers le fait que seuls des taxis ayant ce type de permis là puissent prendre des pickups sur la rue, ou des gens à génération spontanée, ou bien faire des files d'attente dans des endroits prédésignés. Il pourrait rester une valeur résiduelle à ce permis, mais il va y avoir nettement une baisse de valeur, c'est certain.

M. Daoust : J'ai une autre question pour vous, M. Leblanc. Actuellement, vous avez des zones, hein, A-5, A-11, il y a des agglomérations, il y a des droits de pratique, et naturellement, quand on prend une application qui ne respecte pas les règles, bien, ils font un aller puis un retour, et on parle du décloisonnement à ce moment-là, mais ça, ça veut dire que le permis, il est ouvert partout.

Sur le décloisonnement ou le maintien du cloisonnement, la position de la Chambre de commerce de Montréal est quoi?

• (17 h 20) •

M. Leblanc (Michel) : C'est d'abord, d'un point de vue écologique, du décloisonnement parce que c'est un non-sens d'avoir toutes ces voitures à Montréal qui font un trajet à vide systématiquement. Deuxièmement, moi, je suis très sensible à l'argument qui est invoqué par ceux qui disent qu'il faut que l'offre puisse être souple en fonction des besoins. Et donc il faut que, lorsque les gens finissent soit au Centre Bell, soit lorsqu'il y a un événement à Osheaga, puis qu'ils vont se retrouver à une station de métro à trois heures dans la nuit, que les taxis puissent s'ajuster en fonction de cette demande de pointe, et c'est ça qu'Uber permet.

On ne le dira pas assez, là, mais moi, quand je rencontre des gens d'affaires, là, puis si je vous passe un message direct qu'ils me demandent de vous passer, c'est : Dis-leur qu'on dit merci à Uber. Puis ce n'est pas Uber nécessairement, c'est la fluidité, la facilité qu'Uber a générée d'avoir une voiture à peu près n'importe où à Montréal, à peu près n'importe quelle heure. Et, à part ceux qui n'ont pas su ce que ça voulait dire 8,5 fois plus que d'habitude, les gens, en général, ne me parlent pas du fait que les prix sont très différents. Du point de vue de la communauté d'affaires, je vous dirais, les prix ne sont relativement pas un enjeu.

Dernier point, si vous allez dans des aéroports américains, maintenant vous ferez attention, là, à la plupart des aéroports, il y a une sortie, c'est «taxi cab» puis, à côté, c'est genre «collective transport», et c'est deux endroits identifiés, et on va à «collective transport» si on appelle un Uber ou un lift et on attend là sa voiture qu'on a commandée, qui va arriver nous chercher, puis on sait qu'il arrive parce que, sur l'application, ça nous le dit. Bref, c'est en train d'entrer dans les moeurs.

Ma préoccupation d'un point de vue de Montréal innovant, visage de Montréal innovant, c'est que si ces gens-là arrivent à Montréal et qu'on leur met dans la face qu'à Montréal c'est interdit puis surtout si, en plus, ça devait arriver qu'on arrête le chauffeur de Uber ou le chauffeur de l'application pendant que le visiteur est en ville, ça va être des situations embarrassantes. Donc, j'ai l'impression qu'il faut tenir compte aussi de ce qui se passe ailleurs sur le continent pour faciliter le service et faciliter, je dirais, cette innovation. Tout à l'heure, j'entendais : On aimerait mieux encourager des innovations, des applications développées ici. Ma grande préoccupation, c'est que le système actuellement, il n'encourageait personne d'ici à développer des applications. Personne d'ici ne pensait qu'il pouvait changer le système, et c'est ça, la plus grande faille du système qu'on a en place.

M. Daoust : Quand vous me dites que le prix pour le monde des affaires n'est pas un enjeu, ayant été dans le monde des affaires pendant 45 ans, quand c'est ton employeur qui rembourse, c'est sûr que le prix n'est pas un enjeu, on comprend

ça. D'ailleurs, beaucoup de gens d'affaires, quand ils voyagent aux frais de leur employeur, voyagent en classe affaires puis, quand ils voyagent à leur frais, ils sont en classe économique.

M. Leblanc (Michel) : Est-ce que les ministres font ça?

M. Daoust : Alors, je pense que l'argument du monde des affaires, tant que c'est l'employeur qui paie, ce n'est pas grave, hein? On se comprend sur ça, puis peut-être qu'appeler Uber, c'est une bonne façon, mais je suis prudent dans ça. Maintenant, l'autre préoccupation, puis c'est un sujet qui a été soulevé, la veille de Noël, là, ou la veille du jour de l'An, là, il n'y a pas beaucoup de taxis.

Est-ce que la chambre est favorable à avoir une tarification qui tiendrait compte de moments comme ceux-là, ou d'heures de pointe, ou quand il y a plus de besoins, pour qu'il y ait plus de services?

M. Leblanc (Michel) : C'est là où j'ai l'impression qu'il faut être attentifs puis qu'il faut que l'encadrement soit, je dirais, attentif aussi, c'est-à-dire, ce qu'on pense, nous, c'est que la solution optimale, c'est de la concurrence. Si jamais un Uber, n'importe lequel, devenait en situation de monopole, ça ne serait pas optimal, et donc on ne veut pas ça, et c'est ça qui permettrait des exagérations en période de très forte demande. Dans la mesure où il y aurait trois, quatre, cinq, six groupes, s'il y en a un qui dit : Moi, c'est 8,5 fois parce que la demande est forte; puis il y en a un autre qui dit : Moi, c'est quatre fois parce que la demande est forte; puis il y en a un qui dit : Moi, je ne change pas mes tarifs, les gens vont savoir où appeler. Ça se passe n'importe où. Si vous voulez aller dans le Sud à Noël, ça coûte plus cher qu'aller dans le Sud à d'autres moments de l'année. Puis il y en a qui disent : Moi, je n'augmente pas autant mes prix à Noël pour aller dans le Sud puis ils vont peut-être avoir plus de marché.

C'est la même dynamique qui devrait se produire dans le taxi avec des gens qui sont éveillés au fait qu'il faut lire qu'est-ce qu'on nous dit quand on nous envoie un avis.

M. Daoust : Et le dernier point que je voudrais faire... Je comprends la notion, là, où il y a plus de demande à certains moments, mais, en même temps, une des préoccupations que nous avons, c'est la qualité du service qui est livré à la clientèle. Au-delà d'avoir un transport, encore faut-il qu'il soit agréable.

Et, si vous aviez à faire des recommandations à la commission, comment on fait pour faire en sorte que le service, qui a été fort critiqué puis qui est encore critiqué, des taxis conventionnels, comme je le disais tantôt, là, qui ne livre pas toujours les attentes des clients, comment on corrige cette situation-là?

M. Leblanc (Michel) : Bien, j'ai l'impression qu'en permettant la concurrence, encore une fois... Quand on parle à Alexandre Taillefer de son modèle, les voitures, il les veut propres; les chauffeurs, il les veut informés, il les veut courtois et éventuellement il veut créer de la fierté dans l'utilisation de son service. Moi, je pense que quelqu'un pourrait arriver en disant : Moi, c'est sur le prix que je vais le battre. Mes voitures vont peut-être être plus petites, vont peut-être être moins agréables, mais ça va coûter moins cher, je vais ramasser un différent type de clientèle.

Ce qui était ennuyeux jusqu'ici, c'est qu'on n'avait absolument aucun choix. Vous alliez dans une file devant un endroit puis vous ne vouliez pas prendre la première voiture, vous ne pouviez pas choisir la quatrième parce que celle-là, elle est propre. Les trois premiers en avant n'allaient pas accepter puis les autres allaient, de toute façon, refuser de vous embarquer. Vous vouliez prendre une voiture qui passe sur la rue parce que lui accepterait la carte de crédit, puis les gens dans la file ne l'acceptaient pas, le chauffeur qui passe dans la rue avait peur de comment les autres vont réagir.

Bref, tout le système n'était pas en fonction du consommateur, de l'individu qui veut un bon service, était en fonction des chauffeurs de taxi qui ont leurs propres règles et qui les imposent. Je vous dis, si les chauffeurs de taxi savent qu'ils sont évalués via des applications, si éventuellement on peut choisir qui on veut, les chauffeurs de taxi vont se mettre à se préoccuper de comment les clients les jugent et vont améliorer leur service.

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

M. Bolduc : Merci. Bonjour, M. Leblanc. Moi, j'ai une question un peu plus large, qui regarde, en fait, tout l'enjeu de l'offre parce qu'on a ici tout près de 8 500 permis, et les gens ont payé de plus en plus cher pour ces permis-là puis, à la fin, ils se retrouvent avec des revenus de plus en plus limités, ce qui leur force finalement à réduire leur valeur de véhicule, leur nettoyage, leur inspection, le travail qu'ils mettent dans leur labeur, O.K., pour acquérir un revenu qu'ils jugent acceptable. De l'autre côté, quand on est dans un marché totalement libre, bien là, il peut y avoir une multitude de joueurs, puis là ils se compétitionnent sur la qualité du service, puis finalement on peut faire effondrer les prix jusqu'à temps qu'il y ait suffisamment de joueurs qui se retirent pour que l'industrie se normalise.

Tout ça, là, ça crée des bouleversements considérables, puis je pense qu'un des enjeux fondamentaux, c'est d'essayer de voir quelles seraient des voies de passage que je qualifierais d'acceptables sans défaire l'industrie, mais lui permettre de se moderniser, d'avoir une meilleure souplesse et de générer suffisamment de revenus pour être propre, en bon état, dans des véhicules acceptables. Et on le voit facilement dans les industries où il y a une prospérité, l'état de la situation est complètement différent. Vous qui êtes de la chambre de commerce, vous comprenez très bien ces enjeux-là.

Maintenant, on parle de cette voie de passage là. Moi, j'ai un petit problème avec racheter les permis quand les consommateurs les ont déjà payés, ces permis-là, puis là on va les repayer une deuxième fois. Comment on voit un canal, finalement, qui nous permettrait de passer là-dedans puis de moderniser cette industrie-là, permettre aux chauffeurs d'avoir des revenus intéressants et que tout le monde y trouve...

M. Leblanc (Michel) : S'il y en avait une voie, là, on l'aurait trouvée, vous l'auriez déjà trouvée, ce serait facile. Moi, je ne pense pas que c'est facile. Je pense que ça va être douloureux. C'est douloureux présentement parce que le système qu'on a mis en place a été très rigide, n'a pas répondu aux demandes des consommateurs, puis là les consommateurs ont trouvé comment obtenir réponse à leurs besoins.

Alors, les consommateurs, ils bougent vite, vite, vite, là. Je ne sais pas si les gens qui nous écoutent... Puis, si vous avez des jeunes autour de vous, qui ont 20 à 25 ans, mais posez-leur la question, là. D'abord, ils prennent Uber s'ils le peuvent puis, deuxièmement, pendant leurs études ou pendant leurs premières années, ils vont essayer d'être des chauffeurs Uber pour essayer de gagner un peu de sous en plus de leurs revenus ou pendant qu'ils étudient.

La réalité, c'est qu'il y a quelque chose d'emballant dans cette innovation-là, puis nous, on leur parle d'impôts, on leur parle de taxes, on leur parle de permis qui ont été achetés. La réalité, c'est qu'ils ont déjà basculé là-dedans. Le iTunes est là, et on a pu ne pas aimer avant Napster, mais iTunes, maintenant, ça répond aux besoins des jeunes. On est dans la même dynamique, et ça va être douloureux. Et je pense que les gens qui ont acheté des permis de taxi au maximum de ce que ça valait, c'est comme ceux qui ont acheté des actions de Nortel.

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

M. Daoust : Ça va.

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

M. Simard : Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Il reste juste une minute, alors il n'y a pas grand temps.

M. Simard : Eh mon Dieu! Oui, il me reste vraiment une minute, quasiment aussi pire que mon collègue d'en face.

M. le Président, d'abord, premièrement, je suis un petit peu surpris d'entendre vos propos, parce que vous représentez la chambre de commerce, vous représentez des membres, des membres commerciaux. Donc, je pense que ce n'est pas une bonne idée d'essayer de fermer des membres pour ouvrir de nouveaux membres avec de nouvelles technologies, d'abord, premièrement.

Là, on assiste aujourd'hui à Uber qui... C'est du taxi. Tantôt, ce sera l'industrie de la construction; tantôt, ce sera l'industrie de... Et est-ce qu'on va tout fermer pour essayer de donner l'opportunité à quelqu'un qui vient d'ailleurs de nous faire, je vous dirai, n'importe quoi, n'importe comment ou on doit nécessairement améliorer certaines industries, comme Québec est en train de le faire avec son taxi, comme potentiellement on... pourrait y avoir des problèmes avec la construction? J'aimerais vous entendre là-dessus.

Le Président (M. Reid) : M. Leblanc, vous avez 10 secondes.

M. Leblanc (Michel) : De toutes nos analyses, là, la réponse, en simple, c'est : Si on n'est pas capables d'être vite et d'être les innovateurs, votre réponse : On va tout fermer. C'est vraiment ça qui est en train de nous frapper, et on peut se mettre la tête dans le sable, ce qui s'en vient, c'est une révolution, comme vous l'avez dit, dans chacun des secteurs, c'est la rencontre du numérique et de la vie, du réel. Et, dans chaque secteur, ça va se produire, et si on n'est pas, nous, les innovateurs, ils vont venir des États-Unis, ils vont venir d'ailleurs, et nos gens vont vouloir les adopter. C'est clair, clair, clair dans notre esprit.

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

Mme Ouellet : Oui. Bien, bienvenue, M. Leblanc. On se voit presque à chaque commission parlementaire, donc c'est un rendez-vous renouvelé.

On va continuer sur la révolution du numérique parce qu'effectivement, dans tout ce qui a motivé cette commission parlementaire là, on parle beaucoup d'applications mobiles. Mais est-ce que, pour vous et pour la chambre de commerce de Montréal, cette révolution du numérique là, on doit la laisser, parce que ça, c'est un choix qui appartient aux législateurs et qui appartient à la société, on doit la laisser se faire au détriment du réel?

• (17 h 30) •

M. Leblanc (Michel) : Je pense que la rencontre entre le numérique puis le réel, elle améliore la situation des gens. Je pense que ça donne de l'information aux gens, ça donne du pouvoir aux gens, et c'est ce pouvoir qui est donné aux citoyens qui devient dérangeant pour les entreprises si elles ne s'adaptent pas.

Et donc, à votre question, moi, je vous dirais, c'est que les gens vont décider d'exercer leur pouvoir. Et le législateur va essayer d'encadrer, mais j'ai bien l'impression que, si on essayait d'encadrer Airbnb, on aurait de la difficulté à mettre un gendarme dans chaque ville ou chaque village du Québec pour aller voir qui dort dans quelle maison, dans quel logement. C'est ça, le pouvoir du citoyen. Je pense qu'on doit l'encadrer, mais il va être plus puissant que la loi, si la loi est inadéquante.

Mme Ouellet : Parce que, vous savez, là, on a exactement deux modèles de développement technologique, on l'a dit un peu plus tôt : Taxelco qui respecte les lois et Uber qui agit en hors-la-loi. Et je pense qu'il y a des choix de société à

faire dans ça, et c'est un peu l'objet des discussions actuellement. Et moi, je pense qu'effectivement les applications technologiques sont en développement et vont continuer à se développer, mais il faut s'assurer que ce soit et pour le bénéfice des consommateurs et pour le bénéfice aussi des travailleurs parce qu'il y a les deux.

Et je pense qu'une société... Si on réussit à avoir des consommateurs, c'est parce qu'il y a du monde qui travaille, hein? Parce que, si vous n'avez plus de travailleur, comme chambre de commerce, vous ne vendrez pas grand-chose. Donc, je pense que c'est important qu'on ait des travailleurs aussi qui fassent des salaires... Plus la classe moyenne est forte dans une société, plus il y a de la consommation et plus l'économie est forte.

Moi, je voulais revenir un peu... Bien, peut-être juste pour votre information... Vous disiez : S'il n'y avait pas Uber, il n'y aurait pas eu d'innovation. Juste vous informer que peut-être que, des fois, ça passe plus inaperçu, mais Taxi Coop, à Québec, ça date de septembre 2013. Donc, oui, Uber était peut-être un peu ailleurs, mais c'était quand même assez émergent, là. Donc, il y a quand même des innovations qui se font, mais on est d'accord que l'industrie du taxi avait besoin d'un petit coup de dépoussiérage, très clairement, et de modernisation, autant pour le paiement électronique, les applications mobiles.

Et vous serez peut-être surpris d'apprendre qu'une de vos recommandations, qui est votre recommandation n° 6, rejoint la recommandation n° 16 du Regroupement des travailleurs autonomes Métallos, donc...

M. Leblanc (Michel) : Nous, on prend les bonnes idées partout et on les partage avec tout le monde.

Mme Ouellet : Donc, sur établir une méthode d'évaluation des chauffeurs, je pense que c'est une des choses qui est assez appréciée des utilisateurs des différentes applications mobiles, de pouvoir justement savoir, que ce soit pour un hôtel ou que ce soit pour un taxi... de pouvoir avoir une évaluation. Puis ça donne, à l'intérieur de ce marché-là aussi, une obligation de peut-être s'améliorer pour être dans une espèce de standard de satisfaction.

Donc, ça, il y a, je vous dirais, une très grande ouverture, de la part des chauffeurs de taxi, d'avoir une application mobile. Ils proposent même une application mobile unique pour l'ensemble du territoire du Québec — j'aimerais ça savoir ce que vous en pensez — qui ensuite pourra... Pour le consommateur, il n'y aurait donc comme pas cinq, six portes d'entrée; une seule porte d'entrée. Mais, après ça, les différentes compagnies peuvent faire la répartition à partir de cette application mobile là.

M. Leblanc (Michel) : Quand il y avait eu la consultation l'été dernier, ils avaient déjà dit qu'ils étaient pour cette application unique. Moi, j'ai vraiment l'impression que, si ce qu'on veut, c'est qu'il y ait des jeunes hommes, jeunes femmes, dans des sous-sols, dans leur salon, qui pensent à des nouvelles applications, c'est parce qu'ils pourraient les tester. Dès qu'on va aller vers un système unique à la grandeur du Québec, on va reproduire cette espèce d'inertie face à l'innovation.

Ce que moi, je pense qu'il serait préférable pour le secteur, là, c'est un signal que quiconque est capable d'arriver avec la meilleure application, là, va pouvoir la tester dans une compagnie plutôt qu'une autre, dans un groupe, dans une ville plutôt qu'une autre. Et c'est comme ça qu'on peut espérer éventuellement avoir des innovateurs qui vont trouver des marchés pour leurs innovations. Si on arrive avec la chape de plomb puis on dit : On a vraiment la meilleure solution puis on la met à la grandeur du Québec, on vient de tuer une porte pour essayer des nouvelles choses.

Mme Ouellet : Mais vous savez, M. Leblanc, que ce n'est pas nécessairement les meilleures innovations qui percent le marché, qu'il peut y avoir de très bonnes innovations, mais que c'est souvent l'entreprise qui a les poches les plus profondes qui réussit à se maintenir dans le marché, même si l'application est moins bonne, mais... On va revenir au Beta, VHS. Même si le produit Beta était meilleur, c'est le VHS qui a percé le marché. Donc, en tout cas, je pense que, sur ça, ce n'est pas...

M. Leblanc (Michel) : C'est toujours l'exemple qu'on donne. Moi, j'en connais un, Beta, VHS, mais quelque part, dans la vraie vie...

Mme Ouellet : C'est ça, mais il y en a plusieurs...

M. Leblanc (Michel) : Dans la vraie vie, là, le consommateur est rarement berné par le mauvais produit si on lui présente autre chose.

Mme Ouellet : Mais je vous dirais que ce n'est pas parce qu'Uber a la meilleure application qu'il perce nécessairement plus le marché. C'est parce qu'ils ont vraiment une stratégie très, très agressive de marketing.

Je voulais revenir sur votre évaluation parce qu'effectivement les permis qui sont là... et je ne sais pas dans le cas de — peut-être vous pourrez me renseigner — dans le cas de l'Australie, c'était quoi, la valeur des permis, parce qu'ils remboursent entre 20 000 \$ et 40 000 \$, mais sur un permis qui valait combien? Parce qu'ici les permis sont entre 150 000 \$ et 200 000 \$, mais votre 280 000 \$, moi, j'ai rarement entendu ça, là. Je pense, c'est une exception, là, et 25 000 \$, ce n'est pas beaucoup pour l'ensemble du permis. Et cet argent-là, ce n'est pas l'État qui se l'est mis dans les poches, là, parce que c'est un marché secondaire. Vous connaissez le principe du marché secondaire. Et donc je faisais un petit calcul, parce qu'on évaluait l'ensemble de la valeur des permis à 1,7 milliard, avec votre 1 \$ par course, ça prendrait 45 ans.

M. Leblanc (Michel) : On a fait le calcul, c'est clair.

Mme Ouellet : Puis là vous avez fait ça, là, en ne prenant pas d'indexation, rien, là, hein? Ça fait que vous êtes «flat rate», pas de taux d'emprunt, pas d'indexation. Donc là, mon 45 ans, il est même un peu bas, là.

M. Leblanc (Michel) : Mais c'est pour ça que je vous ai dit... on a fait l'exercice, vous voyez, nous, on a mis 1 \$ par course, ce qui est le modèle australien, 1 \$ par course sur 10 ans, le nombre de courses qu'on a mis pour l'ensemble des joueurs, c'est 384 millions de dollars. On est sur 10 ans, on a payé peut-être, à ce moment-là, seulement 1/5 ou 1/6 de la valeur totale.

Ce que je dis, c'est : Effectivement, le prix maximal atteint, de 150 000 \$ à 200 000 \$, l'État n'a jamais reçu cet argent-là. C'est un marché secondaire. Il n'y a pas eu tant de transactions à ces niveaux-là. Ça ne doit pas être le prix qu'on vise sur le marché, ça ne se peut pas.

Mme Ouellet : Entre 45 000 \$ puis 150 000 \$, il y a une moyenne marge, là.

M. Leblanc (Michel) : Et c'est là où je pense qu'il y a du travail qui peut être fait pour regarder ça a été quoi, la valeur d'acquisition. Combien de monde ont des permis qu'ils ont achetés à 10 000 \$? Combien de monde ont des permis qu'ils ont achetés à 20 000 \$? Puis pourquoi est-ce qu'on paierait 200 000 \$ ou 150 000 \$ pour un permis que tu as acheté à 10 000 \$, ou à 20 000 \$, ou à 30 000 \$?

La borne élevée n'est pas la valeur réelle qu'on devrait payer, et il y a des gens qui vont perdre de l'argent. C'est sûr que, si on a acheté à 200 000 \$, présentement, on en perdrait, puis éventuellement moi, je ne pense pas qu'on devrait racheter collectivement des permis à 200 000 \$ s'il y a des erreurs d'affaires qui sont commises par des gens. C'est une industrie privée. Il y a du monde dans la société qui ouvrent des commerces à tous les jours puis qui les ferment. Si tu as ouvert un restaurant sur Le Plateau—Mont-Royal, ça se peut très bien que ta clientèle ne vienne plus puis que tu le fermes. Ça s'appelle un changement de zonage, un changement de sens unique dans les rues. Ce n'est pas de ta faute, ça arrive. C'est ça, la réalité du milieu des affaires.

Mme Ouellet : Oui, mais c'est juste que, dans ce cas-ci, c'est exigé de la part du gouvernement d'avoir ces permis-là. C'est comme si on disait : Bien là, parce qu'on a de besoin de construire une route, on exproprie une maison, bien là, c'est dommage, tu l'as payée 15 000 \$ en 1960, bien, on va te payer 15 000 \$ pour. Je ne suis pas sûre que ça passerait fort, fort. Je dois vous avouer, je pense que même vous, si c'était votre maison, vous ne seriez pas d'accord avec cette analyse-là.

Mais en Australie, juste pour le bénéfice de l'ensemble de la commission, savez-vous c'était quoi, la valeur des permis ?

M. Leblanc (Michel) : C'est une valeur qui est plus basse que la nôtre, mais qui est assez élevée aussi. Donc, autrement dit, là-bas, ils compensent partiellement. Ce n'est pas... on rachète...

Mme Ouellet : Oui, mais c'était-u 100 000 \$?

M. Leblanc (Michel) : Il y a des 100 000 \$, il y a... C'est parce que ça dépend des endroits, ça dépend des villes. Il y en avait à 100 000 \$, il y en avait à 150 000 \$, il y en avait en bas de 100 000 \$, dépendamment des endroits.

Mme Ouellet : O.K. Ça fait qu'on ne l'a pas vraiment.

M. Leblanc (Michel) : Mais l'État, c'est par permis, ce qui est compensé.

Mme Ouellet : O.K. Et là quand vous dites, pour les consommateurs... parce qu'on a eu des représentations même des gens de Taxelco qui demandaient d'avoir quand même... puis de d'autres qui demandaient d'avoir, au niveau des tarifs... parce qu'actuellement, vous savez, les tarifs sont fixés par la Commission des transports du Québec, et ce n'est pas pour rien, c'est pour qu'il n'y ait pas d'abus. Et depuis trois ans, d'ailleurs, il n'y a eu aucune augmentation des tarifs, puis on a vu, là, au jour de l'An, ce que ça a donné, là, avec UberX, là, même si vous dites que les gens disent oui, là...

Le Président (M. Reid) : Le temps est terminé, malheureusement. Concluez rapidement parce qu'on n'aura pas le temps d'avoir la réponse.

Mme Ouellet : Oui. Il y a des gens qui proposent d'avoir des tarifs qui pourraient être variables dans le temps en fonction des périodes, mais que ce soit quand même un tarif prévisible puis que, quand le client prend le taxi, sache à quoi s'attendre comme genre de tarif, qu'il n'y ait pas de surprise en arrivant à la fin de la course : Bien, finalement...

M. Leblanc (Michel) : ...ça aiderait à lancer un signal plus intéressant pour les chauffeurs. Alors, oui, ça pourrait être une option intéressante.

Le Président (M. Reid) : Merci. On s'arrête là. M. le député de Groulx, pour le deuxième groupe d'opposition.

• (17 h 40) •

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Leblanc. Alors, écoutez, on est très en faveur de l'entrepreneuriat, et puis c'est ce que les chauffeurs de taxi sont, ce sont des entrepreneurs. Alors, ces gens-là ont investi, là, des montants colossaux, pour les plus récents, pour l'acquisition de leurs permis. Je comprends ce que vous dites, que, par le passé, il y a des gens qui ont pris peut-être 10 000 \$, 20 000 \$, mais souvent, dans la structure financière des gens, bien, ils vont bien souvent prendre la valeur actuelle de leurs actifs pour pouvoir aller chercher des emprunts. Alors donc, ils peuvent porter ça en garantie.

Donc, je suis un petit peu mal à l'aise avec l'idée de compenser en fonction de coût d'acquisition et non pas en fonction de valeur marchande. Peut-être que la valeur marchande est peut-être un petit peu élevée, là, quand on parle de 275 000 \$ à Laval, mais par contre, entre 275 000 \$ puis 20 000 \$, 30 000 \$ de compensation, il y a un écart qui est très important. Alors donc, on serait plus en faveur de compenser, en fait, la valeur peut-être annuelle, là, d'un permis qui actuellement est peut-être de 150 000 \$ ou 200 000 \$, qui, selon nous, revient à peu près à 10 000 \$, 15 000 \$ par année. Alors, je considère qu'il y aurait peut-être lieu d'établir un mécanisme d'évaluation de ces permis-là qui soit peut-être différent de la formule que vous avez utilisée.

Alors, comment seriez-vous à l'aise, en fait, d'aller au niveau d'un écart qui serait plus, là, dans les six chiffres, finalement, dans une fourchette, là?

M. Leblanc (Michel) : Je ne viens pas défendre la formule, je viens dire que je pense qu'on n'aura pas le choix de compenser ou de racheter. Et dans compenser ou racheter, à ce moment-là, est-ce qu'on prend un prix très élevé? Est-ce qu'on prend un prix plus bas? Est-ce qu'on le fait progressivement?

Il y a des endroits où des gens ont dit : On va en racheter x par année. Moi, ce que je pense, c'est qu'en racheter x par année, tout le monde va vouloir essayer de le vendre la première année en ayant peur que ça perde de la valeur par la suite. Donc, il y a des fausses solutions. C'est simplement que l'innovation qui va submerger le secteur va tuer la valeur des permis de toute façon, va réduire considérablement la valeur des permis. On peut décider qu'on attend trois, quatre ans, puis on regarde jusqu'où ça baissera, puis on rachètera à ce niveau-là, ou bien on a une discussion proactive maintenant.

M. Surprenant : Au niveau de formation des chauffeurs Uber ou autre plateforme, qu'est-ce que vous voyez à cet égard-là? Est-ce que vous pensez qu'il devrait y avoir une formation ou certaines obligations qui ressemblent, qui sont plus similaires à ce que l'industrie traditionnelle du taxi oblige? Alors, je voudrais vous entendre là-dessus.

M. Leblanc (Michel) : Il y a quelque chose qui a évolué, puis dans la communauté des affaires, ça m'a surpris, mais c'est réel, il y a trois, quatre ans, j'entendais des gens qui se plaignaient du fait que les chauffeurs ne connaissent pas la ville. On en parle beaucoup moins, mais là c'est : Ils ne sont pas équipés. S'ils ont le moins possible un GPS à bord, là, bon, bien, ça va faire la job, ils n'ont pas besoin de connaître la ville. Alors là, c'est beaucoup plus au niveau comportemental.

Donc, si on parle de formation, le grand paradoxe, c'est qu'on a moins besoin de gens qui savent où est le Palais des congrès, on a plus besoin de gens qui savent comment on se comporte avec des gens qui ont peut-être une mobilité réduite, qui sont peut-être avec beaucoup de paquets. Je vous le dis, on disait tantôt que ça s'améliore, la ville a rendu obligatoire récemment le fait d'ouvrir la porte quand on va à un système de taxi. Je ne sais pas combien de fois ça vous est arrivé, je cherche encore le chauffeur de taxi qui va m'ouvrir la porte et je suis toujours dans les taxis.

Simplement pour dire, ce type de comportement là, ça peut s'apprendre, ça peut se développer, ce n'est pas naturel présentement. Donc, dans la formation, il y a comment se comporter, il y a évidemment comment... connaître la ville d'un point de vue touristique, ça aurait beaucoup de valeur. Et ça pourrait être encore une fois une ligne de marketing d'une entreprise dans le taxi ou d'un regroupement de chauffeurs de taxi ou d'une application que ses chauffeurs reçoivent cette formation-là. Et Taxelco pourrait être très bien ceux qui disent : Nous, on connaît notre ville, on est capables de vous l'expliquer, on est capables de vous mener là où c'est intéressant dans la ville. Mais la question, elle est... il y a une formation de base puis ensuite ce que chaque regroupement pourrait vouloir développer, mettre en valeur.

M. Surprenant : Très bien. Au niveau de la modulation des tarifs, qu'est-ce que vous en pensez du système actuel où il n'y a pas de limite au niveau des prix qui peuvent être chargés? Je comprends que vous avez dit tantôt, au niveau de la clientèle d'affaires, ça ne cause pas de problème, la modulation. Jusqu'à quel point et puis comment vous voyez ça pour le citoyen qui n'est pas en affaires, en fait?

M. Leblanc (Michel) : Je ne dis pas que la communauté d'affaires veut payer n'importe quel prix. Ce que je dis, c'est qu'entre payer 12 \$ ou 14 \$ pour une course, la communauté d'affaires ne se préoccupe pas de savoir si ça te coûte 12 \$ ou 14 \$.

Le signal des prix, nous, ce qu'on pense, c'est que c'est un signal qui est très puissant. Et, si on était capables d'admettre que travailler de nuit, ça mérite un peu plus ou qu'à certains moments tout le monde prend le taxi en même temps, si tu le prends plus tôt ou plus tard, ça va te coûter moins cher, c'est un bon signal pour le citoyen consommateur puis c'est un bon signal aussi pour le chauffeur, celui qui veut rendre le service.

On pense donc une modulation qui serait laissée libre, mais avec une application qui l'indique d'avance, et donc, quand je l'accepte, je l'ai vraiment acceptée, c'est optimal. Si on ne veut pas aller jusque là parce qu'on pense que les gens vont être insécurisés puis qu'on veut mettre des grilles tarifaires modulées selon l'heure, modulées selon la période de l'année, ça peut être une bonne avenue.

Ce qu'on pense, c'est que le système actuel, lui, n'est pas optimal. Le prix fixe, unique, peu importe l'heure, peu importe le lieu dans la ville, peu importe le moment de l'année, ce n'est pas optimal.

M. Surprenant : Je vous remercie.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Alors, nous terminons avec M. le député de Mercier. Trois minutes, trois minutes.

M. Khadir : Merci. Oui, je vais... Merci d'être présents. Je sais que les entreprises ont une grande responsabilité dans le fonctionnement d'une société, si elles veulent bien le prendre, parce que l'Assemblée que vous voyez ici est payée par l'argent des contribuables, les routes que vous avez empruntées, nos trains, nos hôpitaux, les universités qui forment d'excellents gestionnaires, travailleurs, professionnels qui sont au service de la production, qui profitent en grande partie dans notre système à ceux qui possèdent ces capitaux.

Or, il y a certaines entreprises qui ne veulent pas faire leur part. On y viendra. L'ancien secrétaire au Travail de Clinton, M. Reich, je ne sais pas si vous le connaissez. Robert Reich était un professeur d'économie à l'Université de Californie à Berkeley. Il a été parmi les meilleurs secrétaires d'État américains, de l'avis du magazine *Time*, et il écrit abondamment. Et il a écrit un papier sur cette nouvelle économie en émergence, dont Uber est un symbole, mais il y en a d'autres : Amazon, Airbnb, Upcounsel, Health Tap, bon. Puis il décrit ça comme «the share-the-scrap economy», non pas l'économie de partage, mais l'économie de partage de miettes. Puis il dit, en fait : Dans cette économie-là, le gros de l'argent va aux corporations qui possèdent les applications, hein, l'outil, et les miettes, le «scrap», va sur les travailleurs qui sont sur demande. Un exemple, c'est vraiment Uber, travailleur sur demande qui prend tous les risques, prend sa propre auto, doit être disponible à n'importe quel moment, aucune protection sociale, aucuns bénéfices marginaux, rien. D'accord? Pas de vacances, rien.

Maintenant, vous savez qu'Uber... Qu'est-ce qu'il fait, là, hein? 20 %, parfois même jusqu'à 40 % du trajet, de l'argent qui est fait par le chauffeur va à Uber. C'est payé directement dans une société-écran en Hollande. L'argent est payé en grande partie...

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

M. Khadir : J'y arrive, j'y arrive.

Le Président (M. Reid) : Non, mais si vous avez une question à poser, il reste une minute.

M. Khadir : ...comme rente à une corporation enregistrée au Delaware, qui est un paradis fiscal américain, puis l'argent est transféré aux Bermudes. Est-ce que vous pensez que c'est souhaitable qu'une entreprise fonctionne comme ça, du point de vue des entrepreneurs?

Le Président (M. Reid) : M. Leblanc.

M. Leblanc (Michel) : Non.

M. Khadir : Donc, qu'est-ce qu'on fait avec Uber?

M. Leblanc (Michel) : Admirez comment moi, je vais être clair et comment ça va être court : Non.

M. Khadir : Qu'est qu'on fait alors? Qu'est-ce qu'on fait alors? Qu'est-ce qu'on doit faire avec Uber?

M. Leblanc (Michel) : Alors, ce n'est pas... Et si vous aviez été là... je remarque souvent que vous quittez pendant que je parle quand je viens ici, puis vous revenez à la fin, comme si je n'avais rien dit.

M. Khadir : C'est parce que j'étais à l'autre commission, malheureusement. Je m'excuse.

M. Leblanc (Michel) : Je comprends, mais ça me force à répéter.

Ce que nous pensons, c'est que le problème avec la structure et le comportement fiscal d'Uber n'est pas lié à Uber, mais est lié à comment notre système et notre régime fiscal opère, comment il est structuré. Donc, ce n'est pas de mettre le doigt sur Uber en disant : Uber est une mauvaise firme... et nous sommes contre l'évitement fiscal et nous sommes contre l'évasion fiscale.

M. Khadir : Mais il fait pareil partout.

M. Leblanc (Michel) : Et, si on veut faire une commission parlementaire où on regardera comment on modifie le régime fiscal pour éviter l'évitement et l'évasion fiscale, on sera peut-être tous du même avis. Mais présentement ce qu'il y a ici, c'est un système qui répond aux désirs des utilisateurs.

M. Khadir : Oui, mais ça a un impact sur la société.

M. Leblanc (Michel) : Et c'est dérangeant. C'est dérangeant, mais c'est ça qu'ils veulent.

Le Président (M. Reid) : Merci. Merci. Nous avons terminé. Le temps est écoulé.

M. Khadir : Ça a un impact sur la société. Ça a un impact sur les citoyens.

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

M. Khadir : Ça les prive d'opportunités.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Mercier, la parole est à moi pour pouvoir remercier notre invité de sa participation à nos travaux.

Je lève la séance jusqu'à 19 h 30.

(Suspension de la séance à 17 h 49)

(Reprise à 19 h 31)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Nous poursuivons les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le document d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile.

Ce soir, nous accueillons M. Alain Barré, professeur en droit du travail à l'Université Laval, et ensuite nous entendrons l'Association des transports collectifs ruraux du Québec.

Alors, bienvenue à notre invité, M. Barré. Je vous souligne que vous avez... Je vais vous demander de vous présenter, avec votre titre au long, pour les fins de l'enregistrement.

M. Alain Barré

M. Barré (Alain) : Donc, Alain Barré, professeur de droit du travail au Département des relations industrielles de l'Université Laval.

Le Président (M. Reid) : Merci. Je vais vous donner 10 minutes pour faire votre présentation. Par la suite, nous aurons un échange avec les membres de la commission. Ça va? Alors, à vous la parole.

M. Barré (Alain) : Donc, M. le Président, M. le ministre, Mmes, MM. les députés, j'aimerais tout d'abord remercier toutes les personnes qui ont rendu possible ma présence ici ce soir parmi vous pour que je puisse m'exprimer sur un sujet qui m'intéresse beaucoup et qui est d'un intérêt général certain.

Donc, je souscris pleinement à l'objectif d'un nouveau statut légal devant tendre à la mise en place d'un environnement d'affaires équitable, compétitif et innovant, comme le suggérait le document de consultation du 8 février 2016. Toutefois, prenant pour acquise l'adoption d'un nouveau cadre réglementaire, je vais me situer dans la période postérieure à l'entrée en vigueur de ce nouveau cadre pour m'intéresser essentiellement à la question du statut des chauffeurs associés à Uber. Donc, je vais m'exprimer ainsi, chauffeurs associés à Uber, tant et aussi longtemps qu'on ne connaît pas le véritable statut de ces individus. Je sais que cette question-là n'a pas été débattue au Canada. Elle l'est beaucoup présentement aux États-Unis et elle le sera dans les prochains mois, voire dans les prochaines années. Au Canada, je pense que ça sera peut-être en Alberta que la question sera soulevée pour la première fois compte tenu de l'intégration d'Uber dans le cadre juridique qui va être en vigueur à compter du 1er mars dans la ville d'Edmonton.

Donc, la première des questions : Statut de salarié ou d'entrepreneur? Voilà la question qui est débattue aux États-Unis présentement. Donc, dans les lois du travail, le salarié, c'est celui qui accepte de se placer dans un état de subordination pour fournir une prestation de travail, alors que l'entrepreneur, au contraire, ne se place pas dans un état de subordination. Le Code civil dit même qu'il a le libre choix des moyens d'exécution du contrat et le Code civil ajoute même qu'il ne doit y avoir aucun lien de subordination entre le donneur d'ouvrage et l'entrepreneur, de telle sorte qu'on peut peut-être dire que finalement le Code civil a peut-être un préjugé favorable en faveur de la qualification de salarié par opposition à celle d'entrepreneur puisque, dès l'instant qu'il existe un lien de subordination quelconque, c'est la qualification de salarié qui doit prévaloir.

Donc, au fil des années, la jurisprudence au Québec et au Canada a développé un certain nombre de critères, ce que moi, j'appelle les critères usuels et qui sont mentionnés dans mon mémoire, et, pour le reste, on va porter un jugement d'ensemble ou un jugement global sur la situation de l'individu pour décider s'il est, oui ou non, dans un état de subordination juridique. Donc, la Cour suprême a précisé qu'il n'y avait aucun critère universel qui nous permettait de trancher cette question-là. Donc, on examine l'ensemble des critères, et on se pose la question, et se poser la question, ça peut aussi être formulé de la façon suivante, à savoir : Celui qui fournit la prestation de travail, est-ce qu'il s'intègre à l'entreprise d'autrui? S'il s'intègre à l'entreprise d'autrui, bien, c'est un salarié. S'il travaille à l'exploitation de sa propre entreprise, on dira que c'est un entrepreneur. Et, ici, il est important de souligner que les tribunaux vont s'intéresser bien davantage à la réalité, aux faits, à la réalité de l'accomplissement du travail.

Et ça, c'est important de le mentionner dans le cas d'Uber puisqu'on sait... J'ai eu la chance de consulter un contrat que doivent signer les chauffeurs associés à Uber, et, dans le cadre de ce contrat-là, le contrat est désigné comme étant un contrat de prestation de services. Donc, le contrat de prestation de services, dans le Code civil, est assimilé à un contrat d'entreprise, il est soumis à la même réglementation.

Donc, les individus, les chauffeurs associés à Uber, lorsqu'ils ont conclu ce contrat-là, ils ont accepté que leur relation ne soit pas gouvernée par les lois du travail. Que vaut cette renonciation à l'application des lois du travail? Je vous dirais tout simplement que ça ne vaut pas plus cher que le papier sur lequel c'est écrit. Pourquoi? Parce que c'est la réalité qui compte. Si la réalité montre qu'ils sont dans un état de subordination lorsqu'ils fournissent leurs prestations de travail, incontestablement les tribunaux retiendront qu'ils sont régis par les lois du travail.

Donc, les lois du travail, doit-on le souligner, sont d'ordre public. Ça veut dire quoi, ça? Ça veut dire qu'on ne peut pas renoncer à l'avance aux bénéfices. On ne peut pas conclure une convention par laquelle on se soustrait soi-même de l'application des lois du travail. Les lois sont d'ordre public.

Au Canada, il n'y a pas eu de décision de justice, bien entendu, sur cette question-là à propos des chauffeurs associés à Uber. Aux États-Unis, la jurisprudence a commencé à sortir depuis un certain temps, et il y a une décision quand même qui a fait beaucoup de bruit au mois de juin 2015, il y en a une autre qui va être entendue au mois de juin 2016 dans le cadre d'un recours collectif. Donc, j'aime bien cette décision de l'affaire Berwick, dans l'État de Californie. Pourquoi? Parce que finalement, lorsqu'on lit cette affaire, on constate que le mode de fonctionnement d'Uber est sensiblement le même, qu'on soit aux États-Unis ou ici, au Québec, que le contexte conventionnel semble être le même dans la mesure où le contrat ressemble beaucoup au contrat que les chauffeurs québécois doivent signer ou conclure, et finalement les critères retenus par la jurisprudence en Californie ressemblent beaucoup aux critères utilisés au Québec. Et le commissaire du travail en arrive lui aussi à se poser à peu près le même genre de question : Est-ce que Mme Berwick s'intègre à l'entreprise d'autrui ou elle travaille à l'exploitation de sa propre entreprise? Incontestablement, de manière très lapidaire, il conclut que Mme Berwick s'intègre en tous points à l'entreprise exploitée par Uber.

Donc, je sais qu'au lendemain de cette décision Uber va dire : Non, ça n'a pas d'importance, ça n'a pas de portée, ça règle uniquement le cas de Mme Berwick. Ça, je pense que c'est d'attacher peu d'importance à la valeur persuasive des arguments apportés par un tribunal administratif, soit-il un simple commissaire du travail en Californie.

À la lecture de cette décision, moi, je pense qu'ici, au Québec, si un tribunal était confronté, toutes choses étant égales par ailleurs, compte tenu de la preuve qui serait présentée devant le tribunal, donc je pense qu'un tribunal en arriverait forcément à la même conclusion. Et, sur cette question-là, en bout de ligne, bien, je pense qu'il appartiendra à Uber de décider si l'application des lois du travail est compatible avec son modèle d'affaires.

Donc, la distinction entrepreneur salarié est aussi pertinente en droit fiscal parce qu'on sait que l'entrepreneur est habilité à soustraire un certain nombre de dépenses du revenu généré par l'exploitation de son entreprise pour être finalement imposé uniquement sur son revenu net d'entreprise, alors que le salarié n'est pas habilité à opérer de telles soustractions de son salaire qu'il reçoit d'un employeur.

• (19 h 40) •

Donc, s'il nous apparaît indiscutable que le statut de salarié doit être reconnu ou devrait être reconnu éventuellement aux chauffeurs associés à Uber, il serait peut-être légitime, pour ces mêmes chauffeurs, de rechercher la qualification d'entrepreneur face à l'application des lois fiscales, étant entendu, et c'est ce que j'enseigne depuis très longtemps, il y a des décisions de justice qui, à mon sens, vont dans ce sens-là, la frontière entre l'entrepreneur et le salarié ne se situe pas nécessairement au même endroit que l'on soit en droit fiscal ou en droit du travail. Et, compte tenu que moi, j'entretiens une acception relativement large de la notion de salarié, je comprends qu'un individu qui peut être propriétaire de son outil de travail, parfois c'est tout simplement un photographe, un appareil photo ou un portable, mais ici, ça, c'est une voiture. Et parfois, dans le domaine des transports, ce sont des tracteurs, des outils de travail qui représentent et qui génèrent des coûts importants pour celui qui l'exploite.

Je pense que cet individu-là pourrait être habilité à obtenir un statut d'entrepreneur face aux lois fiscales pour lui permettre de soustraire les dépenses encourues pour générer le revenu qu'il reçoit. La question est aussi intéressante en matière de responsabilité civile extracontractuelle car je me rappelle d'avoir vu sur mon ordinateur, là, M. Guillemette ici même nous dire que finalement Uber avait des polices d'assurance pour se prémunir contre les risques inhérents à l'exploitation de son entreprise, notamment les condamnations dont pourrait faire l'objet d'Uber en raison des fautes commises par ses propres préposés.

Donc, quand j'ai entendu M. Guillemette nous dire ça, ah, je me suis dit instantanément : Ah! il agit vis-à-vis ses chauffeurs comme s'ils étaient des salariés au sens des lois du travail, parce que, s'ils sont des salariés au sens des lois du travail, incontestablement, l'employeur est responsable. C'est l'article 1463 du Code civil. Je me suis dit que, par contre, c'était de bonne guerre pour Uber de se protéger ainsi contre les fautes qui pourraient être commises par ses chauffeurs, même si elle leur dénie la qualité des salariés, parce qu'un tiers victime pourrait, lui, choisir de poursuivre Uber et d'invoquer cet article 1463, et un tribunal pourrait peut-être condamner Uber. C'est normal.

Le Président (M. Reid) : M. Barré, je vais devoir vous interrompre parce qu'on a passé la période de 10 minutes, à moins que les membres de la commission préfèrent vous écouter un peu, puis on pourrait redistribuer le temps qui restera de la même façon.

M. Daoust : Je pense qu'on a des questions.

Le Président (M. Reid) : On peut y aller avec des questions? Alors, monsieur... Il y a d'autres éléments que vous pourriez reprendre parce que vous allez avoir du temps de réponse.

M. Barré (Alain) : Oui, oui, en répondant aux questions, oui.

Le Président (M. Reid) : Alors, M. le ministre, vous avez la parole.

M. Daoust : Oui. Actuellement, les chauffeurs d'Uber, selon, en tout cas, l'évaluation du gouvernement — je pense que celle des oppositions aussi — n'ayant pas de permis de taxi, mais ayant une opération de taxi, opèrent dans l'illégalité.

Est-ce que le fait d'avoir une entreprise qui opère dans l'illégalité ça ne remet pas en question la notion de travailleur autonome puis la notion de salarié?

M. Barré (Alain) : Je pense que, dans l'introduction de mon mémoire, je me suis dit que je me situais après l'entrée en vigueur d'un nouveau cadre juridique applicable à tous. C'est dans cette perspective-là que je suis venu ici pour discuter de la question du statut des chauffeurs.

Donc, il y a une question préalable. Il faut savoir est-ce que l'activité économique menée par Uber au Québec est conforme aux lois québécoises. Vous en avez beaucoup discuté, je pense, cette semaine. Éventuellement, des tribunaux pourront se prononcer sur cette question-là, mais moi, je m'intéresse à la question qui est présentement débattue aux États-Unis, à savoir est-ce que ces chauffeurs-là sont des salariés au sens des lois du travail dans l'optique d'une nouvelle réglementation, d'un nouveau cadre légal.

M. Daoust : D'accord. Alors, regardons-le de la façon suivante. Imaginons pour un instant que nous avons un Uber respectueux de nos règles, de nos lois, de nos façons de faire les choses. Il y a deux sortes de chauffeurs qui pourraient offrir leurs services à Uber ou à toute technologie similaire, disons ça comme ça, parce que je ne veux pas singulariser Uber. Il y a celui qui offre son permis de taxi, celui qui offre sa qualification de chauffeur, très différent, parce que, vous savez, il y a 8 500 permis de taxis puis il y a 22 000 chauffeurs au Québec, 22 000 personnes qui détiennent un permis de chauffeur de taxi, mais il y a 8 500 porteurs de permis de taxi. C'est deux mondes.

Alors, j'aimerais que vous me disiez ce que vous pensez de la distinction entre les deux, celui qui arrive avec son permis de taxi et qui offre ses services comme chauffeur puis aussi de dire : Écoutez, moi, je suis prêt à faire 60 heures par semaine, mais il y en a 168 heures dans une semaine, je vous loue mon permis pour une semaine et puis je travaille sur mon permis, je vous permets de louer les autres heures. Est-ce que c'est encore un salarié dans votre...

M. Barré (Alain) : Pour le compte d'Uber?

M. Daoust : Oui.

M. Barré (Alain) : Pour le compte d'Uber... Donc, il faudrait peut-être préciser votre question, là, pour que... Oui.

M. Daoust : Alors, je recommence. O.K. Uber ne détient pas... Imaginons qu'Uber ou toute opération similaire, on l'appelle Uber de façon générique, là, mais Uber loue d'un détenteur de permis de taxi son permis, et le détenteur du permis qu'on vient de lui louer, imaginons, pour les fins de la discussion, 300 \$ pour une semaine, il lui dit : Moi, je veux faire 60 heures sur ces heures-là, sur le 168 heures que comporte une semaine quand on compte jour et nuit. Ils font des heures épouvantables.

Alors, imaginons qu'il dit : Moi, là, je vais prendre 60 heures puis je choisis, là, je fais les bonnes heures de la journée, mais le reste du temps tu peux louer à un autre, mais je te loue mon permis de taxi puis, dans ce permis-là, je veux avoir un certain nombre d'heures à moi, mais je veux bénéficier de ton service d'appels, puis de facturation, puis tout ça, bon.

Alors, est-ce que ce détenteur de permis de taxi là et chauffeur est encore un salarié dans votre esprit ou il ne devient pas un travailleur autonome qui sous-contracte un peu parce qu'il est détenteur d'un permis de taxi qui peut être utilisé à d'autres parce qu'il sous-contracte à Uber?

M. Barré (Alain) : Non, mais cette relation de dépendance vis-à-vis Uber, ce serait une relation à court terme ou une relation continue, à long terme?

M. Daoust : Non, non, mais moi, là, écoutez, Uber ou... encore une fois, là, on l'appelle Uber pour des fins... mais Uber dit : Moi, là, écoutez, si quelqu'un veut me louer ses permis, moi, je suis prêt à louer, je paie 300 \$ par semaine, puis quelqu'un dit : Bien, regarde, ces temps-ci, là, c'est correct, je vais m'en aller avec Uber, ils ont un bon système d'appels, ils ont un bon système d'appels de voitures puis tout ça, je vais faire du Uber, mais je vais louer à Uber mon permis de taxi puis je ferai un certain nombre d'heures aussi avec Uber, avec la technologie Uber, mais je lui ai loué mon permis de taxi puis moi, je ferai un certain nombre d'heures. Parce que je fais une distinction entre celui qui ne ferait, comme chauffeur de taxi, que louer son permis de chauffeur, ce qui semble être un peu ce que vous nous avez évoqué précédemment, mais, dans le cas où il loue aussi son permis de taxi, est-ce qu'il est encore un salarié? Parce que mon opinion personnelle, puis je peux me tromper, là, je vous le dis en toute honnêteté, mais, à mon avis, rendu là, il est un peu sous-contractant pour Uber quand il loue son permis de taxi.

M. Barré (Alain) : Oui, mais c'est une situation différente que celle que j'envisageais lorsque je me suis présenté ici, là, mais effectivement je crois que dans l'industrie il y a des gens qui font déjà cela, hein? Ils ont un permis de taxi puis ils le louent à quelqu'un d'autre, et, dans ces cas-là, je pense que ce serait plutôt de les traiter comme entrepreneurs indépendants puis ils fournissent une...

M. Daoust : Écoutez, encore une fois, c'est une opinion d'amateur, mais...

M. Barré (Alain) : Oui. Par contre, ceux qui vont faire les autres quarts de travail pourraient être des salariés.

M. Daoust : Je conviens avec vous de ça, mais c'était l'approche que je voulais...

Maintenant, est-ce que vous avez des expériences... ou, de votre expérience ou des recherches que vous avez faites, est-ce qu'il y a des juridictions où effectivement ce type d'employés là, on les reconnaît — je parle dans l'industrie du taxi spécifiquement, là — comme des salariés? Parce que vous comprendrez qu'une société qui s'installe au Québec puis qui doit se comporter comme un employeur, des obligations, que ce soit de la CSST, que ce soit le salaire minimum, il y a plusieurs facteurs qui jouent dans les lois du travail qui font une relation employeur-employé.

Alors, est-ce qu'il y a des expériences quelque part sur la planète, de votre expérience, puis ça se peut que vous n'en ayez pas... fait cette recherche-là, mais où justement ce statut de salarié là est reconnu?

M. Barré (Alain) : Des chauffeurs qui feraient le même type de travail que ceux qui sont associés à Uber présentement?

M. Daoust : Oui.

M. Barré (Alain) : À ma connaissance, non. Il y a des débats aux États-Unis sur cette question-là précisément, notamment sur la question des pourboires versés aux chauffeurs, donc qui ne sont pas remis par Uber, et sur certaines dépenses encourues parce que la loi de la Californie oblige l'employeur à rembourser des dépenses encourues par le salarié pour fournir sa prestation de travail. Il y a des débats présentement là-dessus, mais je ne crois pas qu'il y ait de précédent, là, qui irait dans ce sens-là.

M. Daoust : O.K. Parce que, si je fais un parallèle, puis c'est un mauvais parallèle, puis je n'essaie pas, là, du tout de prendre une orientation ou une autre, j'essaie juste de voir clair, vous savez, quand un camion de déneigement passe à Montréal, il se fait charger de neige, c'est un travailleur autonome, mais qui est au service de la ville de Montréal ou qui est au service de la ville de Québec, et puis c'est un travailleur autonome. Il arrive avec son équipement et puis il fait le travail, puis on lui dit : Tu la ramasses là, puis on lui donne la même chose, puis on lui envoie un chèque au bout du mois. Il a quand même des similitudes aussi, là.

• (19 h 50) •

M. Barré (Alain) : Oui, oui, oui. C'est une question que je pose à mes étudiants, la question du déneigement, les rues l'hiver ici, à Québec. La question que je leur pose, je dis : Je sais que ces camionneurs artisans se regroupent en association pour négocier avec la ville de Québec un certain prix pour les mètres cubes de neige transportés, et tout ça. La question fondamentale, c'est : Est-ce qu'il y a une objection? C'est quoi, l'objection qui empêche ces travailleurs-là de profiter, mettons, des dispositions du Code du travail pour négocier collectivement avec leurs donneurs d'ouvrage? Est-ce que le fait qu'ils soient propriétaires de camions, ça les élimine carrément du champ d'application des lois du travail? Moi, j'ai une acception plutôt large du domaine d'application du droit du travail, et le fait d'être propriétaire de son outil de travail, à mon avis, ce seul fait là est peut-être insuffisant pour exclure quelqu'un du champ d'application du Code du travail.

Donc, les camionneurs artisans, c'est facile, ils passent toute la saison, ils vont travailler toute la saison pour la ville de Québec. C'est quoi, l'objection de principe? Pourquoi? Qu'est-ce qui fait obstacle à ce qu'on puisse dire que ces individus sont des salariés au sens des lois du travail? Le simple fait d'être propriétaire de son outil de travail, au Québec, c'est insuffisant pour vous faire perdre la qualité de salarié au sens des lois.

M. Daoust : Mais la réalité, c'est qu'ils sont considérés comme des travailleurs autonomes.

M. Barré (Alain) : Oui, oui, oui, mais ils négocient quand même collectivement en dehors du cadre juridique défini par le Code du travail, mais c'est de la négociation collective, là.

M. Daoust : O.K. Je conviens, je comprends ce que vous me dites. Vous avez mentionné un contrat tantôt, je n'en ai pas de copie de celui-là. Est-ce qu'il vous est permis de déposer à la commission?

M. Barré (Alain) : Oui, absolument, absolument. Il n'y a pas de problème, j'ai même la version anglaise aussi, là. Est-ce que je l'ai apportée? Oui, oui. Version française et anglaise du contrat.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous souhaitez qu'on vous la retourne par la suite ou ça va, vous en avez d'autres?

M. Barré (Alain) : Peut-être la version française parce que j'ai fait des annotations dessus.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Oui, d'accord, on va faire une copie et, au secrétariat, on va la faire parvenir à tout le monde. M. le ministre? M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonsoir, monsieur. Ça me fait plaisir.

Écoutez, je vais essayer d'aller un peu plus loin pour que vous nous clarifiez des éléments qui font que, de façon indisputable, la personne est un salarié. On comprend que quelqu'un qui travaille dans une usine où l'employeur fournit l'environnement, le cadre, parfois les vêtements, toute une série d'environnements... mais, dans le cas des camionneurs,

ou dans le cas des chauffeurs de taxi, ou même dans le cas, par exemple, d'un opérateur de machinerie lourde, etc., c'est très nuancé. Vous nous faites part de quelques nuances.

Pouvez-vous nous mentionner des cas clairs où on est absolument dans le cas en présence d'un salarié et d'autres exemples où on est clairement en présence d'un entrepreneur? On sait qu'on est entre les deux, là, mais il serait peut-être intéressant de voir les nuances.

M. Barré (Alain) : Oui. Donc, il y a un exemple qui est donné dans la décision de la Californie, c'est un cas qu'on me rapporte régulièrement, un livreur de pizza, un bon jour, l'employeur lui dit : Non, maintenant, tu es un entrepreneur, tu es un travailleur autonome ou indépendant. Un livreur de pizza, ça ne peut pas être un travailleur autonome ou indépendant, c'est toujours un salarié au sens des lois du travail.

Donc, vous voulez un exemple aussi d'un véritable entrepreneur? Bien, celui qui a une clientèle diversifiée. Par rapport à mon camionneur qui, lui, travaille pour la ville de Québec pendant tout l'hiver pour participer au déneigement, celui qui a une clientèle diversifiée n'est pas dans une position de dépendance économique vis-à-vis un donneur d'ouvrage, si vous avez des dizaines et des dizaines d'individus qui font appel à vos services.

Et, dans mes cours, je donne souvent l'exemple du plombier, très simple à comprendre. Si tu es plombier, tu peux aller t'embaucher dans une firme de plomberie connue ici, à Québec, et être un salarié. La convention collective va s'appliquer à toi, le cas échéant, les lois du travail aussi. Mais une fois que tu as tes qualifications pour devenir plombier, tu pourrais peut-être choisir, au lieu d'aller t'embaucher dans une firme spécialisée, aller acheter un petit camion, avoir des outils, des pièces de rechange, te faire faire des cartes d'affaires, d'avoir un cellulaire pour que les gens puissent te rejoindre n'importe quand et finalement, au fil des mois et des années, te développer une clientèle de 2 000, 3 000, 4 000, 5 000 clients qui, de temps à autre, vont faire appel à tes services lorsqu'ils auront besoin d'un plombier.

Quand tu es dépendant d'une large clientèle, une clientèle diversifiée par rapport à celui qui est dans une relation avec un donneur d'ouvrage, lui, il est un véritable entrepreneur. Donc, tu peux être plombier puis être entrepreneur, travailler indépendant ou autonome, comme tu peux être aussi plombier et être un salarié au sens des lois du travail.

M. Bolduc : Est-ce que la question du statut peut également se poser dans l'industrie du taxi dite conventionnelle telle qu'on a actuellement, où on a un propriétaire de permis, des usagers de ce permis-là, etc.? Comment vous voyez cette dimension-là?

M. Barré (Alain) : Bien, ce qu'on me rapporte, moi, c'est qu'effectivement il y a des chauffeurs de taxi qui ont un statut de salarié présentement. Si moi, je suis propriétaire de plusieurs permis, je peux mettre deux, trois, quatre personnes sur une même voiture, et ces personnes-là peuvent être mes salariées. Mais je peux aussi peut-être leur louer, mais là, la question pourrait se poser : Si je loue mes permis à ces individus-là au lieu de les embaucher directement comme salariés, est-ce qu'ils sont encore des salariés au sens des lois du travail? On m'a donné le cas de monsieur... une belle firme de taxis à Montréal, dont j'oublie le nom, là.

M. Daoust : Taillefer.

M. Barré (Alain) : Pardon?

M. Daoust : Taillefer.

M. Barré (Alain) : Taillefer, oui, oui, oui. Lui, c'est clair, d'après son témoignage, j'ai cru comprendre que, lui, il embauchait des salariés au sens des lois du travail. Il leur donne un taux horaire de salaire puis il va leur donner tous les avantages auxquels ils peuvent prétendre. Les lois de protection sociale qui s'appliquent aux salariés seront applicables à ces individus-là. Ce sont des chauffeurs de taxi, mais ce sont des salariés au sens des lois du travail.

M. Bolduc : Donc, si je comprends bien, vous êtes en train de nous dire que le débat avec Uber pourrait nous faire réfléchir sur un débat beaucoup plus large entre la notion de salarié et d'entrepreneur et que cette ligne grise là, elle a une certaine épaisseur qu'il va nous falloir définir beaucoup plus clairement.

M. Barré (Alain) : Oui. En raison des nouvelles technologies, je pense que le type de problème auquel on est confrontés aujourd'hui à propos d'Uber, ça pourrait se multiplier dans les prochaines années.

M. Bolduc : Donc, dans vos études, ce que vous avez vu de ce genre de nouveau phénomène technologique, j'imagine que, dans le passé, on n'utilisait pas tout à fait les mêmes outils, mais on avait possiblement des initiatives similaires, que ce soit avec une pelle, ou une pioche, ou d'autres outils de base. On pourrait être aussi un entrepreneur.

M. Barré (Alain) : Oui, absolument.

M. Bolduc : Donc, ce n'est pas nécessairement l'outil qui définit la difficulté.

M. Barré (Alain) : Bien, c'est un peu ma prétention dans la mesure où moi, j'attribue la qualité de salarié à des individus qui sont propriétaires de leur outil de travail, d'un outil important.

M. Daoust : Maintenant, si je peux me permettre, M. le Président, quand vous arrivez avec le taxi conventionnel, actuellement, la plupart des chauffeurs sont des chauffeurs autonomes parce qu'ils vont décider de faire affaire avec un porteur de permis, par exemple, pendant 10 heures, puis, à un moment donné, tu dis : Moi, c'est suffisant pour cette semaine. Il y a plusieurs chauffeurs qui partagent... Et s'il y avait un lien permanent, je conviens avec vous que ça deviendrait des salariés. Mais quand on est un chauffeur occasionnel qui a un autre emploi ailleurs, bien, ce lien-là comme salarié, pour moi, me paraît plutôt ténu, là. Est-ce que je me trompe?

M. Barré (Alain) : Vous effleurez la question du travail à temps partiel dans l'industrie du taxi. Le travailleur à temps partiel, même... parce qu'on peut, en principe, entretenir la qualité de salarié vis-à-vis plusieurs employeurs. Je pourrais être un salarié dans l'industrie du taxi même si je ne travaille que les fins de semaine ou qu'en soirée. Moi, je ne crois pas que le travail à temps partiel est, par définition, un travailleur autonome ou indépendant.

M. Daoust : Merci, monsieur.

Le Président (M. Reid) : Ça me fait penser un peu aux chargés de cours dans les universités qui sont sous le même Code du travail même s'ils sont à temps partiel.

M. Barré (Alain) : Pardon?

Le Président (M. Reid) : Dans les universités, que vous connaissez bien, les chargés de cours sont à temps partiel et sont des salariés au sens des salariés, etc.

M. Barré (Alain) : Ils sont à temps partiel, ils sont des salariés au sens des lois du travail dans toutes les universités québécoises.

Le Président (M. Reid) : Merci. J'ai pris les 10 secondes qui restaient. Nous passons au côté de l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Bien, bienvenue, M. Barré.

M. Barré (Alain) : Bonjour, madame.

Mme Ouellet : Très intéressant, le point de vue que vous nous apportez, et je vais avoir quelques petites questions de précision. Le cas en Californie, est-ce qu'il est en appel ou il est réglé?

M. Barré (Alain) : Oui, bien, je pense que ce cas-là va être intégré dans le recours collectif qui doit être entendu au mois de juin par le juge Chen, là. Donc, je pense qu'il n'y aura pas de... La décision a été portée en appel, mais je pense qu'effectivement il n'y aura pas d'appel de cette affaire-là. Mais c'est au mois de juin, dans le cadre d'un recours collectif, que... là, c'est une cour de district, ce n'est pas un commissaire du travail, au mois de juin prochain, qui va devoir se prononcer là-dessus, et probablement que la décision qui sera rendue par cette cour de district, elle sera forcément sujette à appel le cas échéant.

Mme Ouellet : O.K. Et, à votre connaissance, est-ce qu'il y a d'autres causes comme ça, en Amérique du Nord ou en Europe, qui sont en cour actuellement?

• (20 heures) •

M. Barré (Alain) : Pas véritablement. Je pense que c'est aux États-Unis qu'on est les plus avancés. En Europe, je n'en connais pas. Et donc, en Europe, on est dans l'étape antérieure, à savoir la légalité de l'activité menée par Uber. Donc, aux États-Unis, dans certains endroits, on a dépassé ce stade-là et on en est arrivé à la question de l'application des lois du travail à l'égard des chauffeurs d'Uber, je n'ai pas mentionné dans mon mémoire, là, mais étant entendu qu'il y a des voix aux États-Unis qui disent que finalement l'application des lois du travail chez Uber, ça pourrait fondamentalement remettre en cause l'activité d'Uber.

Mme Ouellet : Bien oui, leur modèle d'affaires complètement, là, c'est clair.

M. Barré (Alain) : Oui, le modèle d'affaires, là. C'est une décision que prendra Uber éventuellement, mais ça peut questionner le modèle d'affaires, effectivement.

Mme Ouellet : Et, à votre point de vue, le jugement qui a été rendu en Californie sur les bases des activités qui étaient là-bas, mais des lois, tout porterait à croire qu'on pourrait avoir le même type de jugement au Québec, si c'était...

M. Barré (Alain) : Oui, oui, parce que moi, quand j'ai lu la décision Berwick au mois de juin dernier, ça a été ma réaction. Je lisais des journalistes à ce moment-là, ça a été ma réaction, j'ai dit : On croirait une affaire qui a été entendue au Québec. On applique les mêmes critères, on a la même démarche, on porte un jugement global après avoir analysé un certain nombre de critères, et effectivement ce n'était peut-être pas tranché au couteau, mais la décision est bien motivée.

Donc, cette décision-là, même si elle n'est pas portée en appel, là, en soi, la valeur persuasive des arguments développés par le commissaire du travail, ça peut être cité devant n'importe quelle juridiction en Amérique du Nord.

Mme Ouellet : Et ici, au Québec, il y a déjà, dans cette décision-là, un certain nombre de faits qui amènent à prendre la décision que ce sont des salariés, donc, qui sont dépendants d'Uber. Le fait qu'Uber... Vous savez, le gouvernement procède à des saisies. Ça ne fonctionne pas parce qu'Uber continue, mais quand même procède à des saisies, mais Uber paie la pénalité et paie les avocats des chauffeurs associés, là, en tout cas, je n'aime pas tellement cette... j'aime pas mal mieux la dénomination de Taxelco qui appelle de chauffeurs amateurs, mais, en tout cas, des chauffeurs d'Uber.

Est-ce que ce serait un point supplémentaire qui plaiderait en faveur que ce sont des salariés étant donné que l'entreprise s'occupe des poursuites reliées à leur outil de travail?

M. Barré (Alain) : Oui, effectivement, c'est un argument que j'apporterais, moi, là, dire : Bon, si moi, je suis un travailleur autonome ou indépendant, mon donneur d'ouvrage n'a pas à se préoccuper de ma défense au plan juridique, au plan judiciaire. Forcément, ça donne à penser qu'effectivement, comme en matière d'assurance tantôt, ça donne à penser qu'Uber se comporte à leur égard comme s'ils étaient ses salariés.

Mme Ouellet : Donc, ce serait un élément supplémentaire dans...

M. Barré (Alain) : Un élément supplémentaire à apporter, oui.

Mme Ouellet : ...une cause au Québec, où là vraiment Uber a démontré qu'il traitait ses chauffeurs comme des salariés en allant payer leurs pénalités et même en payant des voitures de remplacement, parce qu'il paie des voitures de remplacement en location, le temps que la voiture redevienne disponible, là, et Uber prend la charge, tous les frais de cour.

M. Barré (Alain) : Bien, oui, ça, c'est dans le contexte où Uber cherche à s'implanter au Québec, là. Comme le disait un professeur de droit américain de l'Université Temple : Drive first and ask questions later. Bon, c'est la politique d'Uber, donc c'est comme ça qu'il fonctionne et il cherche à s'implanter, c'est un nouveau marché, de cette façon-là. Mais moi, dans mon mémoire, je vous dis, je me situe après l'adoption d'un nouveau cadre juridique.

Mme Ouellet : Oui, mais comme ils ont réalisé ça, c'est quand même des éléments qui plaideraient en faveur pour dire que les gens sont des salariés.

M. Barré (Alain) : Oui, mais il y a bien d'autres arguments plus pertinents encore, plus forts, je pense, pour arriver à cette conclusion-là.

Mme Ouellet : O.K. Parfait. Et là expliquez-moi, il y a un petit bout pour moi, ce n'est pas clair, là, vous dites, à la page 5 : «S'il nous apparaît indiscutable que le statut de salarié doit être reconnu aux chauffeurs associés à Uber, il nous apparaît aussi légitime que ces chauffeurs recherchent l'attribution d'un statut d'entrepreneur auprès des autorités fiscales...»

Et vous pensez que les — en tout cas, là, c'est là que vous allez me corriger, là — que les chauffeurs pourraient avoir les deux statuts parce que vous savez qu'ils ne paient pas — j'ai un petit peu de temps encore, O.K. — qu'ils ne paient pas la TPS et la TVQ, en invoquant qu'un entrepreneur a droit de faire jusqu'à 30 000 \$ sans avoir à être enregistré auprès des taxes.

Comment vous conciliez ça avec le statut de salarié puis le statut d'entrepreneur en même temps?

M. Barré (Alain) : Bien, moi, je vous l'ai dit, j'entretiens une acception très large du domaine d'application des lois du travail et je n'hésite pas à englober, dans le droit du travail, des gens qui sont propriétaires de leur outil de travail. Mais, quand vous travaillez avec votre outil de travail, vous en êtes le propriétaire, comme une voiture, forcément vous avez des frais importants à encourir. Et, si vous devez encourir ces frais-là, vous ne serez pas imposé, en principe, sur votre revenu brut d'entreprise, vous serez imposé sur votre revenu net d'entreprise.

Mme Ouellet : Ça, c'est sur l'imposition.

M. Barré (Alain) : Sur la question de l'imposition, donc...

Mme Ouellet : Mais sur la question des taxes, TPS, TVQ?

M. Barré (Alain) : Qu'ils doivent charger... Effectivement, les travailleurs indépendants ou autonomes doivent avoir des facturations au-delà de 30 000 \$ par année pour pouvoir charger, mais, en principe, quand vous êtes un travailleur autonome ou indépendant... Moi, je fais affaire avec des travailleurs autonomes indépendants pour faire des petits travaux chez moi, bien, ils me chargent la TPS et le TVQ et, en principe, ils devraient la charger si effectivement ils ont un revenu d'entreprise supérieur à 30 000 \$ par année. Ils devraient le faire.

Mme Ouellet : Mais s'ils sont salariés du côté du Code du travail, est-ce qu'ils peuvent revendiquer d'être en même temps entrepreneurs du côté des taxes?

M. Barré (Alain) : Moi, je n'ai aucun problème de cette nature-là, là. Si vous êtes propriétaire de votre outil de travail, même si on vous reconnaît le statut de salarié au sens des lois du travail... et d'ailleurs, dans mon mémoire, je cite un jugement de la Cour d'appel qui est souvent cité sur ces questions-là, où un individu qui avait demandé le statut d'entrepreneur et avait obtenu, auprès des autorités fiscales québécoises, le statut d'entrepreneur, lorsqu'il y a eu une rupture dans le cadre de sa relation d'affaires, il a invoqué l'article 124 de la Loi sur les normes du travail. Bien, on lui a dit : Oui, tu peux invoquer le bénéfice de l'article 124 de la Loi sur les normes du travail en matière de congédiement sans cause juste et suffisante, même si toi, tu demandes et tu obtiens le statut d'entrepreneur face aux autorités fiscales.

Mme Ouellet : Ça fait que ces deux statuts sont cumulables.

M. Barré (Alain) : C'est ce que je dis. La ligne frontière, la frontière entre l'entrepreneur et le salarié n'est pas située au même endroit que l'on soit en droit fiscal ou en droit du travail. Je le sais, il y a des auteurs qui vont vous dire le contraire de ce que je viens de vous dire, mais moi, je dis : Ça ne fait aucun sens de penser que la frontière peut être exactement au même endroit en droit fiscal et en droit du travail. C'est impossible qu'il en soit ainsi.

Mme Ouellet : Et quand vous parlez de droit fiscal, vous parlez beaucoup d'impôt, mais si on revient que... un statut de salarié, et là il délivre un service, et là donc ce n'est pas un travailleur autonome. Il peut être entrepreneur, mais ce n'est pas un travailleur autonome. Donc, pour l'application de la TPS et de la TVQ, s'il a un statut de salarié, est-ce qu'il peut revendiquer en même temps d'avoir un 30 000 \$ d'exemption?

M. Barré (Alain) : Non, non. Pas le 30 000 \$ d'exemption. Du revenu généré par l'utilisation de son outil de travail, vous ne pouvez pas l'imposer sur la totalité de ce revenu, vous allez l'imposer sur son revenu net. Vous allez lui permettre de soustraire un certain nombre de dépenses. S'il met de l'essence dans sa voiture et si ce n'est pas Uber qui paie l'essence, il va pouvoir...

Mme Ouellet : J'ai compris pour l'impôt, mais, pour l'application de la TPS et de la TVQ, est-ce que, s'il est considéré salarié, il peut aussi se revendiquer travailleur autonome et donc dire : Jusqu'à temps que j'aie 30 000 \$ de revenus, je ne paierai pas, je ne m'inscrirai pas à la TPS et à la TVQ, alors qu'il est salariale.

M. Barré (Alain) : Bien, s'il est salarié, il n'a pas à charger la TPS et la TVQ.

Mme Ouellet : Non, mais son entreprise doit...

M. Barré (Alain) : C'est son employeur qui va la charger.

Mme Ouellet : C'est ça. Son entreprise doit la charger. Donc, il ne peut pas revendiquer les deux en même temps. Il ne pourrait pas être considéré comme salarié, puis Uber dire : Bien, je ne paie pas la TPS et la TVQ parce que je les considère comme travailleurs autonomes, puis ils ont jusqu'à 30 000 \$ sans payer la TPS et la TVQ. Les deux seraient compatibles ou pas compatibles?

M. Barré (Alain) : Bien, ou bien on est salarié ou bien on est entrepreneur. On ne peut pas être les deux en même temps.

Mme Ouellet : O.K. Parfait, c'est ça...

Le Président (M. Reid) : ...le temps est terminé. Alors, nous allons passer maintenant au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, bonjour, M. Barré.

M. Barré (Alain) : Bonjour, monsieur.

M. Surprenant : Alors, avant qu'on entreprenne le processus de poser des questions, vous n'aviez pas terminé ce que vous vouliez dire au niveau de votre mémoire. Je vais vous donner la parole tantôt pour compléter si vous voulez puisque je suis le dernier à passer puis ça va être votre dernière occasion d'aller intervenir. Mais j'aurais une question, avant ça, à vous poser, alors c'est au niveau de la protection contre la discrimination fondée sur les antécédents judiciaires.

Moi, ce que je comprends à l'heure actuelle, là, c'est qu'Uber fait des vérifications. Ce que je comprends, c'est que, quoi qu'il y ait au niveau judiciaire, ils ne prendront pas le chauffeur. Alors, dans votre cas, vous dites que, si cette infraction n'a aucun lien avec l'emploi ou cette personne en a obtenu pardon, donc il pourrait avoir recours. Pouvez-vous nous expliquer un peu, là, votre position au niveau de la protection?

• (20 h 10) •

M. Barré (Alain) : Oui. Moi, je vous dis que la protection offerte par l'article 18.2 de la charte québécoise, c'est une protection qui est offerte à ceux qui sont dans une relation d'emploi. Donc, si on les considère comme salariés comme je le prétends, en principe, le chauffeur associé à Uber pourrait invoquer éventuellement le bénéfice de l'application de

cet article 18.2 de la charte dans la mesure où il serait peut-être en mesure de prétendre que la condamnation dont il a fait l'objet dans le passé n'a aucun lien avec l'emploi qu'il occupe aujourd'hui chez Uber, hein?

Donc, s'il est un salarié au sens des lois du travail, s'il est dans une relation d'emploi, une relation employeur-employé, il peut invoquer le bénéfice de l'article 18.2. Parce qu'Uber fait des vérifications, mais là, jusqu'où ça va, ces vérifications-là? Est-ce que c'est conforme à l'article 18.2 de la charte? Moi, je ne le sais pas. Donc, s'il est salarié, il va pouvoir exercer un recours, le cas échéant, pour faire valoir ses droits.

M. Surprenant : Puis s'il n'est pas salarié?

M. Barré (Alain) : S'il n'est pas salarié, en principe, 18.2 ne s'applique pas à lui, hein?

M. Surprenant : Donc, il n'aurait pas de recours.

M. Barré (Alain) : Donc, c'est ainsi qu'est rédigée la charte québécoise, 18.1 et 18.2. Il y a même un jugement de la Cour suprême dans l'affaire Therrien qui nous a clairement mentionné que ces articles-là sont applicables à ceux qui sont dans une relation d'emploi. Mais moi, je prétends que les salariés associés à Uber sont... les chauffeurs associés à Uber sont des salariés au sens des lois du travail. Ils devraient bénéficier de ces dispositions-là législatives.

M. Surprenant : Dans l'éventualité contraire...

M. Barré (Alain) : Pardon?

M. Surprenant : Dans l'éventualité contraire, les gens n'auraient pas de recours à ce moment-là, là.

M. Barré (Alain) : Pas sur cette question de protection spécifique. Ils pourraient avoir un recours en vertu soit des dispositions de leur contrat ou d'un autre texte de loi, mais cette protection spécifique de 18.2 ne s'appliquerait pas à eux, hein. Comme il arrive parfois qu'il y a des salariés qui sont régis par une convention collective, ils peuvent avoir une protection en vertu de la convention collective, ils peuvent avoir une protection en vertu de l'article 124 de la Loi sur les normes du travail en matière de congédiement fait sans cause juste et suffisante, mais ils peuvent ne pas avoir droit à la protection offerte par l'article 18.2 de la charte, hein? Si l'infraction a un lien avec l'emploi, 18.2 ne s'applique pas, mais tu peux avoir une protection en vertu d'une autre source juridique.

M. Surprenant : D'accord. Bien, ça répond à ma question. Si vous voulez encore prendre un peu de temps pour élaborer sur les derniers éléments que vous n'avez peut-être pas eu le temps de faire valoir, là, quand on parle de la liberté d'association et puis des contrats d'adhésion, alors avez-vous des choses...

M. Barré (Alain) : Oui. Donc, la liberté d'association, pour faire une histoire courte, là, j'ai déjà exprimé des vues là-dessus à propos d'autres catégories de personnes, donc la liberté d'association, au sens de la Charte canadienne des droits et libertés, elle est reconnue à chacun, hein? Ça, c'est totalement indépendant de votre statut d'emploi, que vous êtes entrepreneur ou salarié. Et la Cour suprême a même précisé dans l'affaire Delisle que la liberté d'association, ça existe en dehors de tout cadre juridique. Vous auriez beau me dire que les chauffeurs d'Uber ne sont pas des salariés au sens du Code du travail, de manière générale, chacun bénéficie de la liberté d'association au sens de la Charte canadienne des droits et libertés.

Par contre, la question plus intéressante, c'est la question du contrat d'adhésion. J'avais fait une déclaration là-dessus, ça a été rapporté dans les médias, et quand j'ai reçu ce contrat-là, moi, le premier réflexe que j'ai eu, c'est de dire : Ça, c'est un contrat d'adhésion au sens de l'article 1379 du Code civil, hein? Il suffit d'un clic pour dire que le contrat est réalisé, que le contrat est conclu.

La question est de savoir : Est-ce que ce contrat-là... les dispositions essentielles de ce contrat-là peuvent faire, oui ou non, l'objet d'une discussion, d'une négociation entre Uber et ses chauffeurs? Sous réserve d'une telle preuve, moi, a priori, ça me donne l'apparence d'un contrat d'adhésion. Si c'est un contrat d'adhésion, il y a un autre article du Code civil qui dit qu'une clause abusive contenue dans un contrat d'adhésion ça peut être annulé ou parfois la portée de cette clause-là peut être réduite par le tribunal. Si c'est réellement une limitation à la liberté contractuelle, la sacro-sainte liberté contractuelle en droit civil, bien, depuis le 1er janvier 1994, depuis l'entrée en vigueur du nouveau Code civil, effectivement, il y a là une limite à la liberté d'association. Donc, si c'est un contrat d'adhésion, peu importe qu'il soit qualifié de contrat d'entreprise ou contrat de travail, on peut invoquer le bénéfice des dispositions du Code civil pour en attaquer le caractère abusif de certaines des clauses qui peuvent être contenues.

Moi, je n'ai pas fait une analyse systématique, c'est tout de même un contrat qui a 17 pages à simple interligne, là, donc je n'en ai pas fait une analyse, mais, si jamais un individu pouvait prétendre que certaines clauses étaient abusives, il pourrait les attaquer sur la base des dispositions du Code civil. Et j'ai même ajouté une référence à l'article 1436, qui est moins utilisé que 1437, mais on dit : Dans un contrat d'adhésion, la clause incompréhensible pour une personne raisonnable.

Moi, je pense qu'il y a des personnes raisonnables au Québec qui peuvent travailler pour Uber et qui peuvent trouver certaines des clauses dans ce contrat-là incompréhensibles. Ils pourraient en invoquer le bénéfice sur la base de l'article 1436 du Code civil.

Le Président (M. Reid) : Bien, M. Barré, il nous reste à vous remercier, le temps est écoulé. Merci de votre participation et de votre contribution à nos travaux.

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

(Suspension de la séance à 20 h 16)

(Reprise à 20 h 18)

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

Alors, bienvenue à l'Association des transports collectifs ruraux du Québec. Vous avez une dizaine de minutes pour faire votre présentation. Je vous demanderais de commencer par vous présenter et présenter la personne qui vous accompagne pour les fins de l'enregistrement. Merci. À vous la parole.

Association des transports collectifs ruraux du Québec (ATCRQ)

Mme Domingue (Thérèse) : Bonjour. Je suis Thérèse Domingue, directrice générale, et je vous présente M. Claude Ménard qui est membre de l'association et qui fait aussi partie de différents comités. Donc, il fera la présentation du mémoire, et je répondrai avec plaisir à vos questions.

Le Président (M. Reid) : Allez-y.

M. Ménard (Claude) : Alors, bonsoir. Alors, je suis membre de l'ATCRQ depuis le tout début, soit en 2003. Alors, c'est avec plaisir que Mme Domingue répondra à toutes vos questions tout à l'heure.

Alors, d'entrée de jeu, l'ATCRQ est très heureuse d'être présente à cette commission. Je désire remercier le président de la commission de nous permettre de présenter notre mémoire. Nous aimerions aussi remercier l'organisme Juripop qui s'est bien sûr désisté et qui nous permet d'être présents et ainsi présenter le portrait des régions.

Comme contexte, l'Association des transports collectifs ruraux du Québec, en incluant les régions, est la seule association qui ne compte aucun membre par association d'un autre type de transport pour personnes. L'ATCRQ est également la seule organisation qui propose un colloque annuel dédié au transport de personnes pour les régions et les territoires ruraux.

• (20 h 20) •

Créée en 2003, l'ATCRQ compte plus de 40 membres qui peuvent bénéficier de services de soutien et de développement, et nous travaillons avec l'ensemble des territoires, même s'ils ne sont pas des membres actifs. Nous avons également des membres individuels. Notre membership corporatif est composé de MRC, municipalités, organismes de transport collectif, centres de gestion des déplacements. Les organismes avec lesquels nous travaillons présentement représentent, bien sûr, l'ensemble des acteurs du secteur : Fédération québécoise des municipalités du Québec, l'Union des municipalités du Québec, l'Association des directeurs généraux des MRC du Québec, la Fédération des transporteurs par autobus, le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi, Transport 2000, l'Association québécoise du transport intermunicipal et, bien sûr, la Fédération des commissions scolaires du Québec.

Le mémoire présenté vise à permettre d'atteindre cinq objectifs dans le respect de la sécurité, bien sûr, pour les utilisateurs ou clients et en plaçant le citoyen et la citoyenne au centre d'une démarche de mobilité. Alors, voici les cinq objectifs : d'abord, penser l'offre de transport en fonction de l'utilisateur ou du client et non en fonction des fournisseurs; deuxième objectif, mettre un terme à un fonctionnement qui en réaction à des situations non seulement prévisibles, mais présentées au gouvernement depuis quelques années, une situation qui perpétue une législation élaborée secteur par secteur sans tenir compte d'une perspective globale des impacts d'un secteur du transport sur un autre secteur; troisièmement, actualiser les lois et les règlements qui régissent le transport de personnes dans la globalité; cesser de légiférer et réglementer en fonction de l'urbain qui ne croise pas du tout les réalités et spécificités des régions et des territoires ruraux; doter le Québec d'une politique ou d'une stratégie nationale.

Alors, depuis quelques années, le gouvernement est en réaction à des situations annoncées il y a plusieurs années. Le problème se perpétue, dis-je, car des solutions en silo sont apportées plutôt que des solutions prenant en compte la situation globale. Non seulement les interventions sont des réactions, mais tout se fait par segments ou types de fournisseurs. Comme si le fait d'intervenir par segments n'était pas suffisant, les solutions de dépannage, en principe bien sûr, pour répondre à des situations urgentes sont basées sur les pertes financières des fournisseurs et non pas sur les besoins des utilisateurs ou des clients. Le Québec doit se doter d'une politique ou d'une stratégie globale et avoir une vision de son transport de personnes pour l'ensemble du Québec. Je vais passer le prochain paragraphe.

Ne pas placer l'individu au centre de la réflexion et de la démarche ne ferait que reporter une situation similaire à court terme. Le principe de placer le citoyen au centre de la démarche doit se concrétiser dans la législation. Il faut que l'individu soit en tête de liste de la réflexion. Les fournisseurs de services et les organisations locales et régionales doivent devenir des outils pour répondre aux besoins de mobilité. Nous assistons, depuis plusieurs années, à une approche et à une supposée vision basées sur la survie de l'organisation et de l'entreprise. Il ne faut pas se limiter à revoir la législation et la réglementation en fonction des grandes villes. Il faut revoir le tout pour le Québec, bien sûr. La préoccupation d'offrir un transport sécuritaire et de qualité doit s'appliquer à l'ensemble du Québec. Mettre un terme aux zones grises est urgent

afin de favoriser le développement et la consolidation du transport de personnes sur l'ensemble du territoire québécois. Il doit exister un service, et le moyen d'y répondre doit correspondre à sa réalité territoriale.

Si la situation d'UberX n'apporte aucune confusion quant à l'illégalité de ses activités, nous avons une opportunité de revoir l'ensemble des lois et des règlements pour le transport de personnes au Québec car le transport de personnes illégal s'étend au-delà d'Uber. Ce qui est appelé Uber dans les grands centres se nomme transport bénévole et taxi sans permis ailleurs pour du transport collectif et du transport adapté. Cette pratique trouve des réponses dans la législation actuelle pour l'industrie du taxi.

Comment expliquer qu'une course de 6,5 kilomètres coûte 29 \$ sans circulation sur une route provinciale? Comment expliquer qu'en région et milieux ruraux il n'y est pas permis de spécifier en dehors du permis restreint? Comment expliquer que du transport collectif et du transport adapté soient dispensés par des conducteurs ou des conductrices bénévoles, avec un petit salaire horaire dans certains cas, avec un coût au kilomètre dans d'autres cas? Comment expliquer que l'harmonisation avec le transport adapté et le transport scolaire soit considérée comme illégale par certains contrôles routiers? Comment expliquer la double juridiction avec les transporteurs par autobus et les circuits proposés par les MRC?

Il faut mettre un terme à l'approche visant à régler les problèmes de Montréal et de Québec dans un premier temps et nous verrons pour les autres par la suite. Il est nécessaire de prendre conscience que les décisions prises en réaction à un problème ayant lieu à Montréal ou à Québec auront un impact sur la gestion de la mobilité et des différentes offres de transport partout ailleurs au Québec. Nous ne parlons pas de villes présentement, nous parlons d'une offre globale de transport pour les citoyens et les citoyennes du Québec. On va passer le prochain paragraphe et aller immédiatement à la page 5.

Le service de covoiturage qui correspond à la loi actuellement et qui est dispensé par les organisations de territoire de MRC a l'obligation d'être gratuit, sans coût d'adhésion ou autre. Si je suis une organisation provinciale, j'ai le devoir de percevoir un coût d'adhésion ou un montant sur la course. Toutefois, si je suis une organisation mandataire d'une MRC, je ne peux qu'être un entremetteur et ne rien recevoir. Je passe tout de suite au prochain paragraphe.

Cette très mauvaise habitude d'être en réaction à des situations connues entraîne la démonstration de la créativité de nos intervenants. Tout comme pour le covoiturage, nous voyons apparaître différentes appellations qui illustrent un problème à la base du service, et il s'agit de l'interprétation des lois dans un contexte tout à fait différent. Si personne ne met à jour les lois, différents milieux se chargeront de naviguer dans les zones grises. Je passe le prochain paragraphe.

Le taxi communautaire apparaît dans nos territoires et vient segmenter la clientèle. Nous pourrions vous apprendre plusieurs types de services, mais nous préférons souligner que le diagnostic exhaustif proposé depuis longtemps est urgent. L'association est disposée à faire la présentation de la démarche au nouveau ministre des Transports et membre de cette commission.

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

M. Ménard (Claude) : Voici les recommandations...

Une voix : ...

M. Ménard (Claude) : Pardon? Alors, premièrement, cesser d'encourager et faire respecter équitablement les différents cadres réglementaires qui régissent les transports du Québec, dont Uber, et les autres entités qui pourraient naître dans le futur.

Deuxièmement, appliquer un moratoire à UberX jusqu'à l'adoption ou la mise à jour d'une politique ou stratégie provinciale ou nationale de la mobilité. Ne pas appliquer un moratoire à UberX, c'est dire oui au transport bénévole pour du transport collectif, c'est dire oui au transport sans permis, c'est dire oui à du transport bénévole pour la clientèle à mobilité réduite, c'est accepter les services et les circuits de transport collectif avec des véhicules sans permis. C'est également avertir le contrôle routier de cesser d'émettre des contraventions pour telle activité similaire partout au Québec.

Troisièmement, maintenir une gestion de l'offre dans une approche renouvelée. La clientèle de souche de l'industrie du taxi est modifiée depuis plusieurs années. Le transport adapté est devenu le marché additionnel qui permet de combler le retrait de la première clientèle. Le transport collectif est un marché à développer dans les régions et territoires ruraux, et, pour ce faire, il doit y avoir obligation d'un service accessible sept jours sur sept et aussi le soir. Les permis doivent correspondre aux réalités du Québec. Toute personne qui offre un transport collectif doit être encadrée par une législation adaptable aux différentes réalités. Ainsi, personne sur Le Plateau ne ferait la demande d'un permis de taxi rural.

Et quatrièmement, il faut revoir l'ensemble des permis de l'industrie du taxi et la portée de ceux-ci, entre autres pour mettre un terme au kilométrage à vide.

Le Président (M. Reid) : Il faudrait terminer.

M. Ménard (Claude) : Comme conclusion...

Le Président (M. Reid) : Oui, mais en conclusion, très, très rapidement parce qu'on n'a plus le temps. On a déjà dépassé d'une minute.

M. Ménard (Claude) : Considérant que le taxi est un outil sécuritaire indispensable pour favoriser le développement de la mobilité sur l'ensemble du territoire québécois, l'ATCRQ réitère l'importance de réglementer non seulement

l'importance de l'industrie du taxi, mais également l'ensemble des services de mobilité proposés aux citoyens et citoyennes du Québec.

Alors, nous vous déposerons, avant la fin de la commission, des balises pour différents permis en incluant le transport par autobus. L'objectif ultime est de mettre en pratique ce que nous dénonçons depuis longtemps : l'absence d'une approche et d'une vision globale sur la mobilité. Alors, merci.

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

• (20 h 30) •

M. Daoust : Merci, M. le Président. Bonsoir, Mme Domingue. Bonsoir, M. Ménard. Merci de vous être joints à nous puis de nous présenter votre vision, tout ça.

En fait, vous vous occupez de transport rural. Vous avez tout à fait raison quand vous dites que ces transports collectifs ruraux du Québec... et qu'on n'apporte peut-être pas suffisamment d'attention.

Moi, ce que j'aimerais savoir de vous, là, plus spécifiquement : Dans le transport collectif en région, si on avait à ajuster nos législations, si on avait à ajuster nos réglementations, si vous aviez à me donner deux, trois priorités, là, ce serait quoi?

Mme Domingue (Thérèse) : Bien, tout d'abord, je vous dirais, déjà, parler de réglementation. Si vous permettez, ce qu'on a voulu faire puis on trouvait important, c'est qu'officiellement on sait très bien... le meilleur exemple, c'est qu'on parle de la législation et de la réglementation parce qu'il y a un problème majeur dans nos villes centres, sauf qu'on est confrontés aux mêmes problématiques en région puis en milieu rural, sauf qu'il ne s'appelle pas Uber, puis on ne fait pas les manchettes en région, parce qu'on a la même chose.

Donc, dans les grandes villes où il y a Uber et éventuellement autre chose... nous, on a du transport bénévole, hein, des gens qui, demain matin, s'achètent une minivan, ils envoient un petit dépliant, puis ils font le tour des rangs, puis ils ramassent du monde, puis ils font du transport collectif.

Et je vous dirais... et, pour nous, c'est problématique, parce qu'on ne parle plus de transport sécuritaire quand on a des territoires où ils ont de vrais circuits autonomes qui fonctionnent de façon admirable par minibus, ou qu'ils ont du taxibus ou du taxi collectif. Donc, je vous dirais que cette problématique-là de transport, appelez-le illégal, il s'appelle Uber à Montréal, il s'appelle autrement ailleurs, mais on a la même problématique.

Dans les régions, ce qui intervient, c'est le contrôle routier. Le contrôle routier intervient s'il y a une plainte, parce qu'il est là pour appliquer la loi, mais il est là pour appliquer la loi dans son interprétation qu'il se fait lui-même de cette loi-là. Donc, je vous dirais qu'il y a des problématiques, il y a des infractions. Je vous dirais qu'il y a, dans les régions, l'équivalent des problèmes que vous avez dans les grands centres, à géométrie variable et avec une appellation différente, mais on a les mêmes choses, là. On a exactement la même chose.

L'industrie du taxi, quand je suis en région, est essentielle parce que, pour aller chercher les quatre, cinq personnes, là, au bout... je ne dirai pas au fond, mais je vais dire au bout du 12e rang pour les amener vers un transfert vers un axe principal, le taxi, c'est aussi privilégié. Donc, officiellement, c'est important.

Maintenant, quand je prends cet élément-là puis je reconnais l'importance de l'industrie de taxi, il faut que je vois comment je peux l'appliquer puis faire en sorte qu'elle réponde à mes réalités en milieu rural. On donnait l'exemple : si je fais une course de 6,5 kilomètres aller-retour et que mon aller est 29 \$ et le retour est 29 \$, il y a un problème. Et, si je ne viens pas régler la situation territoriale, c'est évident que l'esprit créatif de nos Québécois, hein, même en région, vont faire en sorte qu'ils vont inventer des moyens souvent dits illégaux pour venir compenser. Et on n'encourage vraiment pas cette pratique-là, mais on peut comprendre qu'un aller-retour de 6,5 kilomètres à 58 \$, que quelqu'un ait envie d'appeler le voisin puis de faire du taxi au noir. Ça n'excuse pas, mais on peut expliquer, hein?

Et ce que l'on voudrait, c'est que ce soit réglementé. On veut faire en sorte que ce type de transport là n'existe plus ou qu'il soit sécuritaire pour les citoyens et surtout pour ne pas qu'il y ait cette perception que, quand je suis en région ou en milieu rural, j'ai comme un service de citoyen de deuxième zone ou deuxième catégorie, qu'il est différent, parce qu'il y a des circuits qui fonctionnent avec des autobus, comme dans les grands centres, et, je vous dirais, ils fonctionnent très bien, là. Donc, il faut faire attention, mais on a besoin de la même réglementation, et puis il y a un ajustement.

Et ma dernière intervention, si je pense aux autobus, même si ce n'est pas Uber, la double juridiction fait qu'à un moment donné on est confrontés avec le transport par autobus selon leurs règlements et les MRC. On a une double juridiction sur un même axe de circuit. C'est la raison pour laquelle on dit : Ce qu'il faut, c'est mettre un terme, on traite tout séparément. Là, on traite l'autobus sur une table, on traite le taxi à une autre table, on traite le transport bénévole avec un autre, une autre table. On dit : Ça serait peut-être intéressant, là, qu'on regarde ce que l'on a et comment on peut réglementer pour faire en sorte que ça soit cohérent et productif.

M. Daoust : Vous savez, Mme Domingue, mon comté, je suis capable de le faire à pied, puis ça ne me prend pas une demi-journée. Alors, je suis un mauvais juge de la situation que vous êtes, mais certains de mes collègues ici qui sont en région connaissent peut-être mieux votre situation. Je vais les laisser poser des questions.

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

M. Plante : Bien, écoutez, merci beaucoup, M. le Président. Écoutez, j'écoutais avec beaucoup d'attention vos propos et j'aimerais juste qu'on en face la différence ce soir, bon, pour le bien des gens de la commission, pour le bien

du ministre aussi, parce qu'il y a une grosse différence entre ce que vous faites, l'énonciation d'un transport bénévole... parce qu'il faut distinguer deux types de transport bénévole. Il y a le type de transport bénévole fait par des organismes qui font de l'accompagnement médical ou de l'accompagnement pour les personnes âgées, pour le magasinage ou des choses comme ça, qui, en région, est essentiel, et, de mon point de vue comme député de Maskinongé qui couvre 17 municipalités, c'est un transport essentiel pour la majorité de mes citoyens en milieu plus éloigné. Il faut faire la différence entre le service qu'on compare, qu'il soit Uber ou autre chose. Il faut en faire une différence.

Ma question va dans le sens que, quand vous dites de réglementer, est-ce que vous réglementeriez en plus les gens qui font ce transport-là, cet accompagnement-là? Ça, c'est une grosse question que j'aimerais avoir votre opinion. Et j'ai une autre question, parce qu'on sait que le gouvernement a beaucoup appuyé le transport interurbain quand il y a des circuits qui ont été abandonnés par des compagnies de transport, chez nous, entre autres, qui fonctionnent très, très bien, qui est essentiel pour la population, parce que nous, si on n'a pas de transport pour joindre soit des grands centres, soit Trois-Rivières ou Berthier, mais on ne veut pas se rendre ni à Montréal, ni à Québec, ni ailleurs, donc, à ce niveau-là...

Ça fait que j'aimerais vous entendre là-dessus, mais j'aimerais vraiment qu'on fasse la différence entre ce que vous appelez du transport illégal puis un transport d'accompagnement pour les personnes qui en ont un besoin soit d'assistance médicale ou un besoin d'accompagnement pour des besoins particuliers.

Mme Domingue (Thérèse) : Parfait. Vous avez raison, quand on parle de transport bénévole illégal, on ne fait pas référence au transport d'accompagnement qui est dispensé par des organismes reconnus comme organismes humanitaires et qui peuvent... au niveau du service médical et des personnes âgées pour des soins de santé, puis on parle bien de cette notion d'accompagnement, ce qui veut donc dire qu'il y a un conducteur ou une conductrice bénévole, mais qui doit accompagner la personne qui se déplace en tout temps parce qu'elle a un besoin d'accompagnement. Ça, c'est une chose.

Quand on parle de transport bénévole illégal, on parle vraiment de taxi, tout à fait de taxi au noir, là. Donc, on convient qu'une organisation qui a une liste de bénévoles, qui appelle... qui est sur la liste, là, en fonction des disponibilités, puis qui les envoie chercher des personnes, puis qu'il y a une tarification pour certains et à géométrie variable selon le territoire, on parle vraiment, là, de taxi au noir.

En ce qui concerne votre élément pour Orléans, c'est un fait que l'année dernière il y a eu des mesures, on dirait, urgentes, hein? C'est une mesure... on pourrait appeler une réaction parce que c'est intervenu quand même rapidement. Il y a des solutions à court terme, on espère à court terme, qui ont été apportées, puis la raison pour laquelle... à court terme, c'est parce qu'il y a une problématique et il faut la régler. À la fin 2015, il y a une table de travail qui était en place pour voir les lois et les règlements, table de travail à laquelle l'ATCRQ participait justement pour trouver des moyens de venir légiférer et réglementer pour répondre à des besoins. Mais on se retrouve encore, comme je vous le disais, avec la même situation, là, puis le meilleur exemple du risque énorme que l'on court quand on travaille par silo — on va appeler ça par silo — les fameux circuits d'Orléans, à un moment donné, on constatait que, si je prends comme entre Thetford et Victoriaville, il peut y avoir 1,5 personne par semaine. Donc, on prend... et c'est un autobus qui le faisait quand logiquement, là, ça peut être fait par un véhicule beaucoup moins important, mais sauf que présentement la législation oblige le transporteur à prendre l'autobus.

Donc, il y a là beaucoup plus à revoir la réglementation pour faire en sorte que des territoires ne soient plus une chasse gardée pour des types de fournisseurs. Et il y a officiellement des relais qui pourraient être faits par l'industrie du taxi. Mais officiellement, je vous dirais, le programme a permis de maintenir... chez vous, il y a La Tuque aussi, on a Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine qui a bénéficié de cet élément-là, sauf qu'ils se retrouvent avec une autre problématique : On a des programmes qui sont non récurrents, tout comme les organismes de transport collectif, on est en février, ils ne sont pas encore informés de la reconduction du programme pour 2016. Donc, je vous dirais que la problématique est importante.

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

• (20 h 40) •

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonsoir, madame. Bonsoir, monsieur. Écoutez, vous me faites réfléchir sur des situations qui sont un peu, beaucoup difficiles, puis je voudrais que vous clarifiiez ce débat-là parce que, vous savez, dans nos régions, on a les Lions, on a les Chevaliers de Colomb, on a les centres d'action bénévole, comme mon collègue a mentionné, et toute une série de supports et de soutiens qui est souvent ce que j'appellerais de la fraternité sociale, de la relation entre les individus, etc., et j'ai l'impression ici que vous êtes en train de nous dire que tout ça, là, on devrait créer un réseau provincial qui va subvenir à tous les besoins de nos régions du Québec dans un milieu structuré, organisé, et que ces gens-là resteront chez eux, puis ils feront leurs affaires, puis il va y avoir un réseau qui va soutenir l'ensemble des besoins de nos communautés.

Je vais un peu loin, là, mais c'est un peu ce que j'entends en sous-jacent, puis je voudrais que vous clarifiiez ça, parce qu'à la limite je ne pourrai plus aller chercher ma mère chez elle pour l'amener chez le médecin, je vais devoir appeler l'organisme certifié là-bas, là, qui va faire ça. Voyez-vous ce que je...

Mme Domingue (Thérèse) : Bien, je vois qu'il y a confusion, donc je vais m'expliquer différemment.

M. Bolduc : Allez-y.

Mme Domingue (Thérèse) : Parce que, je vous dirais, j'ai de la misère à comprendre votre fraternité sociale et le fait qu'on veuille y mettre un terme quand on se bat de façon répétée pour assurer des services en région.

Donc, ce que l'on dit... parce qu'il va toujours exister ces éléments-là, que l'on pense aux cabs, les services qui le font, de toute façon, ils sont reconnus pour le faire. L'idée n'est pas que ça cesse. Ce que l'on veut et quand on parle de réglementer, si je pense à l'industrie du taxi, hein, on veut s'assurer qu'elle réponde aux besoins des territoires, des régions puis du monde rural.

Je vais vous donner un exemple très simple. Il peut très bien y avoir, dans une MRC, un permis de taxi ou deux, trois, là. Par contre, le détenteur du permis, lui, il a convenu que le soir puis les week-ends il ne travaille pas. Donc, même si j'offre des services à mes citoyens, j'ai une problématique importante, là, j'ai quelqu'un qui ne veut pas faire en sorte d'offrir des services le soir et le week-end. Donc, hein, pour nous, à partir du moment où je détiens un permis, hein, une autorisation d'offrir un service public, avec ça j'ai une obligation qui doit répondre aux besoins du milieu. C'est dans ce sens-là.

Donc, ce n'est pas de venir bouleverser les habitudes que nos sociétés locales ont, pas du tout, mais c'est de s'assurer que ce qui existe soit bien fait et soit sécuritaire. Et je vous dirais que la sécurité est comme importante aussi dans notre transport, là.

Donc, je vous dirais, les cabs vont continuer leur exercice, le covoiturage avec nos plateformes locales va se poursuivre, parce qu'il se fait du covoiturage dans la majorité des MRC, mais on parle vraiment là où il y a des infractions, où il y a un risque de danger. Donc, votre fraternité sociale est loin d'être menacée. Au contraire, on veut s'assurer qu'elles peuvent se poursuivre. C'est tout.

Le Président (M. Reid) : Merci. Bon, j'aimerais profiter des quelques minutes qui restent du côté gouvernemental pour vous poser une question.

La semaine dernière, nous avons entendu une personne de Chicoutimi qui nous a parlé — et donc on est loin de Montréal, Québec, là, quand même — de, même s'il n'y a pas Uber, un peu comme vous avez dit, ils trouvaient, eux, surtout dans l'utilisation d'Internet, Facebook, etc., des gens qui offraient littéralement leurs services de façon artisanale par ces technologies-là.

Est-ce que c'est quelque chose qui est répandu, selon vous, puisque vous êtes provincial, à la grandeur du Québec? Comment vous voyez ça? Pouvez-vous commenter un peu sur cette question-là? Parce que c'est le seul moment où ça a été, disons, soulevé, et c'est un petit peu ce dont on parle, je pense, avec vous, là.

Mme Domingue (Thérèse) : Tout à fait, parce que c'est aussi une réalité. C'est pour ça qu'on parle de ce qui existe là et ce qui va se développer. Et donc, pour nos territoires, nos mandataires de MRC ont comme officiellement une plateforme de covoiturage, mais, au-delà de ça, individuellement, les gens s'affichent puis ils proposent des transports. Donc, on assiste à ce... Je vous disais que le phénomène, il se ressemble, il s'appelle différemment. Donc, ce que l'on a dans nos régions, c'est des Amigo qui s'improvisent, c'est des Allo-Stop qui s'improvisent, mais sans aucune référence. C'est un phénomène auquel on est confronté, tout à fait.

Le Président (M. Reid) : Si on veut, l'autre côté de la médaille de ça, c'est : Est-ce que vous pensez que, si on en arrive à une réglementation dans les grandes villes, etc., du type Uber et tout ça, est-ce que ça vaudrait le coût de regarder aussi une réglementation pour permettre, jusqu'à un certain point, plus d'offre de taxi, mais avec des réglementations cependant, dans les aspects ruraux, où ce n'est pas la même problématique, mais pour...

Mme Domingue (Thérèse) : Je vous dirais que c'est essentiel qu'on vienne ajuster le tout.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Je n'ai pas compris ce que vous avez dit. Essentiel que...

Mme Domingue (Thérèse) : C'est essentiel qu'on vienne ajuster le tout dans les régions puis le milieu rural. C'est pour ça qu'on disait que nous, on ne met pas vraiment de barrière, là. Et quand on parle... C'est même redondant, mais c'est voulu, qu'on parle d'approche globale, parce qu'à segmenter toujours ce qui est grands centres versus régions... Il faut juste se dire que le transport, là, ce n'est pas fixe, ça bouge, hein? Donc, officiellement, je pars d'une région, mais je m'en vais dans un grand centre.

Donc, pour nous, on pense qu'il y a des règlements qui doivent être appliqués pour l'ensemble du Québec. Officiellement, il y a des déclinaisons qui vont s'appliquer au niveau des régions et territoires, mais c'est essentiel, vous avez tout à fait raison.

Le Président (M. Reid) : Merci. Merci beaucoup. Ça termine le bloc réservé au côté gouvernemental. Nous passons maintenant à l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Donc, bienvenue, M. Ménard, Mme Domingue. J'aimerais ça, si c'était possible... vous parlez un peu dans votre mémoire, puis vous l'avez mentionné, que les gens du contrôle routier interviennent dans les régions. J'aimerais que vous nous dites comment ils interviennent, sur quoi ils interviennent. C'est quoi, les exemples où il y a, dans le fond, de l'illégalité, là?

Mme Domingue (Thérèse) : Bien, le contrôle routier intervient à partir du moment qu'il reçoit une plainte. Ça peut venir d'un citoyen, elle peut venir de l'entreprise privée, taxi, transporteur par autobus. Donc, à ce moment-là, ils interceptent le véhicule puis ils émettent un constat d'infraction. Et, s'il conteste, bien, il va en cour. C'est un procès. Je

vous dirais qu'il y en a plusieurs présentement au Québec. Et c'est particulier, là, parce qu'on a des constats d'infraction qui sont remis pour de l'harmonisation. Bon, si vous n'êtes pas habitué avec les transports en région, là, il y a de l'harmonisation. Ça veut donc dire que je peux utiliser les places en transport adapté et en transport scolaire, considérant qu'elles sont déjà payées par des fonds publics, et les rend disponibles à la population. Et ça, c'est un premier élément qui était visé dans la politique du transport du Québec.

Donc, on a des territoires où le contrôle routier, lui, interprète la loi comme étant... dit : Je ne vois ça dans aucun article de loi. C'est illégal, il met des infractions. Officiellement, on a un exercice de revoir plein d'éléments puis on n'excuse pas personne, au contraire, mais le transport collectif en dehors des grands centres n'existait pas il y a plusieurs années. Donc, les lois sont faites pour les grands centres, et avec ce qui s'est développé, ça amène, en tout cas, un bouleversement et les zones grises se multiplient.

Mme Ouellet : Mais, sur l'harmonisation, par exemple, c'est quoi, l'infraction?

Mme Domingue (Thérèse) : Ah! bien, il n'y en a pas. Bien, en tout cas, pour nous, il n'y en a pas, là. Il n'y en a pas.

Mme Ouellet : Mais quand ils disent que... Vous me dites : Le contrôle routier émet une infraction. C'est quoi, l'infraction qu'il émet?

Mme Domingue (Thérèse) : Oui, parce que lui, il considère que l'aspect d'harmonisation ne figure nulle part dans la loi sur le transport, hein?

Mme Ouellet : O.K., mais, à ce moment-là, au chauffeur de l'autobus?

Mme Domingue (Thérèse) : Ah! bien, officiellement, il l'envoie au mandataire de la MRC, hein, qui reçoit l'infraction.

Mme Ouellet : O.K. Et il y a-tu d'autres types d'interventions des gens du contrôle routier dans les régions?

Mme Domingue (Thérèse) : Oui, tout à fait. À partir du moment... Bon, s'il y a des transports... Bon, il existe du transport adapté partout au Québec. On a des organisations qui sont en régie, donc qui sont propriétaires de véhicules. S'ils s'en servent pour faire d'autre transport que du transport adapté, le contrôle routier va émettre des infractions.

Mme Ouellet : Ils n'ont pas le droit? Les gens qui font du transport adapté, qui ont un taxi de transport adapté, n'ont pas le droit de prendre des personnes non handicapées?

Mme Domingue (Thérèse) : Bon, moi, on va dire que j'ai un minibus, là, j'ai ma clientèle à mobilité réduite, mais il me reste deux places. Je n'ai pas de problème à faire de l'harmonisation avec mes voisins, là. Par contre, si je n'ai pas de circuit de prévu pour ma clientèle... parce que le transport adapté n'a pas besoin de permis, hein? Donc, si je n'ai pas de circuit pour ma clientèle, je ne peux pas prendre mes véhicules et faire des circuits uniquement de transport collectif. C'est le type d'infraction qui est remise par le contrôle routier.

Mme Ouellet : O.K. Puis est-ce qu'il y a des infractions du contrôle routier qui sont émises pour le taxi au noir?

Mme Domingue (Thérèse) : Non.

Mme Ouellet : Non?

Mme Domingue (Thérèse) : Très peu. En tout cas, présentement, là, avec les organismes avec lesquels on traite, on n'a pas de taxi au noir. C'est plutôt des gens qui sont en régie ou qui ont un problème d'harmonisation.

Mme Ouellet : O.K. Mais, quand vous disiez qu'il y avait un problème, que le taxi des organismes communautaires, ce n'était pas ça qui était... pas le taxi, mais le transport des organismes communautaires, ce n'était pas ça qui était visé, mais c'était le taxi au noir qui était visé, est-ce que vous avez du taxi au noir dans les régions?

Mme Domingue (Thérèse) : Oui.

Mme Ouellet : O.K. Et est-ce que le contrôle routier émet des infractions pour ça?

Mme Domingue (Thérèse) : Je vous dirais, il en émettrait s'il y avait de plaintes, tout simplement.

Mme Ouellet : O.K. Mais il n'y a pas de plainte.

Mme Domingue (Thérèse) : Non.

Mme Ouellet : O.K. Et si c'était possible de nous expliquer... Dans votre mémoire, vous dites, permis spécifiques : «Comment expliquer qu'en régions et milieux ruraux il n'y ait pas un permis spécifique en dehors du permis restreint?»

Mme Domingue (Thérèse) : Oui, parce qu'officiellement, quand on parle de permis puis si je suis en ruralité... parce qu'une région, c'est une chose, mais ruralité, c'est autre chose aussi. Quand on regarde les critères pour avoir un permis, même un permis restreint, là...

Mme Ouellet : C'est quoi, pour vous, un permis restreint, là? Je m'excuse, là, mais...
• (20 h 50) •

Mme Domingue (Thérèse) : Bien, je vous dirais, en fonction du l'industrie de taxi, je veux dire, il serait plus accessible qu'un permis régulier, mais, pour nous, ça cause encore problème quand je m'en vais en ruralité.

Un des éléments, c'est que je dois faire une démonstration de la viabilité, ou, en tout cas, de la rentabilité de mon permis. Et officiellement, je vous dirais, ce n'est pas simple quand je suis en milieu rural, là, c'est autre chose. Par contre, on a des gens qui sont prêts à le faire et, je vous dirais, à temps demi-complet. Ce qu'ils cherchent, c'est un revenu d'appoint, mais ils sont prêts à avoir des permis, hein, ils sont prêts à se confirmer à plein de règles pour faire en sorte d'offrir un service en milieu rural.

Donc, pour nous, c'est une avenue intéressante, ce qui vient faire de réduire les coûts puis, en plus, de sécuriser un transport et de le rendre légal. Et cette pratique-là ne vient pas nuire du tout aux cabs ou au transport qui se fait... bénévolé d'accompagnement qui se fait présentement, là, pas du tout.

Mme Ouellet : Puis ça, ça s'appellerait un permis...

Mme Domingue (Thérèse) : Bien, je vous dirais, nous, on l'appelle le permis rural, pas parce qu'on veut lui donner une couleur, mais on veut bien comprendre qu'il y a des spécificités, qu'il y a des éléments qu'on ne pourra jamais rencontrer de ce que présentement l'industrie du taxi pourrait commander, là... pas l'industrie, mais la CTQ, la commission.

Mme Ouellet : O.K. Parfait.

Mme Domingue (Thérèse) : Il n'y aurait plus de loi, finalement.

Mme Ouellet : Et donc, dans vos recommandations, vous demandez, dans le fond, d'appliquer un moratoire à UberX jusqu'à... ça fait que, dans le fond, qu'il y ait une suspension des activités illégales. Et vous dites que, si ce n'était pas fait, c'est aussi, dans le fond, de dire oui aux taxis sans permis puis c'est également d'avertir le contrôle routier de cesser d'émettre des contraventions pour de telles activités similaires partout au Québec.

Mme Domingue (Thérèse) : Oui. Bien, je vous dirais, parce que, s'ils peuvent continuer à faire ce qu'ils font, pourquoi on donne des infractions ailleurs? Le questionnement était là-dessus. Il peut sembler simple, mais c'est une réalité, là. Si, dans un grand centre, je peux faire ce qui est illégal, puis tout le monde est courant, bien, à ce moment-là, il faudrait freiner les infractions qu'on donne pour des gens qui font des gestes similaires ailleurs que dans les grands centres. Mais ce n'est pas parce qu'on est d'accord, je veux juste démontrer qu'à un moment donné on est dans deux positions différentes, là. On est loin d'être d'accord avec le fait que ça soit fait, on demande un moratoire.

Mme Ouellet : Et, lorsque vous parlez de maintenir la gestion de l'offre dans une approche renouvelée...

Mme Domingue (Thérèse) : Oui, parce qu'officiellement, là, qu'il y ait une gestion de l'offre, nous, on n'est pas en désaccord avec ça, là, mais, par contre, il faut revoir ce qu'on fait, autant au niveau du taxi, du transport par autobus. De façon générale, il faut revoir l'offre qu'il y a présentement au niveau de la mobilité au Québec, hein?

Mme Ouellet : Ce que je comprends, c'est qu'en région, dans le fond, le transport qu'il y a par autobus puis le transport par taxi, c'est vraiment lié. Parce que, dans toutes les discussions qu'on a eues sur le transport, le taxi en ville, là, à Montréal ou à Québec urbain, le transport collectif, c'est une chose, là, puis le taxi, c'est complètement d'autre chose. C'est comme deux univers, là.

Ça fait que ce que je comprends, dans l'univers en milieu rural, vraiment, vous ne dissociez pas le transport collectif par autobus du transport par taxi parce qu'un et l'autre se rejoignent et se...

Mme Domingue (Thérèse) : Ils sont complémentaires. Ils sont complémentaires, tout à fait.

Mme Ouellet : Ils peuvent se remplacer lorsque les débits de... le nombre de personnes dans l'autobus est trop petit. Ça devient, à ce moment-là, pour vous, du taxi.

Mme Domingue (Thérèse) : Tout à fait. Pour nous, c'est indissociable, là. L'offre puis la qualité se fait par nos fournisseurs. De toute façon, il faut savoir qu'une MRC n'a pas le droit d'être propriétaire de véhicules pour faire du transport. Donc, officiellement, il y a obligation de contracter avec les fournisseurs. Donc, j'ai l'autobus puis j'ai le taxi, puis ils doivent avoir des permis. Donc, je travaille avec eux, mais, en fonction de ma réalité, autant au niveau régional...

Si je prends le régime qui couvre Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, là, on déborde d'un aspect uniquement rural, on a un grand territoire régional. Mais le taxi puis l'autobus, c'est la combinaison et c'est comme ça dans toutes les régions du Québec, à l'exception des grands centres.

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

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Mme Domingue, M. Ménard, bonjour.

Mme Domingue (Thérèse) : Bonjour.

M. Surprenant : Alors, je vais continuer à la suite de ce que ma collègue faisait au niveau des recommandations. Elle a fait les trois premières, puis moi, je vais passer à la quatrième. Alors, la quatrième dit : «Il faut revoir l'ensemble des permis de l'industrie du taxi et la portée de ceux-ci, entre autres pour un terme au kilométrage à vide.» Pouvez-vous expliquer ce que vous voulez dire, s'il vous plaît?

Mme Domingue (Thérèse) : Présentement, quand on regarde comment est distribué... en tout cas, les permis... Je détiens un permis de taxi, hein, je prends quelqu'un chez moi et je vais le reconduire dans votre circonscription, hein, je n'ai pas de problème. Mais, par contre, je ne peux pas prendre personne de chez vous puis l'amener parce que mon permis ne me le permet pas, donc j'ai une voiture qui revient à vide.

Et, nous, ce que l'on dit, c'est : Ce qu'il faut, c'est de maximiser. Premièrement, on a un véhicule qui roule, il faut maximiser son utilisation et faire en sorte d'être capable... parce que c'est dans les deux sens, là, de réutiliser ces kilomètres à vide là pour maximiser le transport qui circule. Et je vous dirais que c'est aussi une position du... cette avenue-là, il y a une ouverture de la part du CPCDIT aussi pour réfléchir à comment on récupère ces kilomètres à vide, qui sont, on convient, là, des centaines de milliers de kilomètres et plus par année, là. Donc, peut-être moins pire dans les grands centres; quand je sors d'un grand centre, c'est une réalité, là, qui est quotidienne.

M. Surprenant : Effectivement, parce que vous avez moins de population puis, des fois, la distance peut être assez longue parfois, puis ce n'est pas évident comme problématique, oui.

Mme Domingue (Thérèse) : Oui, il y a des gens qui ont des... oui, officiellement, là, oui, officiellement.

M. Surprenant : O.K. Maintenant, vous avez mentionné un peu plus tôt, Mme Domingue, le transport collectif dans les rangs pose problème. Alors, je sais que vous avez quelques questions. Est-ce que vous avez des éléments en particulier que vous voulez mentionner?

Mme Domingue (Thérèse) : Dans les rangs?

M. Surprenant : Oui. Vous avez mentionné, ce n'est pas écrit, vous l'avez mentionné tantôt, je l'ai pris en note et puis...

Mme Domingue (Thérèse) : O.K. Bien oui, je donnais l'exemple parce que, si j'ai quelqu'un à aller chercher, en tout cas, à l'extrémité d'un rang, je fais une jonction, j'ai besoin de faire en sorte d'utiliser le taxi. Le taxi, ce que je disais, c'est que c'est un véhicule, c'est un outil, là, pour nous, de premier plan parce qu'il y a justement une densité de population, un étalement de population. Donc, souvent, je vais me servir du taxi collectif pour être capable de faire, je n'aime pas l'expression, là, mais un type de rabattement vers un axe central qui va aller vers un autobus, qu'il soit local ou interurbain. C'est dans ce sens-là. Le rang venait démontrer la réalité des offres de service.

M. Surprenant : Vous parliez aussi des bénévoles d'accompagnement puis versus les permis ruraux. Comment vous distinguez ça?

Mme Domingue (Thérèse) : Bon, le transport bénévole d'accompagnement, je vous dirais, il est dispensé par un organisme humanitaire reconnu par les services de la santé. Donc, ces gens-là peuvent offrir un service à partir d'une banque de bénévoles de transport d'accompagnement, et là «accompagnement» prend tout son sens, là. Moi, comme conductrice, j'amène mon voisin chez le médecin, je vais passer la journée avec lui, je l'accompagne. Il prend tout son sens, là, et la distinction, elle est là.

Quand on parle de transport bénévole, on ne fait pas référence à ce type de transport bénévole ou pour les soins de santé, on parle vraiment de transport bénévole sans aucune raison médicale, là, ou pour les personnes d'un certain âge ou à mobilité réduite.

M. Surprenant : O.K. Combien de temps qu'il me reste, là?

Le Président (M. Reid) : Il vous reste un peu plus de deux minutes.

M. Surprenant : Deux minutes?

Le Président (M. Reid) : Un peu plus.

M. Surprenant : Alors, une petite question vite au niveau du permis rural. Comment vous voyez ça concrètement au niveau des normes, des coûts, puis tout ça?

Mme Domingue (Thérèse) : Ah! ça, c'est une très bonne question.

M. Surprenant : Parce que l'industrie du taxi traditionnel, en fait, ce qu'ils mentionnent, c'est d'essayer de ne pas trop avoir de cadres différents, puis là vous demandez un cadre différent, là.

Mme Domingue (Thérèse) : Bien, je vous dirais, ce qu'on amène... puis, en tout cas, à l'autre page, on vous dit qu'on va déposer, avant la fin, les différentes balises, mais ce que l'on veut, c'est faire reconnaître qu'il peut exister un permis de taxi dont l'objectif... la personne va pouvoir le faire en revenu d'appoint et non uniquement à temps plein puis avoir un revenu et sans arriver, passer par organisation où il y aurait plusieurs taxis avec des salariés qui viendraient. Ce n'est pas ce qu'on veut. On sait qu'on peut aller là.

On a, au Québec, des organisations qui ont mis en place des genres d'entreprise ou d'entité où ils offrent du taxi, hein, par des salariés. Donc, un nourrit l'autre, là, il y a des vases communicants. Je vous dirais, on finit toujours... on est créatifs au Québec. On finit toujours par trouver des moyens d'offrir un service, mais de là l'importance... il y a certaines balises qui doivent s'imposer. Mais officiellement, avant la fin de la commission, on va faire parvenir au monde, à vous, les balises du fameux taxi rural avec ses considérants.

M. Surprenant : Seriez-vous prête à nous mentionner quelques éléments de ces balises-là maintenant?

Mme Domingue (Thérèse) : Bien, premièrement, accepter que ce soit... premièrement, le coût du permis, hein, et, en même temps, je vous dirais, on va comprendre vers où ça s'en va, la législation et la réglementation du taxi, parce que, même si, là on sait qu'il y a des changements qui vont arriver, mais le coût du permis a une incidence.

Au niveau des règles de la sécurité, ils sont les mêmes. Les conducteurs doivent avoir de la formation, ils doivent avoir des vérifications d'antécédents judiciaires. Ce qui existe présentement doit se poursuivre. C'est plus au niveau des règles, je dirais, d'admissibilité, au niveau de la vacance du plan d'affaires, bilan financier, hein, comprendre que quelqu'un pourrait avoir un permis et faire en sorte qu'il soit là qu'à temps partiel, sans obligation à le louer, ou quoi que ce soit, pour démontrer à la Commission des transports qu'il y a suffisamment de revenus pour assurer un revenu annuel.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup, Mme Domingue, M. Ménard. Merci de votre contribution aux travaux de la commission.

Alors, la commission ajourne ses travaux à demain, mercredi 24 février 2016, après les affaires courantes, afin de poursuivre ce mandat. Bonne soirée à tout le monde.

(Fin de la séance à 21 heures)