



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 10 mars 2016 — Vol. 44 N° 54

Consultations particulières sur le document d'information
sur le transport rémunéré de personnes par automobile (5)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 10 mars 2016 — Vol. 44 N° 54

Table des matières

Auditions (suite)	1
Covoiturage Amigo Express inc.	1
Hara Associates Inc.	11
Kéroul	17
La Compagnie de taxi 4000 inc.	25
Regroupement des propriétaires de taxi de la Capitale (RPTC)	33
Association du transport urbain du Québec (ATUQ)	41
Association haïtienne des travailleurs du taxi (AHTT)	46
Mémoires déposés	53

Intervenants

M. Pierre Reid, président

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

- * M. Marc-Olivier Vachon, Covoiturage Amigo Express inc.
- * M. Charles Mallory, Hara Associates Inc.
- * M. Dan Hara, idem
- * M. André Leclerc, Kéroul
- * M. Michel Trudel, idem
- * M. Hicham Berouel, La Compagnie de taxi 4000 inc.
- * M. Marc Turgeon, idem
- * M. Hamid Nadji, RPTC
- * Mme Elizabeth Hamel, idem
- * M. Alain Fecteau, idem
- * Mme Nancy Drolet, idem
- * M. Daniel Beauchamp, ATUQ
- * M. Bernard Estimable, AHTT
- * M. Henriot Rosarion, idem
- * M. Jean Vicot Neptune, idem
- * M. Wilson Jean Paul, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 10 mars 2016 — Vol. 44 N° 54

Consultations particulières sur le document d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile (5)

(Onze heures vingt-quatre minutes)

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

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

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

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

Auditions (suite)

Le Président (M. Reid) : Merci. Voici l'ordre du jour de ce matin, nous entendrons les groupes suivants : Amigo Express et Hara Associates Inc.

Alors, bienvenue dans un premier temps, donc, aux représentants d'Amigo Express. Vous avez une dizaine de minutes pour faire votre présentation, je vous demanderais de vous présenter pour les fins de l'enregistrement. Vous avez la parole.

Covoiturage Amigo Express inc.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Bonjour. Mon nom est Marc-Olivier Vachon, président fondateur de Covoiturage Amigo Express. C'est un honneur pour moi d'être ici aujourd'hui. Le contexte n'est peut-être pas des plus intéressants, mais cette semaine on a fêté le 10e anniversaire de Covoiturage Amigo Express, 350 000 membres, 1,4 million de covoitages complétés jusqu'à maintenant, donc on est très fiers de ça. C'est l'occasion pour nous aussi de vous présenter la nature et les effets bénéfiques de notre travail, notamment la pertinence de notre formule pour assurer une concurrence saine et un meilleur respect de la philosophie du covoiturage, un concept qui est avant tout coopératif et participatif.

Je pense qu'il importe ici, avant de commencer, de définir le terme «covoiturage» ou qu'on s'entende sur la définition du terme «covoiturage». J'ai relevé tellement d'impropriétés et de glissements sémantiques dans la commission, dans les médias, un peu partout. Je pense que vous allez me trouver tannant de frapper sur le clou constamment comme ça, mais je pense qu'on a une définition du covoiturage, au Québec, qui est très claire, puis vous la savez, je la sais aussi, mais je vais... je vais vous citer, finalement : «Selon la Loi sur les transports, le covoiturage implique un transport effectué sur un même trajet, lorsque seuls les frais du transport sont partagés et qu'aucune rémunération n'est requise. Concrètement, un chauffeur offrant du covoiturage a aussi à se déplacer et à se rendre personnellement à la destination, même s'il n'a pas de passagers. Le transport de passagers devient accessoire au déplacement et non le but premier de celui-ci. Les passagers contribuent afin de compenser le chauffeur pour l'utilisation du véhicule, comme le partage des frais [d'essence].»

Donc, essentiellement, le covoiturage, c'est quoi? Bien, demain, je retourne à Montréal avec ma voiture, j'ai trois places. Qui veut venir avec moi? Et je vais vous charger seulement le prix du gaz et non plus, sinon ce n'est pas du covoiturage.

Pourquoi je m'exprime ainsi, c'est parce qu'en commission on a souvent dit qu'il y avait un flou, qu'il y avait un spectre, qu'il y avait des nuances à apporter. Bien, moi, je veux vous rassurer, là, moi, je trouve ça extrêmement clair, qu'est-ce que je vois là. C'est très clair, ce qu'est le covoiturage et ce qu'il n'est pas. Et je pense que c'est vraiment, vraiment important que tous, on s'entende sur les termes. Quand on dit, exemple, «covoiturage rémunéré», ça ne fait aucun sens. Quand on dit : Je fais du covoiturage en taxi, ça n'a pas plus de sens.

Maintenant, je vais vous présenter notre entreprise. Covoiturage Amigo Express, c'est 350 000 personnes qui se partagent la route. Il faut savoir que c'est la plus grande communauté de covoiturage au Canada, et même si on regarde du côté des États-Unis aussi, donc on peut être très fiers de ça. On est spécialisés en covoiturage longue distance et aussi en covoiturage domicile-travail depuis peu, c'est offert gratuitement, d'ailleurs, c'est en version bêta, mais ça fait aussi partie de notre offre.

Concrètement, ce qu'on propose, c'est un accès à notre site Web, notre site mobile aussi, un centre d'appels, et parce que nous, on encadre le covoiturage et puis on vérifie la validité des permis de conduire aussi. Donc, c'est une façon de gérer le covoiturage qui est assez «involved», là, excusez l'anglicisme, là, mais c'est qu'on veut s'assurer que tout est sécuritaire, tout se fait bien. On appelle les gens, d'ailleurs, pour leur expliquer ce qu'est le covoiturage. Et ceux qui n'en font pas, bien on leur explique : Bien, écoutez, ce que vous faites, c'est illégal, vous ne pouvez pas faire de covoiturage avec nous à ce moment-là.

Ça a été fondé à Charlesbourg. Donc, moi, je suis quelqu'un... je suis de Québec, donc ça vient d'ici. Maintenant, on est basés à Verdun, mais ça évolue même dans le reste du Canada de plus en plus.

Et puis concrètement, bien, je ne sais pas si je dois vous faire un dessin, là, mais, exemple, j'annonce un départ vers Québec ou vers Gatineau, peu importe, sur la plateforme, moi, je suis le conducteur. Donc, ce ne sont pas les passagers qui demandent un départ, c'est vraiment les chauffeurs qui annoncent leurs déplacements. C'est un déplacement qu'ils font de toute façon.

Quelques statistiques, maintenant. Bien, Amigo Express, en 2015, c'est 150 millions de kilomètres, soit 3 750 fois le tour de la terre. Dans cette seule année, Covoiturage Amigo Express a permis d'économiser 6,4 millions de litres d'essence tout en réduisant de 18 000 tonnes les émissions de CO₂ dans l'atmosphère.

Donc, ce qu'il faut savoir, c'est qu'Amigo Express permet à ses usagers de se déplacer entre des villes qui sont souvent très peu desservies par les autres services de transport. Ça exerce aussi une fonction sociale importante parce que ça permet aux personnes qui ont un accès limité à l'automobile d'accéder à de nombreux services, dont les établissements d'éducation, les établissements de santé, et de participer à la vie économique, sociale et culturelle de leur région. Donc, je pense que tous, on peut s'entendre ici que le covoiturage est un concept noble qu'il faut encourager. Et puis d'ailleurs je remercie le ministère des Transports de l'avoir fait dans le passé, de dire aux gens qu'ils encouragent les gens à faire du covoiturage. Je pense que c'est très, très important, le Québec y gagne énormément.

• (11 h 30) •

Je vais sauter la partie où on décrit, bon, comment ça fonctionne précisément. Ce qu'il faut savoir — puis excusez-moi de taper sur le clou encore une fois — c'est qu'aucun frais n'est exigé du conducteur, du propriétaire ou du locataire du véhicule automobile ni payé à ceux-ci pour le transport des passagers, sauf le montant requis pour rembourser des frais engagés dans l'utilisation du véhicule automobile, donc dans un but strictement non lucratif. Donc, je vais sauter ça ici parce que le temps est limité, mais il faut savoir que, bon, quand je fais un départ vers un endroit, peu importe, c'est un «sunk cost» pour le conducteur. Donc, le fait de prendre des passagers, bien ça paie son plein d'essence, exemple, là, mais pas au-delà des frais d'utilisation du véhicule.

Donc, ça permet d'optimiser les déplacements qui ont déjà lieu sur le territoire et s'attaque au problème de faible occupation des véhicules, un problème qui est aussi présent dans les grandes régions urbaines que dans les régions éloignées. Et ça, c'est, je pense que c'est intéressant de le savoir aussi... De par sa popularité, Covoiturage Amigo Express canalise une grande partie de la demande, et du fait que nous, on fait du vrai covoiturage, ça coupe l'herbe sous le pied des personnes qui désirent effectuer du transport rémunéré sous le couvert du covoiturage. Donc, ces gens-là, concrètement, on sait qu'ils existent. Souvent, ils ont essayé d'utiliser notre plateforme, et on les a suspendus, on les a bannis. Et, dans les faits, lorsqu'on regarde sur des sites de petites annonces, bien on a remarqué, nous, avec notre enquête personnelle, que 50 % de ces gens-là ont déjà été membres chez nous, mais qu'on les a suspendus, donc, parce que les gens qui utilisent notre service doivent se plier aux conditions d'utilisation du service.

Donc, ça, c'est intéressant aussi, Amigo Express se base sur la loi ontarienne. Nous, on est Canadiens, donc on se base sur la loi ontarienne pour définir ce qu'est le covoiturage, puis elle est plus sévère en Ontario qu'au Québec. Donc, en Ontario, c'est un seul aller-retour par jour, donc, nous, notre plateforme bloque les gens qui veulent faire plus qu'un aller-retour. En partant, ils le feraient de façon gracieuse ou généreuse, parce qu'on ne peut pas faire d'argent avec ça, mais on décide d'inclure cette limite-là dans notre plateforme. Et il faut savoir aussi qu'il est impossible pour un conducteur d'annoncer plus de cinq places passager pour un départ donné.

Nous, on veut que le covoiturage demeure un concept participatif et coopératif, et plus que ça, je vous dirais même, le covoiturage, il faut que ce soit sympathique. Donc, on le fait pour couvrir ses frais, oui, mais on le fait aussi pour le plaisir de la rencontre, le partage, il y a des amitiés qui se créent en covoiturage. Et ce qu'on a remarqué, nous, c'est que, les gens qui font du transport rémunéré sous le couvert du covoiturage, l'ambiance n'est pas la même dans la voiture, et ça nuit à notre image d'entreprise, ce n'est pas ce qu'on veut faire de toute façon. Et puis c'est une infime minorité, mais on ne les veut pas, ces gens-là, très clairement. Sachant aussi les remous que ça crée, le covoiturage, dans le monde du transport interurbain... C'est une innovation de rupture, il y a les gens qui étaient en place qui, bon, ne sont pas contents de ça... ou ils sont peut-être contents parce que l'offre s'élargit, mais il nous importe, nous, d'être dans le cadre légal, je pense que c'est bien évident. On se sent peut-être des fois un peu arriérés de le faire, mais ça fait partie de nos valeurs.

Donc, je vais sauter cette partie-là aussi. Nos préoccupations, maintenant. Bon, notre formule gagne en popularité, bon, on est très populaires auprès de la plus jeune génération, on est incontournable dans le paysage québécois, mais Amigo Express demeure méconnue du public en général. Donc, je pense que c'est important... Puis vous le savez, là, avec les statistiques qu'on a du faible taux d'occupation des véhicules, il faut que les gens fassent plus de covoiturage. Je fais une petite parenthèse ici, là. Si jamais Google décide de faire du covoiturage, au lieu de s'en inquiéter, bien il faut s'en réjouir, on veut plus de covoiturage au Québec.

Maintenant, j'en arrive à mon point, puis j'espère que... À combien de minutes je suis, présentement?

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

M. Vachon (Marc-Olivier) : Il reste une minute. O.K. Ça ne va pas bien, mon affaire.

Je pense qu'il faut encadrer l'utilisation du mot «covoiturage», il y a un glissement sémantique qui se fait. «Covoiturage rémunéré», c'est comme «bénévolat rémunéré», ça ne fait aucun sens. Et ce qu'on remarque, nous, dans notre communauté de membres, c'est qu'il y a une inquiétude des gens, il y a comme une confusion, et puis ça ne devrait pas être, parce que non seulement on a la définition du *Larousse*, mais on a aussi la définition de la loi, du gouvernement, elle est très claire. Donc, arrêtons de dire que c'est flou puis arrêtons de dire qu'il y a des zones grises, ça ne peut pas être plus clair que ça. Et puis là, présentement, ce qui se passe, c'est que les gens sont un peu découragés de faire du covoiturage, on a des nouveaux covoituteurs qui désirent en faire qui ont des questions un peu étranges pour nous. Donc, la mauvaise utilisation du mot «covoiturage», c'est un réel problème.

Donc, les recommandations qu'on a, essentiellement, pour la commission, c'est de prévenir le glissement sémantique, la notion de covoiturage, de redoubler d'efforts pour faire connaître c'est quoi, le vrai covoiturage, mais ce n'est pas tout, c'est de dire aux gens que le véritable covoiturage est légal. Et ça, le message, bon, passe moins, parce que les médias d'information n'ont pas la bonne définition du covoiturage. Je pense qu'il y a des gens qui ont soufflé un nuage de boucane dans la pièce, puis, le flou qu'on voit, je pense que c'est un peu ça. Je pense que c'est de la responsabilité du gouvernement — puis vous le faites déjà très bien, et je vous encourage à continuer — c'est de dire : Attention! On a une définition du covoiturage, et c'est la suivante : le chauffeur décide de la destination, il ne fait pas d'argent avec ça, il fait le départ de toute façon et...

Le Président (M. Reid) : Je m'excuse, je dois vous interrompre, mais en vous disant que, pendant la période d'échange, vous aurez l'occasion de revenir sur plusieurs de ces points-là.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Excellent. Bon, bien, parfait. Bien, écoutez, je prends juste un... j'ai une troisième recommandation, mais je prends un 15 secondes ici, puis je pense que c'est vraiment important de dire qu'Amigo Express, c'est une entreprise innovante du Québec. On n'est pas étrangers à ce que c'est, l'innovation de rupture, mais nous, on le fait dans les règles, on le fait avec des innovations technologiques, et puis je pense que, ça, il faut le souligner. Donc, on a eu des répercussions assez incroyables dans le monde du transport interurbain, mais je pense qu'il faut souligner le fait que l'innovation est possible sans déranger les règles en place.

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

M. Vachon (Marc-Olivier) : Et puis je tiens à remercier notre communauté de membres aussi. Donc, Amigo Express n'existerait pas sans ces gens-là. Nous, on n'est rien sans les gens qui font du covoiturage avec nous, ils sont 350 000. Je veux les applaudir, leur souhaiter joyeux anniversaire et puis les remercier. Et c'est ça.

Le Président (M. Reid) : Alors, merci. Nous allons commencer la période d'échange. M. le ministre, à vous la parole.

M. Daoust : Merci. Bienvenue, M. Vachon. Écoutez, la présentation que vous faites est intéressante. Beaucoup de gens se réclament de covoiturage, et la définition que vous semblez en faire correspond peut-être plus à la réalité.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Elle correspond exactement à votre définition.

M. Daoust : Oui. Maintenant, question comme ça parce que vous vous installez dans un espace où il y avait déjà des moyens de transport, je dirais, entre guillemets, plus traditionnels, appelons ça comme ça : Si vous n'existiez pas, actuellement, qui ferait ce travail-là?

M. Vachon (Marc-Olivier) : Je ne sais pas quoi vous répondre là-dessus. Probablement qu'il y aurait une autre compagnie qui ferait du covoiturage comme nous, qui ferait la promotion du covoiturage.

On est très conscients, nous, que ce qu'on fait a des impacts. Comme n'importe quelle entreprise ou comme n'importe quelle innovation de rupture, ça a des impacts sur ce qui se fait ailleurs, bien évidemment. Mais je pense que force est de constater que ça a contribué à changer le paysage du transport interurbain, mais que le Québec y a vraiment gagné, entre autres pour les régions éloignées où est-ce qu'il n'y a pas d'offre de transport. Donc, le covoiturage, qu'est-ce que ça a donné au Québec, c'est des régions plus accessibles, une planète plus propre, des rencontres amicales, des économies substantielles pour les Québécois et Québécoises.

Donc, je pense qu'il y aurait... Bon, quand il y a un vide, le vide se remplit, mais je ne sais pas... Le sens de votre question, c'est : Est-ce qu'il y aurait plus d'illégalité si on n'était pas là? Je pense que oui, mais je pense aussi que la demande est tellement forte qu'il y aurait sans doute une autre entreprise qui s'en occuperait peut-être, là.

M. Daoust : Je vais vous poser la question autrement : Votre trajet moyen est quelle durée, est quelle longueur? Vous faites combien de kilomètres dans un trajet moyen?

M. Vachon (Marc-Olivier) : Nous, c'est du covoiturage interurbain. Donc, le trajet le plus populaire, c'est vraiment Montréal vers Québec, Québec vers Montréal.

M. Daoust : O.K. Puis, quand vous dites que vous partagez les frais d'essence, ça coûte combien, un trajet comme ça?

M. Vachon (Marc-Olivier) : Le frais le plus utilisé, si on veut — ce n'est pas le bon terme, là — c'est 15 \$, puis le frais maximal, ça tourne dans les alentours de 20 \$. Donc, si on se fie au ministère du Revenu, les frais — je vais retrouver le papier — les taux d'allocation pour les frais d'automobile, c'est 0,54 \$ du kilomètre. Donc, quand un conducteur charge 15 \$, ça équivaut à 0,21 \$ du kilomètre, 20 \$, c'est 0,29 \$ du kilomètre, donc c'est la moitié.

Donc, essentiellement, ce qu'on dit aux gens, c'est : Faites payer votre plein d'essence, «that's it». Puis, dans la pratique, les gens qui exagèrent, c'est une infime minorité, ce n'est pas même pas le dixième de 1 %, et, ces gens-là,

lorsqu'on les voit faire, on leur dit. Mais je pense qu'il faut faire confiance à l'intelligence des gens. Les gens savent très bien qu'à partir d'un certain moment c'est autre chose que du covoiturage.

Donc, nous, on a une responsabilité, par rapport à ces gens-là, de leur expliquer c'est quoi, mais, dans l'ensemble, je pense que les gens qui sont déjà avec nous comprennent qu'est-ce qu'on fait. Je dirais plus que c'est la population en général, peut-être, puis les gens qui voudraient faire du covoiturage que, là, il y a une confusion sur qu'est-ce que c'est, est-ce que c'est légal, etc.

M. Daoust : Deux points, maintenant. Le premier, c'est : Et vous, sur ce 15 \$ là, vous avez un frais? Ça fonctionne comment?

M. Vachon (Marc-Olivier) : Nous, là, c'est ça qui est la beauté de la chose, notre frais est fixe. Donc, que vous alliez à Québec, que vous alliez à San Francisco, notre travail est exactement le même, là, on essaie de contrôler, de faire un encadrement du covoiturage, on essaie, bon, de... on est un centre d'appels, on est disponible pour notre clientèle. Donc, c'est un frais de 5 \$, et c'est toujours le même frais.

Donc, ce serait ridicule pour nous de dire : Ah oui! vous faites... je ne sais pas, vous faites 2 000 kilomètres, bien c'est tant de pourcentage. Donc là, à ce moment-là, il y aurait comme un petit conflit d'intérêts, je trouve, là, parce que, nous, ce qu'on fait, c'est vraiment assainir la communauté, s'en occuper, répondre aux appels, etc. Le covoiturage, c'est les gens qui le font. Donc, nous, on ne fait pas de covoiturage, nous, on encadre le covoiturage.

• (11 h 40) •

M. Daoust : O.K. Maintenant, imaginons que vous avez quelqu'un qui fait Montréal-Québec et qui quitte Montréal, imaginons, à la Place Ville-Marie, vous êtes le... vous avez l'automobile, vous partez de la Place Ville-Marie, vous vous rendez à Place Laurier, et votre passager possible, la personne qui serait prête à faire du covoiturage, va à Québec aussi, et elle, elle part de Verdun puis elle se rend ici, au parlement. Vous, comme conducteur, est-ce que vous allez la chercher, puis, rendu à Place Laurier, vous vous déplacez jusqu'ici puis vous retournez... ou vous la laissez au transport public?

M. Vachon (Marc-Olivier) : Dans la pratique, les conducteurs ne veulent pas faire ça, je pense que c'est clair. Donc, ce n'est pas vraiment un problème. Dans la pratique, les conducteurs choisissent une station de métro qui est la plus proche de leur début de trajet puis choisissent une destination qui est la plus proche de leur destination à eux, et puis ce sont les passagers qui font le transport, là, entre les deux points.

Donc, je comprends la nuance, puis je l'ai entendu de la part de Netlift, mais moi, je ne vois pas, dans la pratique, de problème par rapport à ça. Ce n'est pas quelque chose que les conducteurs font, de faire des gros détours comme ça. S'ils le font, c'est vraiment de façon généreuse, de toute façon, parce qu'ils ne font pas d'argent avec ça, mais, dans la pratique, ça n'arrive pas.

M. Daoust : À 5 \$, naturellement, il est clair que ce n'est pas fait pour des courts trajets, mais je comprends aussi qu'il y a un intérêt, surtout en région, pour ce genre d'activité là. Je vais laisser mes collègues, qui sont plus présents en région que moi, continuer à vous poser des questions. Merci, monsieur.

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

M. Boucher : Bonjour, monsieur. Ça va bien?

Vous dites... Bon, je comprends que c'est le conducteur qui décide du taux qu'il va charger, là, pour offrir là... pas la ballade, là, mais le transport projeté. Exemple, moi, je suis ici puis je pars pour Chibougamau demain matin à 9 heures. Est-ce que vous allez me dire : Bon, bien, regarde... Tu sais, vous parliez tantôt, là, des tarifs par rapport à Transports Canada, etc. Est-ce que vous allez expliquer, dire : Bien là, regarde, pour être raisonnable, tu vas faire, mettons, 600 kilomètres, c'est à peu près autour de tant ou... Est-ce que vous donnez des barèmes?

M. Vachon (Marc-Olivier) : Des «guidelines»? Oui, le «guideline» qu'on donne, nous, on se fie sur un trajet Montréal-Québec, 15 \$, c'est ça que les gens chargent. Donc, ça, ça correspond à 0,21 \$ du kilomètre. Dans les faits, on propose ce prix-là aux gens, et, dans la pratique, les gens n'abusent pas, donc ça, ce n'est pas un problème.

En 2012, notre plateforme est devenue très, très populaire, il y a eu un essor de popularité incroyable, et les gens qui faisaient du transport rémunéré illégal ont vu disparaître leur clientèle. Ils se sont dit : Ah! bien coudon, c'est là qu'il faut aller. Mais ces gens-là se sont vite rendu compte que ça ne fonctionnait pas, de un parce que quelqu'un qui charge trop cher ne va pas avoir de passager, il y a comme un jeu de l'offre et de la demande aussi, et, de deux, parce que, nous, cette personne-là, on l'appelle puis on lui dit : Excusez-nous, là, mais ce que vous faites, ce n'est pas du covoiturage, donc on suspend leurs comptes.

M. Boucher : Côté... Est-ce qu'il y a un système de cote des véhicules, des chauffeurs, des passagers? Tu sais, quelqu'un peut avoir une voiture de l'année, de grand luxe, ou un vieux tacot, là, qui risque de tomber en panne à chaque coin de rue. Est-ce que c'est vérifié, ça, ou...

M. Vachon (Marc-Olivier) : Ce n'est pas vérifié dans le sens que nous, on n'impose pas aux gens une date précise. Encore une fois, dans la pratique, ce n'est pas quelque chose qui s'est révélé être un problème. Les passagers évaluent les

conducteurs, évaluent le confort de la voiture, la qualité de la voiture, ces choses-là, donc, dans les faits, si vous êtes un passager qui désirez vraiment une superqualité, bien c'est un peu comme sur eBay, vous allez choisir un conducteur qui est coté cinq étoiles, qui a complété 150 départs, etc. Donc, c'est très facile. Les gens, dépendamment de leur désir de sécurité, ou de fiabilité, ou peu importe, vont sélectionner le conducteur.

Mais ce qu'il faut savoir, c'est qu'au niveau de la légalité, ça, il n'y a pas de choix, là, tout le monde doit être légal.

M. Boucher : Et puis est-ce qu'il y a comme un système de cote des chauffeurs? Parce que, même si j'ai une bonne voiture, que je suis un bon conducteur, que je n'ai pas d'accident, peut-être que... bon, quelqu'un peut ne pas être de bonne compagnie ou avoir des intentions autres, autant du côté des chauffeurs que des passagers. Donc, est-ce qu'il y a comme un système de monitoring de ça ou...

M. Vachon (Marc-Olivier) : C'est ça qui est la beauté. Nous, là, on n'est pas juste un site Web. Internet, les applications, tout ça, c'est bien beau; c'est un outil. Ce qu'on est, nous, c'est un service de mise en contact pour le covoiturage, donc on utilise ces outils-là, mais on a aussi... Puis ça, vous allez voir, c'est extrêmement rare, là, vous allez sur notre site Internet, vous avez notre numéro de téléphone sur toutes nos pages. Essayez de trouver ça dans n'importe quel autre site Web, vous allez avoir bien de la difficulté. Donc, l'innovation, elle est là, finalement, on est accessibles par téléphone. Les gens nous appellent, mais nous, on les appelle aussi, on les appelle pour avoir leur feed-back sur comment s'est déroulé le covoiturage, etc.

Donc, c'est réellement au niveau du centre d'appels. Nos agents téléphoniques font un travail extraordinaire justement pour éviter ce genre de situation là, pour éviter aussi que quelqu'un qui a une situation déplaisante soit, bon, contraint à n'utiliser qu'un formulaire Web pour faire sa plainte, là, nous, on trouve que ça n'a pas de bon sens. Et ça, c'est unique au monde. Il y a des communautés de covoiturage qui existent en Europe, en Amérique du Sud, peu importe, mais une communauté de covoiturage qui a un centre d'appels qui encadre le covoiturage comme nous, on le fait, c'est unique au monde.

M. Boucher : Puis est-ce que vous pouvez aller jusqu'à bannir des conducteurs ou des passagers, dire : Regarde, toi, ça fait x nombre de plaintes sérieuses qu'on a, puis c'est fini, là, tu...

M. Vachon (Marc-Olivier) : Oui, tout à fait.

M. Boucher : O.K. C'est beau. Moi, je n'ai plus de question.

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

M. Simard : Merci, M. le Président. D'abord, M. Vachon, bienvenue.

Première question, M. Vachon. Vous disiez tout à l'heure que vous ne pouviez accepter plus de cinq places, cinq passagers, ni plus ni moins, là, pour faire du covoiturage. Quelqu'un qui a une vanette, puis on sait pertinemment que souvent ça a sept places, là, donc, il ne peut pas se servir de cette voiture-là ou encore il ne peut pas prendre plus que cinq places, même s'il a une voiture qui peut en contenir plus?

M. Vachon (Marc-Olivier) : C'est exact. Donc, ça, c'est vraiment... On a fixé la limite à cinq, ça aurait pu être à sept aussi, là, je vous l'accorde. Pourquoi? C'est vraiment pour faire respecter l'esprit du covoiturage. Donc, à partir d'un certain moment, un minibus, pour nous, ça ne correspond pas à ce qu'on veut faire, à ce qu'on veut mettre de l'avant comme image d'entreprise aussi. Pourquoi, le covoiturage, on s'est lancés là-dedans? Bien, moi, je vous parle comme homme d'affaires, c'est une opportunité, évidemment, mais c'est aussi parce que ça a beaucoup de sens. Puis, moi, les plus belles conversations que j'ai eues dans ma vie, c'était dans une voiture, si on veut, et le covoiturage donne lieu à ça. Et à une époque où est-ce qu'on communique par Facebook, par Instagram, ces choses-là, le covoiturage, c'est un des rares endroits qui existent encore où les gens se parlent et se parlent même longuement, pendant une heure.

Donc, ce n'est pas nécessairement côté légal qu'on a mis cette limite-là, c'est plus d'un côté philosophie d'entreprise. Nous, on veut que ce soient vraiment des voitures normales, si on veut, qui font du covoiturage.

M. Simard : D'accord. Maintenant, vous disiez tout à l'heure que, bon, c'est 5 \$ par voyage que vous chargez, là. C'est ce que je comprends? C'est ce que...

M. Vachon (Marc-Olivier) : C'est le frais de mise en contact. Puis des fois c'est moins. On permet à des usagers, par exemple, d'acheter des crédits de mise en contact, des crédits de réservation, puis ça peut être aussi peu que 3 \$, là, si on prend un package deal, si on veut, là. Mais, oui, ça, c'est un frais fixe, là, le 5 \$.

M. Simard : Est-ce que c'est 5 \$ que votre entreprise charge au propriétaire de la voiture ou c'est 5 \$ à chaque fois que quelqu'un utilise votre service?

M. Vachon (Marc-Olivier) : C'est une bonne question, je n'ai peut-être pas été clair là-dessus, là. C'est le passager. Le passager qui voit un départ qui l'intéresse, ah! O.K., Montréal-Québec demain à 2 heures, je prends ça, il va faire sa réservation, c'est 5 \$. Puis là, une fois que sa place est réservée, le conducteur connaît son identité, lui de même, il

sait la couleur de la voiture, il sait, bon, tous les détails, et c'est réellement en main propre au conducteur que le paiement va se faire. Donc, il n'y a pas un mélange des deux. Là, ce n'est pas, genre, 5 \$ plus le conducteur. Là, nous, c'est comme... on sépare ça. Nous, on fait la mise en contact. Après ça, ce qui est remis au conducteur, c'est dans la voiture, c'est les gens qui font ça entre eux.

M. Simard : O.K. Bon, si je comprends bien, ça veut donc dire qu'au passager ça coûte... Mettons que vous disiez tantôt c'était 15 \$, le 5 \$ est rajouté, donc ça coûte 20 \$.

M. Vachon (Marc-Olivier) : C'est ça.

M. Simard : O.K. C'est ce que je voulais clarifier, là.

Maintenant, parmi vos membres, parce que vous dites que vous avez 350 000 personnes, à peu près, qui utilisent votre service, est-ce qu'il y a beaucoup plus d'universitaires qui se promènent dans différentes régions du Québec, là, c'est-à-dire, bon, moi, je viens du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Saguenay—Lac-Saint-Jean—Sherbrooke, Saguenay—Lac-Saint-Jean—Laval... c'est-à-dire Université Laval, ici, ou encore, oui, l'Université de Montréal? Mais j'imagine que votre service est extrêmement utilisé par des étudiants qui ont à se promener sur ces territoires-là.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Tout à fait. Vraiment, notre moyenne, là d'âge, là, c'est 25-30 ans, très clairement.

350 000 membres, il faut faire attention, là, ce n'est pas tous des membres actifs. Il faut savoir qu'il y a un «customer life cycle» pour le covoiturage. Donc, on commence au cégep comme passager; à l'université, plus conducteur. Moi, je suis à la période de ma vie où, bon, je viens d'avoir un enfant, je laque le covoiturage. Après ça, plus tard, bien là les enfants sont partis. On a des gens de 45, 50 ans, même plus. On a même une madame qui a 85 ans qui en fait, là.

Mais, vous avez raison de dire que c'est... Vraiment, là, la clientèle étudiante, là, c'est vraiment le gros de notre clientèle.

M. Simard : O.K. Maintenant, vous parlez de définir mieux le covoiturage. Pendant cette commission, je pense qu'on l'a dit régulièrement, la députée de Vachon l'a dit régulièrement, régulièrement, régulièrement que le covoiturage, c'était beaucoup plus le choix... c'était le conducteur qui choisissait la destination.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Oui.

M. Simard : Maintenant, vous, vous voulez qu'on l'encadre encore plus. J'aimerais vous entendre à ce niveau-là.

• (11 h 50) •

M. Vachon (Marc-Olivier) : Non, non, ce n'est pas ça. Je veux que vous continuiez à faire votre bon travail puis je vous félicite de vos interventions. Votre définition, elle est parfaite, il faut que les médias la sachent. Il y a plein de gens ici qui disent qu'il y a un flou. Pour moi, il y a deux genres de personnes qui voient des nuances, il y a les gens qui sont perceptifs puis il y a aussi les gens qui ne voient pas clair ou les gens qui sont de mauvaise foi. Dans le cas qui nous occupe, votre définition, elle est bonne, là, c'est clair, là. Je veux dire, moi, à un moment donné, c'est assez, là, tu sais, c'est ça, du covoiturage, ce n'est pas autre chose, je pense qu'il faut que les gens le sachent. Concrètement, est-ce que le gouvernement devrait faire une publicité qui dit : Bon, bien, nous encourageons le covoiturage, voici ce qu'est le covoiturage? Peut-être, ce serait très bien, là, mais on ne rêve pas aussi loin, là. Mais mon message ici, ce n'est pas tellement pour vous mais pour les médias d'information peut-être qui nous écoutent présentement. Dans les articles que j'ai vus, pour décrire certains services en utilisant le mot «covoiturage», c'est une impropriété, là, ce n'est pas correct, là. Autrement dit, c'est que c'est presque de la désinformation, je dirais, donc, parce que c'est un terme qui est trop important, là, ça définit qu'est-ce qui fait que j'ai le droit de prendre des passagers, c'est le mot «covoiturage». S'il vous plaît, utilisons-le comme du monde. Ça devrait être une appellation contrôlée. Donc, «covoiturage rémunéré», c'est comme du champagne pas de bulles puis du champagne fait en Oregon, là, ça ne marche pas, là.

Donc, moi, je vous encourage, en fait, à continuer ce que vous faites déjà, vous faites une très bonne job. Le message, manifestement, se rend plus ou moins, peut-être parce que les médias sont plus intéressés à entendre, bon, ce qui est nouveau puis ce qui est controversé plutôt que ce qui est de l'ordre d'un texte de loi, là, c'est peut-être moins intéressant, là, mais il y a une loi, au Québec, puis je vous rassure encore une fois, cette loi-la est très claire, là.

M. Simard : J'ai-tu encore une minute, M. le Président? M. Vachon, j'aimerais...

Le Président (M. Reid) : ...à peine quelques secondes pour un commentaire.

M. Simard : Bien, ça va être rapide, là. Ce que j'ai compris dans votre mémoire, que vous nous avez parlé tout à l'heure, c'était que vous alliez... votre service était intermodal. Vous amenez le... — j'étais pour dire «le patient», ce n'est pas le cas, là — le passager du point A au point B et vous pouvez le laisser, justement, là, dans un taxi ou encore près d'un autobus ou encore du métro, etc., mais c'est intermodal, votre affaire, là.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Bien, c'est intermodal si les gens veulent être intermodal. Dans la pratique, oui, les gens sont intermodal. C'est rare que le départ part d'en face de chez nous, là, quand on est passager, donc... Mais essentiellement ça part souvent de l'université ou des endroits qui sont très utilisés par les étudiants...

Le Président (M. Reid) : Merci. Merci. Nous allons...

M. Vachon (Marc-Olivier) : ...ou les stations de métro.

Le Président (M. Reid) : Je dois préserver le temps de l'opposition.

M. Simard : Merci, M. le Président.

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

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Bienvenue, M. Vachon. Et peut-être en commençant, félicitations, félicitations pour votre initiative, félicitations aussi pour vos résultats, parce que ce n'est pas tout d'avoir une idée, c'est de la mettre en pratique. Et vous me permettez de lire un petit peu votre mémoire. Donc, vous avez réussi, à travers tous vos membres, à parcourir 150 millions de kilomètres, soit l'équivalent de 3 750 fois le tour de la terre, permis d'économiser 6,4 millions de litres d'essence en réduisant de 18 000 tonnes les émissions de CO₂. Donc, bravo! Félicitations! Je pense que...

M. Vachon (Marc-Olivier) : Bravo à notre communauté de membres surtout. C'est des gens, ça, qui décident à chaque jour de faire du covoiturage, il n'y a personne qui les oblige, ce n'est pas pour faire de l'argent, puis moi, je leur dis bravo, je leur dis merci. Merci de vos félicitations, par contre, ça fait vraiment plaisir à entendre, clairement.

Mme Ouellet : Parce que je pense qu'effectivement la communauté... Mais cette communauté-là peut exister parce que vous avez réussi à les mettre en contact, vous avez créé le réseau.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Oui, oui, c'est vrai.

Mme Ouellet : Donc, félicitations, parce que je pense qu'effectivement, là, c'est un beau service que vous offrez.

Puis je suis assez d'accord avec vous sur l'utilisation du terme «covoiturage», parce qu'effectivement il faut garder la valeur de ce terme-là, et là, comme il est utilisé, un peu à tort et à travers... D'ailleurs, j'ai déjà eu l'occasion de le mentionner, mais vous savez qu'à Paris une entreprise, pour ne pas la nommer, Uber, a été condamnée à 150 000 € d'amende pour publicité trompeuse sur le mot, justement, «covoiturage». Et j'aime bien vos comparaisons, c'est comme du champagne pas de bulle. Donc, je pense qu'effectivement, si on veut garder toute l'importance et toute la noblesse à ce mot, «covoiturage», là, il faut faire attention, là, à l'utilisation. Donc, je pense que vous pouvez compter sur nous, l'ensemble de la commission, je pense qu'on est assez d'accord sur ce volet-là.

Peut-être juste un petit peu plus d'informations sur votre service. Ce que je comprends, c'est que, finalement, votre site n'est pas transactionnel, hein?

M. Vachon (Marc-Olivier) : Qu'est-ce que vous voulez dire par «transactionnel»?

Mme Ouellet : Ça veut dire que l'utilisateur, le passager, ne peut pas payer le conducteur à travers votre site.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Pas pour l'instant. C'est quelque chose qu'on étudie, c'est une forme de paiement qui encadrerait peut-être encore mieux le covoiturage. Je pense aux «no-shows», aux absences, là. Donc, à partir du moment où le départ est payé au complet, bon, c'est moins tentant d'annuler un départ.

Donc, c'est quelque chose qu'on étudie présentement, mais, pour le moment, c'est vraiment... c'est séparé, ces deux paiements-là.

Mme Ouellet : O.K. Et vous dites que vous avez commencé le service surtout sur du longue distance mais que vous commencez à avoir du domicile-travail.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Oui, tout à fait.

Mme Ouellet : Donc, pouvez-vous nous expliquer un peu en termes de proportions puis comment le domicile-travail se réalise?

M. Vachon (Marc-Olivier) : C'est un projet bêta qu'on a lancé, c'est gratuit, donc c'est un cadeau qu'on a fait à notre communauté de membres. Là, pour l'instant, il y a 1 500 matchs, là, si on veut. Et puis comment ça fonctionne, c'est très, très simple. C'est sous un autre mode que le covoiturage d'une façon ponctuelle, là, c'est des gens qui font du covoiturage, bon, à tous les jours où ils vont travailler. Donc, essentiellement, les gens inscrivent leur trajet, leurs heures, et puis nous, on leur propose des matchs.

Et puis ça fonctionne comme ça, ça fonctionne très, très bien. C'est une interface qui est hypersimple, et puis les gens l'apprécient beaucoup, parce que c'est un peu notre marque de commerce de faire les choses simplement, puis ça fonctionne très bien jusqu'à maintenant.

Mais on ne la publicise pas tant que ça. Elle est là. Éventuellement, peut-être qu'on va faire quelque chose d'autre avec ça, le proposer à des entreprises. Pour l'instant, on focuse vraiment sur le longue distance.

Mme Ouellet : Donc, ce que j'entends, c'est que vous dites, le volet domicile-travail avec le 1 500 matchs, c'est un cadeau, donc il n'y a pas de frais pour les utilisateurs.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Il n'y a pas de frais.

Mme Ouellet : O.K.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Oui, il n'y a pas de frais. Puis l'abonnement à Amigo Express est gratuit pour les étudiants pendant six mois, donc, justement pour le longue distance, puis, pour le domicile-travail, bien c'est gratuit pour tous, là. C'est une façon pour nous de ramener de la clientèle vers notre «business model» principal, là, aussi.

Mme Ouellet : Bien, bravo pour votre vision, parce que je vois rarement ça, des entreprises qui développent des services comme ça.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Merci.

Mme Ouellet : Et bravo d'avoir cette attention-là pour offrir à vos clients — mais pas juste à vos clients, aux gens — des modèles alternatifs de transport qui permettent de réduire l'empreinte carbone. Et je pense que vous avez raison, dans votre modèle d'affaires, de dire que c'est aussi... il faut que les gens... qu'au niveau social il y ait un intérêt, donc, à covoiturer, là.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Oui, tout à fait. Puis c'est le plaisir de rendre service aussi. J'entendais hier à la commission : Bon, bien, pourquoi les gens le feraient, d'abord, s'ils ne font pas d'argent? Bien, c'est une question, en tout cas, qui me fait, comment dire... j'ai sauté de ma chaise en entendant ça. Il y a plein d'autres raisons de faire du covoiturage, puis rendre service à son prochain, c'en est une, puis, comme vous le dites, les rencontres amicales. Puis ça fait vraiment beaucoup partie de ce qui fait d'Amigo Express une entreprise positive, là. Il y a plein de gens qui se rencontrent, il y a des amitiés qui se créent, il y a des petits couples qui se sont créés aussi par le covoiturage.

Mme Ouellet : Moi, j'ai pas mal...

Le Président (M. Reid) : Ça va?

Mme Ouellet : Peut-être que, s'il y a d'autres questions, je pourrai revenir, mais là j'ai fait pas mal le tour des questions.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Bien, peut-être que je peux sortir de mon carré de sable de covoiturage pour vous parler... Puis je m'étais promis de ne pas le faire, mais, je pense, ça vaut la peine.

Ce que je remarque dans les discussions jusqu'à maintenant, c'est qu'il n'y a personne qui veut être du mauvais côté du progrès, il n'y a personne qui veut être du mauvais côté de l'histoire, tout le monde veut être du côté de l'innovation. Dans le travail que vous avez à faire, puis, je pense, vous comprenez très bien, il y a une distinction à faire entre deux types d'innovation : les innovations technologiques, géolocalisation, accès via une application, etc. — bon, est-ce qu'il y en a d'autres qui le faisaient avant, etc., c'est une autre question — puis l'innovation de type 2, pour moi, c'est l'innovation... je ne sais pas comment la décrire, mais innovation dans la façon de se comporter comme citoyen corporatif, exemple. Et puis je pense que vous faites bien la distinction entre les deux. Et le Québec inc., présentement, je pense, regarde qu'est-ce qui va se passer ici, c'est des gens... On avait parlé de «level playing field»; c'est un «playing field» pour ces gens-là. Maintenant, c'est un «playing field» où est-ce qu'on regarde l'arbitre du coin de l'oeil puis on se dit : Bon, bien, est-ce que les règles du jeu vont changer? On veut voir plus d'innovation au Québec, très clairement, puis je pense que les actions que vous allez poser vont déterminer quel type d'innovation vous allez voir plus ou moins. Donc, c'est ça. C'est ça, mon message.

Le Président (M. Reid) : Merci. Vous avez d'autres commentaires, maintenant?

Mme Ouellet : Bien, peut-être ajouter. Je pense qu'effectivement c'est un message important, parce que ça a été souvent l'argument pour les nouveaux services qui nous sont offerts, que c'est de l'innovation, mais vous avez raison de faire la distinction entre l'innovation technologique... Et on a eu l'occasion de le voir au cours de la commission parlementaire, qu'il y a plusieurs entreprises au Québec qui offrent des plateformes d'innovation technologique, que ce soient des applications mobiles ou autres, même les équipements à l'intérieur des taxis ou des automobiles. Et je ne sais pas si j'appellerais ça de l'innovation, l'autre volet, là...

M. Vachon (Marc-Olivier) : Moi non plus, je ne sais pas comment l'appeler, là, mais ça fait partie de ce qui fait que des services peuvent être concurrentiels ou non, là.

Mme Ouellet : C'est ça. Dans certains autres métiers, on appelle ça de la créativité comptable, mais ce n'est pas toujours très positif. Donc, en fait, c'est le non-respect des règles, des lois et des règlements. C'est des agissements qui sont hors la loi que les gens essaient de faire passer sous un vocable d'innovation.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Tout à fait.

Mme Ouellet : C'est sûr qu'en arrière de ça il y a beaucoup de marketing, et je crois que c'est pour ça que le terme «covoiturage» a été tellement mal utilisé, parce qu'ils ont voulu couvrir ça, abriter ça avec des termes à la mode, mais au passage ça nuit à des entreprises établies qui, eux, réalisent réellement du covoiturage, qui, eux, respectent les règles. Et vous avez raison de nous rappeler que, le terme «covoiturage», il n'y a pas d'ambiguïté sur la définition dans nos lois, et je pense que... Merci pour votre intervention, et encore félicitations pour vos réalisations.

• (12 heures) •

M. Vachon (Marc-Olivier) : Merci beaucoup.

Mme Ouellet : Et vous le transmettez à toute votre équipe.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Excellent. Merci.

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. M. Vachon, bonjour. Alors, je souscris aux propos de ma collègue au niveau de votre innovation, c'est une très belle innovation que vous avez là. Puis, effectivement, de partir une entreprise avec une idée puis d'en faire un modèle d'affaires qui est... je ne sais pas si c'est rentable, mais qui génère des revenus appréciables, c'est une autre chose. Alors, vous parlez de 1,4 million de déplacements. Donc, à 5 \$ du déplacement, ça fait un beau chiffre d'affaires, je vous en félicite sincèrement.

J'ai, par contre, des petites questions à vous poser au niveau de la notion de covoiturage. Je ne connais pas votre système. Si on prend un exemple de quelqu'un qui va faire un déplacement de Montréal à Québec, est-ce qu'il peut prendre des gens qu'il pourrait laisser en cours de chemin à Drummondville, par exemple?

M. Vachon (Marc-Olivier) : Oui, tout à fait. Donc, pour autant que ça respecte la définition légale du covoiturage, donc c'est un trajet que je fais de toute façon, oui, donc, si je passe par Drummondville, on encourage les gens... Puis ça fait d'ailleurs partie des innovations qu'on a amenées, là. Donc, le conducteur peut déterminer des points de chute ou des points de cueillette intermédiaires.

Et ça, ça a vraiment dynamisé beaucoup certaines villes qui n'avaient pas accès à du covoiturage. Il faut le savoir, là, le gros de l'offre, c'est vraiment Québec, c'est vraiment Montréal, Trois-Rivières, Drummondville un peu moins, mais, avec cette option-là, oui, ça permet vraiment, vraiment à ces villes-là d'entrer dans la game, si on veut. Donc, tout à fait. Et puis... Mais il ne faut pas que ce soit en dehors du trajet du conducteur, là.

M. Surprenant : Donc, la notion que j'en avais, effectivement, c'est qu'au niveau du covoiturage on parlait d'une... c'est le conducteur qui choisit la destination.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Tout à fait.

M. Surprenant : Alors, dans votre cas, si le conducteur doit sortir dans des villes pour laisser des gens, ce n'est plus la destination choisie initialement par le conducteur. Donc, je pose un petit bémol là-dessus au niveau légal, là. Il y a peut-être un ajustement à faire, à mon avis, là, au niveau de rhétorique, là.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Bien, je pense que vous avez raison dans la mesure où ça cause un problème, où, dans la pratique, on se rend compte, woups! il y a quelque chose qui se passe avec ça, peu importe, là. Mais, dans les faits, les gens prennent la sortie, ils arrêtent au Tim Hortons, puis ils rerentrent sur l'autoroute. Ça correspond à peut-être 0,01 % de la distance totale, là. Il faut voir, effectivement, mais là moi, je ne suis pas la personne qui est la plus... peut-être la mieux placée pour ce genre de nuances là qui ne sont pas dans la loi. Mais, si, maintenant, il y a matière à «updater» la loi... Moi, je crois que non, là, je ne pense pas que c'est un problème, mais c'est une bonne question quand même.

M. Surprenant : J'ai une autre question au niveau de la tarification. Lorsque les gens... quelqu'un décide, encore une fois, de faire Montréal-Québec, puis il va charger 20 \$ ou 15 \$ pour une personne, puis... S'il en prend quatre, cinq, bien là ça va lui faire peut-être 80 \$, 100 \$ de revenus. Peut-être qu'à ce moment-là ça pourrait excéder, finalement, ses coûts de voiture. Comment on...

M. Vachon (Marc-Olivier) : Oui. Puis, si c'est le cas, nous, on n'accepte pas ça. Tout à fait.

M. Surprenant : Pardon?

M. Vachon (Marc-Olivier) : Si c'est le cas, nous, on va l'appeler, cette personne-là, on va lui dire : Vous ne faites pas du covoiturage.

Maintenant, il faut savoir que, pour être du covoiturage, si on se fie aux frais de 0,54 \$ du kilomètre, là, je pourrais avoir trois passagers puis leur charger chacun 36 \$, puis je serais légal. C'est vraiment cher, il n'y a personne qui va

réserver ces départs-là, présentement, parce que c'est des prix exorbitants. Même nous, comme entreprise, on va leur dire, genre, comme : Slaque, là.

Mais, dans les faits, oui, si quelqu'un annonce, et puis que la quantité de passagers fait que ça dépasse les coûts d'utilisation du véhicule, ce n'est plus légal, puis c'est très clair dans la loi, ça.

M. Surprenant : Et donc vous n'avez pas d'algorithme à cet effet-là qui oblige une réduction des prix par passager?

M. Vachon (Marc-Olivier) : On a beaucoup mieux qu'un algorithme, parce qu'un algorithme, ça bloque les gens à l'entrée, ça fait qu'on ne sait pas qui fait ça. Nous, ce qu'on a, c'est... les gens vont le faire, mais là aussitôt on a un algorithme ou, si on veut, on a un «flag», si on veut, qui nous dit, genre : Woups! il y a quelqu'un qui vient de faire ça. Donc, on fait beaucoup plus que juste comme le bloquer ou l'empêcher, on l'appelle et on lui explique, donc on fait de l'éducation en même temps. Mais ce serait encore plus facile, 100 fois plus facile de juste bloquer à l'entrée, là, mais, dans les faits, comme je vous disais, c'est vraiment une extrême minorité des gens qui vont vouloir faire ça.

M. Surprenant : O.K. Je fais l'avocat du diable, là. Il y a la compagnie Keolis, là, Orléans Express, qui a la ligne Montréal-Québec qui est sa ligne est rentable, et puis donc elle offre des services en région, en contrepartie on l'oblige un peu à offrir des services en région, en considération de la ligne qui est rentable. Et là vous disiez tantôt vous-mêmes que Montréal-Québec est une ligne très importante, là, pour vous, donc évidemment que ça affecte l'entreprise de transport. D'ailleurs, il va y avoir, la semaine prochaine, une rencontre pour essayer de discuter, voir qu'est-ce qui peut être fait pour eux autres, alors... Puis c'est récurrent.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Oui, tout à fait.

M. Surprenant : Et donc comment vous, vous évaluez l'impact que vous avez au niveau de donner un service qui peut être régulier, offert aux gens, et que, là, vous coupez dans ce service-là parce que...

M. Vachon (Marc-Olivier) : Je pense que ce serait à eux d'évaluer l'impact. Nous, on fait ce qu'on a à faire, on promouvoit le covoiturage, qui est un concept légal, et puis c'est une innovation de rupture par rapport à ces compagnies-là.

Moi, j'ai rencontré les gens de... bien j'ai rencontré M. Andlauer, qui était l'ancien président de Keolis Canada. Il y avait tellement de... on fonctionnait, disons, par médias interposés. À un moment donné, je me suis tanné, là, je l'ai appelé, je l'ai invité à manger. Puis ces gens-là ne sont pas contre le covoiturage, au contraire, ils savent que c'est un concept qui est légal, qui est noble, etc. Je vous dirais même que, bon, j'ai eu une proposition, même : Est-ce qu'on peut vous acheter? La réponse, ça a été non. Mais je ne pense pas que ces gens-là sont contre le covoiturage, ils en ont beaucoup plus contre le transport illégal, parce qu'il existe. Si vous allez sur des sites de petites annonces, vous allez en voir, des gens qui font ça.

Maintenant, vous avez parfaitement raison, le covoiturage nuit à ces gens-là. C'est une industrie qui est en évolution, puis c'est la beauté de notre société, je pense, que d'accepter que l'innovation puisse...

M. Surprenant : Je veux juste... Oui, je veux juste vous amener sur la question, là. Qu'elle nuit à ces gens-là, vous parlez de l'entreprise Keolis? Moi, je parlais des individus qui ont besoin de transport et, là, qui ont perdu ces transports-là, alors...

M. Vachon (Marc-Olivier) : Ah! O.K. Je pense que c'est tout le contraire, parce que le covoiturage va partout au Québec, hein, c'est tentaculaire, là, je veux dire, la Côte-Nord, la Gaspésie, peu importe, les petites villes, peu importe, qui ne sont pas desservies par le transport en commun. Et puis on n'a pas besoin d'un autobus pour aller à Forestville. Dans une journée, il y a peut-être, bon, 10 personnes qui vont y aller, puis il y a déjà des offres de covoiturage qui y vont.

Donc, ça fait le contraire. Peut-être que, bon, si on focusse sur une offre spécifique de transport, une compagnie, oui, mais, dans les faits, le covoiturage, au Québec, là, vous avez une province, là, que ça continue d'avancer, d'exploser. On a besoin de beaucoup plus de covoiturage, il y a plein de régions ou de petites villes qui n'y ont pas vraiment accès, mais, nous, la commission, c'est l'occasion pour nous d'amener encore plus de gens, là, à faire du covoiturage. Je pense qu'au contraire ça dynamise le Québec.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, il nous reste à vous remercier, M. Vachon, de votre présence et de votre participation à nos travaux.

Je vais lever la séance quelques instants pour permettre à nos prochains invités de s'installer et également pour permettre à tous les membres de la commission qui en ont besoin de pouvoir vérifier effectivement l'utilisation de la traduction simultanée.

(Suspension de la séance à 12 h 8)

(Reprise à 12 h 13)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Je voudrais souhaiter la bienvenue à nos prochains invités, les représentants de Hara Associates Inc. Alors, vous avez une dizaine de minutes, et ensuite nous aurons

une période d'échange avec les membres de la commission. Je vous demanderais de commencer par vous nommer et de nommer la personne qui vous accompagne, et vous avez la parole.

Hara Associates Inc.

M. Mallory (Charles) : Merci, M. le Président. Je m'appelle Charles Mallory, je vais commencer la présentation, et ensuite mon collègue, Dr Hara, va poursuivre en quelques minutes.

Nous vous remercions, M. le Président et M. le ministre, membres de l'Assemblée nationale, de... Nous sommes très heureux d'être invités ici afin de discuter avec vous une question chaude qui a bouleversé le domaine du taxi ces dernières années. Nous soulignons même dans le titre de notre présentation notre orientation : Qui doit être dans le siège du chauffeur? Autre chose à remarquer tout de suite : nous nous permettons d'utiliser un acronyme, TRPA, dans toute la présentation.

Je vais passer la parole à mon collègue, Dr Dan Hara, en deux minutes. Il est président de la firme Hara Associés, une firme renommée en réglementation du taxi non seulement au Canada, mais aux États-Unis et ailleurs dans le monde. Je vais donner une idée de l'organisation de la présentation, elle suit plus ou moins la structure du document de consultation, de même que nous signalons dès le début la réponse à la question ultime : Doit-on réglementer le TRPA?

D'abord, nous expliquons le message qu'on essaie de transmettre dans le titre, *L'intérêt public est mieux servi par deux régimes*, c'est-à-dire les consommateurs devraient avoir le choix entre deux services qui sont réglementés différemment, les taxis traditionnels et les services TRPA, pour lesquels il y aurait un plancher acceptable de sécurité concernant l'assurance, le véhicule et le conducteur, un prix variable, et avec tous les avantages du téléphone intelligent et de la carte de crédit.

Avant de détailler certains points sur la rentabilité de l'industrie du taxi et les normes minimales pour le TRPA, nous devons faire la distinction entre le marché de répartition d'appels, c'est-à-dire le marché «dispatch», en anglais, et le signalement dans la rue ou le marché «hail». À notre avis, les services de TRPA ne doivent pas être autorisés à prendre des clients par signalement dans la rue, c'est-à-dire par «hail».

Il relève de l'État d'assurer la sécurité des passagers. Dans le cas présent, cela indique une nécessité d'avoir des normes strictes pour deux éléments : l'assurance commerciale, dont le prix de cette assurance peut varier selon le niveau d'activité et que ce soit temps plein ou temps partiel, et la vérification des antécédents judiciaires. Les règles quant à la formation des chauffeurs et les véhicules peuvent varier suivant l'activité, qu'il soit temps plein ou temps partiel. Elles devraient être plus strictes pour un chauffeur plein temps que quelqu'un qui... un chauffeur qui est occasionnel.

Et, de plus, la technologie, il faut remarquer que la technologie amène plus qu'un nouveau mode de transport. Avec le TRPA, toute la technologie nécessaire est déjà intégrée au service, et il faut que l'État se donne le pouvoir d'avoir accès à ces informations et appliquer leurs règles.

Alors, c'est avec ça que, pour la prochaine diapo, je passe la parole à Dr Hara.

• (12 h 20) •

M. Hara (Dan) : Thank you. For enforcement, of course, we should licence the vehicle, the driver and, especially important, the service itself. And, as a condition of the licence of a service, such as Uber or Lyft, they should provide and share the data with the regulator.

Rules also do not really exist unless there is some form of practical enforcement. So, we should imagine the situation of an enforcement officer on the street, say, in a busy entertainment area around... in the evening. That inspector needs to be able to distinguish between licenced and non-licenced vehicles who are cruising for passengers, so we need to think about things like discreet physical licences on the back of Uber cars. Uber is not very favorable to that, and I'm sure others feel the same way, it's an additional regulatory burden, but it's of significant importance just for someone to be able to tell someone who's licenced from someone who's not.

Even better, and this is not a big technological barrier but simply a requirement, inspectors should have real-time access to the dispatch systems of the TRPA services. We know that New York already has that for its taxis. This is not a big step or an additional cost, it's just a matter of access.

All this additional enforcement, which is going to be required if you have all these vehicles with less markings on them, also calls for money, and one way of financing that is a per-trip fee, which this technology also makes it easy to collect.

With regard to persons with disabilities and improving service, we need to think about two kinds of services. It's common, of course, for public transit and other agencies to use taxis on a schedule basis, removing them from the dispatch pool. That is often limited by the availability or the number of taxis in their schedule. TRPAs do offer a more flexible and increased supply that will allow greater cost savings and efficiency. However, we believe that the higher level of the two levels of training should apply under a public service contract.

Separately, people in wheelchairs and mobility devices want to be able to phone up for transportation just like everyone else and have the same level of service. Importantly, they want it at the same price. So, that's a policy challenge. Here, again, we have the opportunity, with a general per-trip fee from the TRPAs, to perhaps fund or subsidize some of the extra cost involved in serving accessible transportation. We know that, taxi license values — which I hope I have a chance to explain, taxi permit values — people currently rely on that to motivate taxis to provide accessible service. If those values disappear or decline, we need to find another way of financing and incentivizing requirements.

Speaking to surge pricing, that's a mixed blessing. When we see it on the private side, it's painful, but it helps ensure availability and increased supply. That's what it's there for, and it's part of the innovation. The best discipline to keep that under control is to have a viable and strong taxi industry as an alternative regime for the consumer. We do need

some forms of limits, first of all to make sure it's visible to someone booking, and, secondly, perhaps some kind of rather loose or generous cap to avoid outrageous mistakes by either the driver, through to the consumer, or the computer system.

In terms of that fair business environment, we do need taxis to survive, and you can't take it for granted that's the case, you know, I think this is an insight that's important to share. Based on our research, there's a commonplace assumption that is not quite correct: it's assumed that the low price that Uber and others are able to offer is because they're not paying the insurance, because they're not paying all these regulatory costs or even the lease value on the plate, and that, if they did have to pay all that, then the playing field would be level. Unfortunately, that's not quite the case. When we research what's actually happening, the drivers who legally do have those cost advantages, Uber takes that right back in their fees. So, in effect, those drivers are able to survive at this low price because during the off-peak periods they get more customers by taking away from taxis and being busy with that low price. That means their cost advantage is still there.

If taxi system is to survive in the presence of TRPAs, they need pricing flexibility to discount, otherwise they will not be able to. It's like a game where you move first, and the other person gets to move second.

In terms of survival, that's necessary, but happiness and survival are two different things. Happiness... And the reason why many drivers are upset, and taxi operators, is, of course, their plate value is eroding or even zero.

I'm wondering if I... We're running out of time. I'd like to give my colleague a chance to conclude.

Le Président (M. Reid) : Normalement... Normalement, nous avons terminé le temps qui était disponible pour votre présentation. Est-ce que vous voulez conclure en quelques secondes, peut-être? Et vous aurez l'occasion d'en faire un peu plus par la suite.

M. Mallory (Charles) : Oui, s'il vous plaît. Juste... Je vais résumer les quelques points clés. Nous vous suggérons un régime réglementaire distinct pour les deux modes de transport. Nul, d'ailleurs, ne doit compromettre la sécurité des passagers. Mais il faut se rappeler que, si l'industrie du taxi disparaissait, le consommateur n'aurait plus le choix dont on parlait, et donc un des moyens serait de permettre, les taxis, d'offrir des tarifs escomptés aux heures moins achalandées, afin de leur permettre de protéger leur part de marché. Et nous serons heureux de recevoir vos questions.

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, le ministre vous offre quelques instants de plus sur le temps du gouvernement, si vous voulez compléter.

M. Mallory (Charles) : M. Hara a dû sauter une diapo. You can give your last slide, if you would like.

M. Hara (Dan) : Thank you for this opportunity. Very quickly, there are mechanisms where you could have TRPAs and also protect some degree of profitability and license value, if that was desired. Without going into lot of them — we do have a link here — the one I will mention, just to stretch the imagination... or two of them, one is that the per-trip fee of the TRPAs, if it was as high as a dollar or two, would provide significant protection for the profitability of the taxi industry while at the same time providing a source of finance for things like extra enforcement and accessible transportation. That's one approach. Another approach out of the Australian people that we have noted here is — and this would be a more brave regulatory approach — to get out of limiting the... We need to limit entry to the taxi industry, but we don't have to use numbers, a specific set number of taxis to do that. If you want to set the price of grain, one way is to limit the number of grain grown, amount of grain grown; the other way is to set a price for grain that you buy and sell at that price. The Government can be equally effective either way, and the same goes with taxi permits. So, I'll stop there.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons passer maintenant à la période de questions et d'échange. M. le ministre, à vous la parole.

M. Daoust : Merci, M. le Président. Alors, bienvenue, M. Hara, M. Mallory. Actuellement, la technologie a remis en question certaines pratiques, mais c'est une technologie qui est devenue populaire chez nous, tout au moins — puis je présume que c'est comme ça à travers le reste de la planète — en faisant en sorte que ça coûte moins cher parce qu'ils ne paient pas leurs taxes, parce qu'ils ne paient pas leurs impôts, parce qu'ils n'obéissent pas aux règles. Et il y a une expression que vous connaissez mieux que moi en anglais, c'est «the tail should not wag the dog», hein? Alors, actuellement, le problème qu'on rencontre, c'est qu'on a le sentiment qu'il faut ajuster nos comportements au fait qu'il y a une technologie délinquante qui vient s'imposer dans notre modèle.

Ma perception, puis j'aimerais vous entendre sur ça, c'est qu'on est capable de respecter les lois d'une juridiction tout en utilisant des technologies nouvelles. À preuve, la ville de Québec ici, avec une coopérative, a développé une technologie fort intéressante et qui respecte l'ensemble de nos lois.

Alors, pour moi, il n'y a pas deux catégories de chauffeurs de taxi en fonction de la technologie qu'ils utilisent. Dans les deux cas, ils donnent un service à un client, ils font du voiturage, ils circulent, ils promènent des passagers. Puis, pour nous, bien, la qualité du service est importante, pour nous, la sécurité des passagers est importante, puis avoir un «level playing field», c'est important aussi.

Alors, j'aimerais vous entendre sur ça, parce qu'honnêtement il n'y a personne dans la salle ici qui est contre la technologie, mais on est contre les technologies qui essaient de s'imposer de façon irrespectueuse des lois et des règles qui régissent notre société. Je vous écoute.

• (12 h 30) •

M. Hara (Dan) : There's several points you actually raised. In terms of tax collection, very briefly, of course it's easy if they're sharing the data, you can have full... at very little cost to them, because it's just electronics, full trip

information, including the driver and revenue. And in fact, of course, the same is true on the taxi side if we upgrade our technology there. So, in fact, New York has full trip information reported to it in real time now for its taxis and for its licensed Uber operations, for that matter, I believe.

In terms of... The other thing the technology permits, though, is actual... With that tracking, we know when someone switches from part time to full time. So, it's possible to imagine having to come in for a face-to-face half-day training to get your initial TRPA license, and know your rules, and know who the enforcement officers are, and then cumulatively, if a person starts to be there regularly, put on a higher level of training consistent with what we have, very valuably, for taxi drivers. Then, consumers get two regimes to choose from, as long as they manage to have both.

The question that perhaps might also be asked is, «Can we take all of this technology and implement it within the taxi regime?» And the answer is we can do quite a bit of it, but some of the characteristics, such as more taxis or variable supply, and the bar closing times, when you need more vehicles, that's a feature that is very... would revolutionize what we call a taxi. Right now, we have fixed numbers, and suddenly you have a variable number and a variable price; of course, it would cease to be what we think of as a taxi, where you know you have enough money in your wallet to get home. So, the fixed grade is a part of that business, technology, in a sense, in a way the business model has evolved. My colleague would like to add.

Le Président (M. Reid) : M. Mallory.

M. Mallory (Charles) : Oui. J'aimerais juste ajouter quelques mots, oui. Si je comprends bien, vous suggérez qu'effectivement, tout ce que la nouvelle technologie amène, on est capable d'imposer ça sur l'industrie actuelle pour qu'ils pourraient fonctionner de façon aussi efficace, avec tous les avantages de la technologie des «smartphones», et tout ça, mais effectivement, la philosophie que nous suggérons, c'est le consommateur qui doit décider. L'industrie du taxi ne va pas nécessairement accepter tout un autre niveau ou plusieurs autres niveaux de réglementation par-dessus ce qu'ils ont actuellement, et leur demander, tous, d'utiliser quelque chose que, nous suggérons, pas tout le public nécessairement veut, donc, les passagers devraient, en ce cas, payer un fardeau qu'ils ne sont pas nécessairement intéressés pour des services qu'ils ne veulent nécessairement pas.

Donc, nous suggérons... c'est pourquoi nous disons : C'est au consommateur de choisir son mode de taxi ou son mode de transport, et ce qui va avec serait un régime réglementaire qui va avec. Il aura un vrai choix, et le coût total pour les différents choix va être moindre.

M. Daoust : Mais je pense qu'on ne s'entendra pas sur ça parce que, voyez-vous, actuellement, là, le fait d'utiliser, par exemple, ton «smartphone» au lieu de ton téléphone fait que tu auras une tarification différente. Ça ne marche pas, ça, pour moi. Parce qu'actuellement le problème que nous rencontrons, c'est qu'il y a des utilisateurs de technologie qui nous disent : Votre définition d'un taxi, moi, je la conteste, moi, je fais du covoiturage, alors que c'est du taxi. Bon. Donc, je ne prélève pas les taxes, j'ai décidé ça. Donc, je ne vous remets pas les revenus que j'ai versés à ces gens-là, ce sont des travailleurs autonomes, je n'ai pas à déclarer leurs salaires. Si on commence avec une mauvaise prémisse... Puis votre collègue est un Ph. D. En recherche évaluative, c'est la première chose qu'on étudie, être rigoureux, et, d'un point de vue rigueur, on doit arriver avec un système qui est le même pour les deux.

On a une définition de ce qu'est un transport de taxi, on a une définition de ce qu'est un chauffeur de taxi, il y a une tarification qui existe dans notre juridiction. Et, si la technologie arrive puis elle dit : Ça ne me convient pas, oubliez ça, je vais me comporter différemment, moi, comme responsable de faire respecter les règles dans la société, je ne l'accepterai pas. Je ne peux pas accepter que vous me disiez que parce que j'ai un «smartphone» au lieu d'un téléphone à roulette... que le tarif soit différent, je ne marcherai pas avec ça.

M. Hara (Dan) : I would try and clarify that the new technology, because it creates a complete record of the trip, including the driver identity or cab, that it makes tax evasion very difficult, provided, of course, that the company, such as Uber or Lyft, is required to register and required to provide that data. That is the key.

M. Mallory (Charles) : Nous croyons qu'ils doivent payer des taxes, que c'est un service, c'est une industrie, et des industries paient des taxes.

M. Daoust : Je vous donne simplement l'exemple au Québec. Au Québec, dans le tarif d'un taxi, le «meter» qui marche, le compteur qui fonctionne, il inclut TPS, TVQ, il inclut les taxes à la consommation. La personne qui conduit le taxi, quand elle travaille pour un intermédiaire, elle est un chauffeur de taxi, l'intermédiaire doit être en mesure de dire : Je lui ai versé, imaginons, 300 \$ de rémunération cette semaine, il faut que tu le declares à l'impôt. Mais, si on décide de dire : Non, ce n'est pas un chauffeur de taxi, moi, je choisis une définition différente, alors que c'est du taxi, bien là on va aller se battre pendant cinq ans devant les tribunaux sur la définition d'un chauffeur de taxi.

Je n'ai pas à faire tester mes lois par une technologie. Alors, ce que je dis... Puis on s'entend, on doit payer les taxes. Ce que je reproche à la technologie, à certaines technologies, actuellement, c'est justement de dire : Je vais prendre un artifice, et, tant et aussi longtemps que le party fonctionne, je suis en party. Et puis, si ça dure cinq, ça durera cinq ans. Alors, c'est ça qui n'est pas acceptable pour nous. On a développé au Québec des technologies fort similaires à ce qu'on voit qui nous arrive de Californie, fort similaires, mais qui sont respectueuses des lois.

Mais moi, je n'accepterai pas qu'on ait deux séries de tarification pour un même service.

M. Mallory (Charles) : Un élément que nous avons proposé avec l'objet de permettre l'industrie du taxi de survivre, c'est qu'on pourrait considérer que les taxis doivent avoir la possibilité d'escompter leurs tarifs. Parce que, comme mon collègue avait souligné dans le diapo, une des notions importantes, il y a cette idée que les tarifs réduits sont seulement dus aux frais réduits, de travailler avec le service TRPA, mais, ce qui est important, même là où ces services sont assujettis à la loi et où ils paient des taxes ils offrent des prix inférieurs à certaines périodes de la journée comme une façon de ramasser une meilleure partie du marché. Mais, si... Alors, au milieu de la journée, le consommateur a un choix entre un service à prix réduit ou un service à prix fixe, et nous suggérons que l'industrie du taxi pourrait avoir le droit de réduire ou escompter ses prix en périodes moins achalandées pour justement niveler le terrain, et ils peuvent se battre pour la part de marché sur un terrain nivelé.

M. Daoust : Mais, et je terminerais avec ça, M. le Président, je pense que l'industrie du taxi, au Québec, n'a pas peur d'une compétition dans la mesure où la compétition est équitable. Dans la mesure où les tarifs sont les mêmes, dans la mesure où les règles sont les mêmes, tout le monde est prêt à compétitionner. Il y a plusieurs compagnies de taxi qui existent au Québec, qui se compétitionnent tous les matins, et ça, je pense que l'industrie du taxi vit avec ça. La place où l'industrie ne vit pas, puis on peut la comprendre, c'est à partir du moment où ils ne sont pas assujettis aux mêmes règles pour un même service.

Mais je termine là-dessus. Je vais laisser la place à mes collègues de poser des questions.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous souhaitez intervenir? Alors, M. le député de Dubuc, vous voulez poser une question? Je vous souligne qu'il reste à peine deux minutes.

M. Simard : Deux minutes, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Total.

• (12 h 40) •

M. Simard : Bon, écoutez, j'aimerais savoir quel avantage le gouvernement aurait de faire, je vous dirai, deux chemins différents pour un service semblable et qui nécessairement utilise à peu près les mêmes technologies, c'est-à-dire Uber, qui est, je vous dirai, réfractaire aux règles et aux lois, et le service du taxi, une industrie du taxi qui, oui, potentiellement doit nécessairement améliorer, je vous dirai, sa... dont le gouvernement doit améliorer peut-être la souplesse mais qui utilise aujourd'hui les mêmes technologies. J'aimerais comprendre, effectivement. Vous parlez du consommateur, vous parlez du consommateur comme s'il doit obligatoirement avoir des choix entre une industrie qui momentanément utilise une technologie qui est à peu près la même que l'autre alors que le consommateur, lui, veut avoir beaucoup plus le choix sur des prix à des heures plutôt différentes, en heure de pointe et en heures plus, je vous dirais... moins achalandées, et nécessairement il y aura, à ce moment-là... véritablement le consommateur aura cet avantage d'utiliser une industrie qui est moins en demande ou qui est plus en demande lorsque les heures de pointe sont là, mais ce que je ne comprends pas, moi, c'est votre suggestion d'avoir deux chemins pour donner le même service avec des technologies semblables. J'ai véritablement... Pourtant, j'ai écouté en anglais, là, parce que je ne suis pas un... Je ne parle pas très bien l'anglais, mais il y a une chose que j'ai comprise, c'est que vous voulez proposer deux chemins différents pour la même chose.

Le Président (M. Reid) : Malheureusement, M. le député de Dubuc, il ne reste plus de temps pour la réponse. Alors, nous allons passer...

M. Simard : C'est bien triste, c'est bien...

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

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Bienvenue, M. Mallory. Bienvenue, M. Hara.

Donc, peut-être, dans un premier temps, Hara Associates, c'est une compagnie que je ne connais pas beaucoup, donc j'aimerais ça avoir un petit peu plus d'informations. Vous êtes combien d'employés? Et est-ce que vos clients sont principalement institutionnels ou ce sont aussi des clients privés? Peut-être votre... Je ne sais pas si c'est public, là, mais votre chiffre d'affaires annuel, ça ressemble à quoi, là?

M. Hara (Dan) : Up until recently, there hasn't been much interest in this area. So, I must say that we're an association of economists, there's four regular folks, including the two of us, we serve primarily regulators, and we're responding to an invitation that we received from your interest. But the largest contract we've done was for San Francisco, that was roughly \$400,000. Other than that, cities that were mentioned in the first slide typically contract values less than \$100,000.

M. Mallory (Charles) : On peut ajouter à ça que, comme boîte de consultants, l'expertise est dans l'économie, mais elle n'est pas limitée à conseiller dans le domaine du taxi.

Mme Ouellet : Et, comme boîte de consultants en économie, est-ce que vous faites exclusivement de la consultation ou vous êtes aussi professeurs à l'université?

M. Mallory (Charles) : Non. Pas dans le contexte actuel, non.

Mme Ouellet : O.K. Je voyais sur votre site Internet que vous avez développé des modèles, j'imagine, mathématiques pour être capable d'identifier le nombre de taxis idéal pour une population. Avez-vous regardé pour Montréal? Ça voudrait dire combien de taxis? Parce qu'on a eu plusieurs présentations, pendant la commission parlementaire, où on a environ 4 400, là, je ne suis pas... à peu près, taxis ici, à Montréal, et on a eu certaines représentations. C'est sûr que le nombre n'augmente pas, mais on nous a dit que, par rapport à ailleurs, on avait quand même un assez grand taux de taxis pour les populations qu'on avait, donc il n'y avait pas de problème directement d'offre de taxi, sauf exceptionnellement, là, on a vu au jour de l'An, là, mais sauf exception. Donc, est-ce que vous avez une idée, pour Montréal, ça voudrait dire combien de taxis pour la population que nous avons?

M. Hara (Dan) : We have not applied the formula to Montréal. In fact, we normally don't apply the formula by itself, because, although it's superior to simply a per capita count, one also needs to get out in the streets and see what's going on, in an individual city, as well as look at the history of the industry and what's happening, including talking to business people, hotels.

So, it's a tool that we have, our model. It's not a replacement for getting your hands dirty and figuring out what's going on in a city.

Mme Ouellet : Et un contrat pour pouvoir identifier ce nombre-là, ça revient à peu près à combien?

M. Hara (Dan) : Including the stakeholder consultation, we typically do a process that would be less than \$100,000.

M. Mallory (Charles) : Comme il l'a remarqué, rouler le modèle, pour gagner les informations nécessaires pour alimenter le modèle, on trouve souvent que les informations n'existent pas, c'est pourquoi il faut ramasser les informations, qui est aussi coûteux. C'est...

Mme Ouellet : ...la collecte de données, puis tout ça, là.

M. Mallory (Charles) : Oui. Donc, ça peut... il pourrait coûter la moitié, s'il y a plusieurs informations essentielles déjà disponibles.

Mme Ouellet : O.K. Sur le document que vous avez déposé, je dois vous avouer, un peu comme le ministre, je suis assez surprise que vous nous proposiez — et j'ai regardé un peu les modèles, là, les rapports que vous nous avez mis en lien pour Ottawa en particulier — dans le fond, deux types de taxi, deux catégories. Vous faites deux catégories, et c'est quand même assez surprenant. Et je ne comprends pas cette volonté que vous avez de créer deux catégories et pourquoi, dans l'industrie du taxi, vous pensez que c'est correct de faire deux catégories avec des gens qui n'ont pas de formation, pas d'assurance, pas d'inspection et, je peux vous le dire ici, qui ne paient pas la TPS et la TVQ.

Quand vous dites qu'ils doivent... «provide and share the data with the regulator, it's not the case here in Québec», Uber a refusé de donner les informations à la demande stricte du ministre, donc nous n'avons pas ces informations-là. Comment vous pouvez penser que, dans l'industrie du taxi, on peut faire deux catégories de chauffeur de taxi? Si vous regardez du côté des économistes, est-ce que dans votre propre métier vous accepteriez qu'il y ait des économistes qui se disent économistes, qu'ils n'aient pas fait leur bac, leur maîtrise et qu'ils se disent économistes, et qu'ils, dans le fond, ne respectent aucunement les normes de votre métier? Je ne comprends pas cette idée-là de dire : On fait deux catégories... Ou on peut dire : Oui, on rénove l'ensemble de l'industrie du taxi, on se donne des nouvelles règles, mais que ce soient les règles pour tout le monde. Si on dit : On dérégularise au complet, on dérégularise au complet, mais ça n'a pas juste des avantages, ça a aussi des inconvénients. Mais pourquoi créer deux catégories? Et comment vous pensez qu'il peut y avoir une concurrence qui soit loyale avec deux catégories complètement différentes? Je suis assez surprise, de la part d'économistes, de nous arriver avec une thèse comme celle-là.

M. Hara (Dan) : People do have a choice. Sometimes they don't come to economists, but they go to an engineering firm. And, in that sense, it's a different product, and it does different things.

Similarly, for the consumers, we know very much that they like a lot of the services that Uber produces, they're very popular, and there are reasons for that that have to do with differences that are inconsistent with how we think about traditional taxi. So, traditional taxi, you know there's a maximum price and you know if you keep enough money in your wallet, at the end of the day, you are going to be able to come home. It's also universally available, we expect anyone to be able to take a taxi. With these TRPAs, access is limited, you have to at least... you can use a debit card now for some of them, but it's still... you have to be well integrated with the financial system. And more importantly this variable price is part of the implementation of that business model, and people like it because they can phone up and get it. So, although you can have a smartphone app that shows you whether your taxi is available or not, you will find at peak load, when bars are closing, that there is no taxi on the screen, whereas by virtue of this... the flip side, these ugly peak load surge pricing, you will see somebody there.

So, the idea is to give the public additional choice, that they can continue to have something that they like but have it on a legal basis where the taxes are paid. And still, also, we need to protect the traditional taxi industry, because

there's a virtue and a value to have in a much higher and fixed degree of safety. You can choose to take to that, it should be there for you at a known fixed price and universally available to everyone. So, that's a huge value, and it should be preserved.

M. Mallory (Charles) : Puis j'ajouterais, si je me permets...

• (12 h 50) •

Mme Ouellet : Oui, bien, je vais juste continuer sur ce que M. Hara nous a informés. En fait, je suis assez surprise de la comparaison que vous utilisez, parce qu'entre un économiste et un ingénieur, c'est deux métiers complètement différents, et en général ce n'est pas du tout le même service. Là, on parle de deux services de transport de personnes rémunérés, donc c'est le même service. Donc... Et c'est exactement le même produit, parce qu'il y a des taxis ici qui offrent des applications mobiles.

Et là, si on arrive à la tarification, on peut regarder, dire : Est-ce qu'on veut déréglementer la tarification? Ça, c'est une question. Puis on n'a pas de raison de dire : Pour un chauffeur de taxi, le tarif est déréglementé, puis, pour l'autre chauffeur, le taxi est réglementé. Mais quels sont les avantages à la déréglementation?

Et là je vais vous fournir... lire un rapport de l'Organisation de coopération et de développement économiques, de l'OCDE, qui ont fait une analyse, qui disent que «la déréglementation des prix n'a pas entraîné de réduction des prix sous l'effet d'une concurrence accrue. La déréglementation de l'accès engendrera une hausse du coût horaire de la course.» Donc, c'est ça que ça donne au bout du compte. Et c'est une analyse qui a été faite par l'OCDE dans plusieurs pays.

Donc, je suis un peu surprise parce que, sur les prix variables, ce que proposent certaines entreprises, pour ne pas la nommer, Uber... Et d'ailleurs elle offre un service illégal, et d'ailleurs vous ne le mentionnez jamais dans vos documents, que ce service-là est illégal, ne respecte pas les lois, l'algorithme est secret. Et, quand vous dites que le produit d'Uber est très populaire, «very popular», bien c'est parce qu'il n'est pas cher, puis il n'est pas cher pas juste parce qu'ils ne paient pas d'assurance, pas de permis, c'est parce qu'ils ne paient pas de taxes, ils ne paient pas d'impôt et ils bafouent l'ensemble des lois du Québec comme des lois ailleurs dans le monde.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. Votre temps est écoulé déjà depuis quelques secondes. Alors, je passe maintenant la parole à M. le député de Groulx pour le deuxième groupe d'opposition.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Écoutez, je vais vous permettre, là, 30 secondes, une minute, peut-être, de répondre, si vous avez des commentaires à formuler sur ce que ma collègue vient de vous dire, je vais laisser un petit peu de temps.

M. Mallory (Charles) : Merci beaucoup, monsieur. J'aimerais juste introduire l'idée que ce n'est pas nous qui ont inventé l'idée qu'il y a comme deux marchés, ce n'est pas notre invention. Si on va ailleurs, on voit, il y a surtout des jeunes qui se fient à ces nouvelles technologies, et ils ne croient pas tant que c'est le même que le service de taxi. Et là où les compagnies comme Uber paient les taxes et sont assujetties à une réglementation, elles existent toujours, et ils sont capables toujours d'offrir leur service à un prix réduit. Donc, c'est plus ça que nous suggérons, réglementer les compagnies, forcer de payer les taxes, mais nous croyons bien qu'ils vont survivre quand même et offrir une alternative très concurrentielle au service de taxi. Merci.

M. Surprenant : Merci. Dans l'éventualité où on irait dans le sens que vous proposez, donc aller avec deux services réglementés, comment vous voyez l'évolution et puis la protection des valeurs des permis de taxi?

M. Hara (Dan) : The easiest tool at hand to protect a target level of permanent values is to put a per-trip fee on the TRPA side. So, if you're collecting that, and I'd frankly collect it through the companies, not through the individual cars, make them remit, then that creates same as a tariff barrier, a protected level of profitability, and while still the taxi industry would have to do its best to take advantage also of these new technologies, of course, to improve their service and preserve their market share, but they would have that difference, and that difference would be there to protect the things that traditional taxi is offering, which is a guaranteed maximum rate. They're not going to charge ten times as much coming home on New Year's Eve. You might have to wait for it, but it will eventually be there. Things like that.

So, we can protect the profitability to a desired level through that fee on the TRPA side, which, of course, also can fund other things such as accessible taxi transportation.

M. Surprenant : Est-ce que vous dites que, ce frais-là, il y aurait une partie ou la totalité du montant qui irait pour l'acquisition des permis des chauffeurs de taxi traditionnels ou... Est-ce qu'ils seraient compensés financièrement?

M. Hara (Dan) : You could use it for compensation. I wouldn't make that my first option, but, if you wanted to compensate people for the introduction of this competitive service, that would be a source, you could do that directly.

Profitability will be there anyways because, ultimately, most of this technology can be used by the taxi industry. So, if they had that cost advantage, then that will offset the advantage the TRPAs have with this other thing they offer, which is more responsive supply at an uncertain price.

M. Surprenant : Vous avez parlé un peu de modulation de tarifs mais simplement en parlant de l'opportunité peut-être, selon vous, que les chauffeurs de taxi puissent baisser leurs prix lorsqu'il n'y a pas beaucoup d'achalandage.

Alors, c'est sûr que, quand on baisse des prix, bien, ça diminue la profitabilité, donc ce n'est pas réjouissant de seulement penser au niveau de baisses. Alors, est-ce qu'il y aurait... Croyez-vous qu'ils devraient aussi pouvoir augmenter les prix dans d'autres circonstances? Et puis, cette modulation-là, est-ce que vous la verriez plafonnée à la hausse comme à la baisse?

M. Hara (Dan) : I think to preserve the nature of what we value about the taxi industry we shouldn't speak of variable prices for taxis. It might be that, as in some cities, you could have a shift premium for Saturday night or something on that order, but a person, a consumer should see and does see the taxi industry as... They know they can get home, there's a fixed price.

In order for the taxi industry to compete, though, we need to allow them lower prices. That could be through a legislated lower price or we could allow the companies flexibility to discount in a way that is giving notice to the customer, maybe on the outside of the taxi. One thing that is important, though, is to give them the flexibility so they're not disadvantaged in this competitive game where they have to stay fixed in one movement and the other person gets to set their price in another column.

M. Mallory (Charles) : Il y aurait une chose que j'aimerais ajouter. Il y a la ville de Seattle qui a fait beaucoup d'études avec l'industrie du taxi, et Uber est très active dans leur... là-bas, et effectivement aux heures de pointe tous les taxis sont actifs puis ils ont des passagers, mais, comme on dit en anglais, là où Uber mange le déjeuner de l'industrie du taxi, c'est aux heures moins achalandées, parce qu'Uber offre des prix réduits à ces heures-là. Donc, l'industrie du taxi travaille très fort pendant les heures de pointe, et le reste de la journée ils peuvent jouer aux cartes ou parler entre eux parce qu'ils n'ont pas de business. Et c'est pourquoi nous suggérons de permettre, les taxis, de concurrencer dans ces périodes-là... ou leur donner un peu plus de flexibilité est une option disponible au gouvernement de considérer, plutôt que les contraindre à ne pas concurrencer et les laisser mourir.

Le Président (M. Reid) : Merci. C'est le temps que nous avons. Alors, il me reste à vous remercier au nom des membres de la commission pour votre participation à nos travaux.

La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures, cet après-midi, à la salle Papineau.

(Suspension de la séance à 12 h 58)

(Reprise à 15 h 10)

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 : Kéroul, Taxi Lévis 4000, le Regroupement des propriétaires de taxi de la Capitale, l'Association du transport urbain du Québec, l'Association haïtienne des travailleurs du taxi.

Alors, je voudrais souhaiter d'abord la bienvenue à nos premiers invités, les représentants de Kéroul. Vous avez une dizaine de minutes pour faire votre présentation, par la suite nous aurons une période d'échange. 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.

Kéroul

M. Leclerc (André) : Bonjour. André Leclerc, directeur général de Kéroul. Je suis accompagné de Michel Trudel, qui parle mieux que moi. Je tiens à remercier M. Reid pour l'invitation et M. Daoust pour l'invitation.

Kéroul est l'interlocuteur privilégié de Tourisme Québec. Kéroul a comme mission de développer l'accessibilité du tourisme et de la culture pour les personnes handicapées. La principale activité de Kéroul, c'est d'évaluer l'accessibilité, au Québec, des divers endroits touristiques et culturels. Le deuxième mandat, c'est de former le personnel de première ligne à l'accueil des personnes handicapées.

Kéroul a un discours économique. On dit que les personnes handicapées, c'est 800 000 personnes au Québec, c'est 4 millions au Canada, 55 millions aux États-Unis. J'espère qu'ils ne viendront pas tous en même temps au Québec.

Par rapport au transport et au tourisme, Kéroul intervient sur différents modes de transport public. Kéroul siège sur le comité consultatif de l'aéroport de Montréal, et je siège au conseil d'administration du Bureau du taxi de Montréal. Je suis également président du comité sur l'accessibilité du taxi de Montréal.

Pour aller plus vite, bien, je demanderais à mon collègue de travail de résumer les principales... de résumer nos recommandations.

M. Trudel (Michel) : Merci, André. Mesdames messieurs, d'entrée de jeu, j'aimerais vous dire que l'irruption d'Uber sur le marché des taxis inquiète les personnes handicapées dans la mesure où, en fragilisant la rentabilité de l'industrie du taxi, il deviendra encore plus difficile pour ces transporteurs de bien desservir des clientèles plus vulnérables, qui demandent plus d'attention. Je pense en particulier aux personnes âgées, aux personnes handicapées et aux enfants.

Avant de présenter la recommandation, j'aimerais quand même vous dire que notre recommandation porte sur un véritable service de taxi pour les personnes handicapées. Nous n'abordons pas l'implication des taxis dans les services publics de transport adapté, c'est deux services distincts.

La recommandation que nous allons vous présenter est appuyée par la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec, qui représente plus de 60 organismes, donc, au Québec. Et le mémoire a été complété avec la collaboration du Regroupement des organismes de personnes handicapées de la Capitale-Nationale, et nous les remercions.

Notre recommandation est à la page 10 du document. Donc, essentiellement, ce que nous voulons, c'est que les personnes handicapées puissent bénéficier d'un service de transport par taxi équivalent à celui dont profite l'ensemble de la population, un service... Donc, c'est sur appel que le service de taxi accessible aux personnes handicapées devrait être requis et disponible après un délai d'attente raisonnable. C'est une responsabilité que nous voudrions voir accordée aux intermédiaires. La responsabilité de rendre ce service disponible doit être attribuée aux intermédiaires en services de taxi. Elle ne doit pas reposer sur les épaules d'individus mais de l'ensemble de l'industrie, représentée ici dans son offre de services par les intermédiaires. Et nous voudrions que cette responsabilité-là soit dévolue par réglementation, donc une obligation de la part des autorités à l'égard des intermédiaires.

Alors, pourquoi? Pourquoi cette proposition-là? Essentiellement, c'est par respect des droits fondamentaux des personnes handicapées. Alors, on rappellera que la Déclaration des droits des personnes handicapées a été adoptée par l'ONU en 1975, la Charte des droits et libertés du Québec, adoptée la même année, et elle prévoit des droits fondamentaux, notamment et nommément dans les transports.

Outre les droits fondamentaux, nous soumettons aussi qu'un encadrement public de ce service de transport desservant les personnes handicapées vaut mieux que la multiplication des recours en accommodement raisonnable devant la Commission des droits de la personne.

C'est aussi en conformité avec la notion de développement durable. On oublie trop souvent l'aspect social qu'il y a dans le développement durable. Donc, est-ce qu'un développement peut se qualifier de durable s'il n'est pas inclusif, s'il comporte encore des obstacles pour les personnes handicapées? La réponse est non, et l'ONU l'a reconnu dans ses nouveaux objectifs de développement durable adoptés en septembre dernier. Le gouvernement du Québec, dans sa nouvelle stratégie de développement durable, reconnaît que l'accessibilité fait partie de la notion de développement durable.

Pour s'adapter à l'évolution démographique du marché. Notre population, notre communauté québécoise, elle vieillit, tout le monde le sait, et aussi les politiques d'intégration des personnes handicapées qu'on a au Québec depuis les années 70, 75, bien, elles commencent à porter fruit. Les gens... Les personnes handicapées ont accès à l'éducation, au travail, au logement, ils doivent aussi se transporter, et ce n'est pas que le transport adapté public qui peut répondre à leur demande.

C'est aussi en conformité avec la nature publique du service de taxi. Le taxi est un service de transport indispensable à la vie urbaine, où les besoins en déplacements de dernière minute sont innombrables. C'est un maillon essentiel de la chaîne de transport public, c'est un ingrédient de base du cocktail transport qui permet à des citoyens de ne pas posséder d'automobile, un service de transport essentiel pour certaines clientèles plus vulnérables comme les personnes âgées, handicapées, les écoliers.

Enfin, c'est pour se conformer à une recommandation de la Conférence européenne des ministres des Transports et du Bureau de la concurrence du Canada. La Conférence européenne des ministres des Transports recommandait que... je vous le cite : «Il est fortement désirable que tous les taxis soient accessibles lorsque leur usage se fait principalement en les hélant sur rue; lorsque les taxis sont requis par réservation téléphonique ou à un poste d'attente, les taxis accessibles peuvent [être limités] à une portion de la flotte...» Et le Bureau de la concurrence du Canada disait récemment : «Les organismes de réglementation pourraient fixer un nombre suffisant d'options d'accessibilité pour les résidents et visiteurs ayant un handicap, notamment en obligeant les compagnies de taxi à consacrer un pourcentage donné de leur flotte [à des] véhicules [...] accessibles.» Nous, ce qu'on dit : Ce n'est pas juste un nombre, ce n'est pas juste un pourcentage, il faut s'assurer de la disponibilité de ces véhicules-là pour donner le service.

Alors, pourquoi présenter cette recommandation aux membres de la commission parlementaire chargée d'arbitrer ce conflit entre taxis et Uber? Les fondements publics de la réglementation du transport par taxi sont mis en péril par l'entreprise UberX, qui offre un service de transport qui ne respecte aucune loi. Nous soutenons l'industrie du taxi dans ce débat. C'est parce qu'elle est le produit du montage juridique adopté dans l'intérêt public et parce que nous croyons que cette industrie doit faire valoir l'intérêt public de son service, notamment en répondant favorablement à notre recommandation.

Est-ce qu'on veut remettre en question certains éléments de la réglementation du taxi? Oui, on peut très bien le faire. Il n'était pas nécessaire, cependant, d'attendre une crise et de le faire en catastrophe. Et ce qu'on peut voir comme éléments qu'on peut questionner, c'est la valeur marchande des permis, la désresponsabilisation de l'industrie par la pratique de la location des taxis à des soi-disant entrepreneurs indépendants que sont les chauffeurs, la délimitation des territoires qui ne correspond plus à la vie urbaine d'aujourd'hui et l'émission des permis restreints, émission faite par la Commission des transports, des permis qui ne peuvent transporter que des personnes handicapées, et ce qui contraint grandement l'exploitation de ces permis. Donc, ce qu'on recommande, essentiellement, c'est que les autorités, le ministère des Transports ici, à l'échelle du Québec, et Montréal obligent les intermédiaires à donner ce service de transport pour les personnes handicapées. Je vous remercie.

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

• (15 h 20) •

M. Daoust : D'accord. Bienvenue, messieurs. Bonjour. Ça me fait plaisir de vous accueillir à cette commission, une commission qui tire à sa fin mais dans laquelle on ne veut pas tirer de conclusion, parce qu'on voulait vous entendre. Alors, on est contents de vous voir cet après-midi. J'ai beaucoup de sympathie, comme j'ai eu l'occasion de le dire déjà, pour les personnes qui sont handicapées. Ma mère a passé plus de la moitié de sa vie en chaise roulante. Ça a été... C'est une personne très courageuse, il faut être courageux pour faire ce que vous faites.

Maintenant, je comprends qu'on doit encadrer ça. Une des particularités qu'on retrouve actuellement, c'est que le milieu du taxi a des intermédiaires, maintenant, technologiques, mais ça ne change rien en bout de ligne. Qu'est-ce que vous voulez? Sur le terrain, ça prend une automobile, ça prend un chauffeur, il y a un trajet à faire, il y a des conditions météo, il y a des conditions environnementales. Alors, au-delà de l'intermédiaire qui peut être un outil de... — puis vous m'excuserez l'anglicisme, ma collègue va peut-être me trouver le mot français — de «dispatching», ou de répartition, de...

Une voix : ...

M. Daoust : Bon, voilà. Alors, au-delà de ça, je répète, il y a le service. Alors, je comprends l'obligation puis je comprends la préoccupation. Maintenant, dans les faits, comment on fait ça? Avez-vous réfléchi à comment on vient à bout d'actualiser ça? Parce qu'on a un territoire qui est immense. Le territoire du Québec, c'est grand. Comme j'ai eu l'occasion de le dire déjà, il faut l'occuper, ce territoire-là, mais il y a des régions où c'est beaucoup plus compliqué que, par exemple, dans certains grands centres, que ce soit à Sherbrooke ou que ce soit à Saguenay, c'est des villes qui sont plus grosses, que ce soit à Trois-Rivières, c'est des villes qui sont plus grosses, Montréal, Québec, bien sûr, mais, quand on arrive un peu plus en région... Puis une personne handicapée est très isolée en région, hein, c'est évident, d'autant plus qu'en région on a souvent besoin de son automobile, ne serait-ce que pour aller au dépanneur, alors qu'à Montréal puis à Québec tu peux marcher deux coins de rue, trois coins de rue puis tu le fais. Alors, comment on vient à bout de gérer tout ça? Est-ce qu'on a une autorité centrale? Est-ce que le gouvernement va développer, lui, son application d'intermédiaire? Donnez-nous votre pensée, là.

M. Trudel (Michel) : Depuis 2002, la Commission des transports du Québec peut émettre des permis qu'on appelle les permis restreints, oui, pour services particuliers. Ce sont des permis qu'on émet gratuitement pour une période de cinq ans, avec des droits, mais la personne doit s'équiper d'un véhicule accessible, ce sont des permis supplémentaires qui sont ajoutés. Mais, face aux représentations de l'industrie du taxi, qui voyait ça comme une menace sur son marché, la commission a limité l'exploitation de ces permis-là que pour la seule desserte des personnes handicapées. C'est ce qu'on appelle, nous, la discrimination à l'envers. Comment cette personne-là qui a un permis comme ça peut se rentabiliser si elle ne peut desservir que des personnes handicapées?

Autrement dit, ces permis-là ne sont utilisés que pour faire du transport institutionnel : transport adapté, transport hospitalier, et du transport d'écoliers handicapés. Voilà. En dehors de ces contrats-là, il ne peut pas rentabiliser ses heures supplémentaires, donc il rentre chez lui et il n'est pas, donc, disponible pour répondre à un appel qu'André pourrait faire ou une autre personne handicapée qui veut aller au restaurant, qui a une réunion d'affaires qui se prolonge ou qui a un congrès, quoi que ce soit. Donc, il n'y a pas de service de taxi pour les personnes handicapées en fauteuil roulant qui est réellement disponible comme pour tout le monde. Alors, il y a environ, par exemple, à Montréal, 230 taxis accessibles. Sur ces 230 là, il y en a 200 qui sont des permis comme ça. Et c'est aberrant, ces permis-là, pour moi, c'est aberrant. C'est uniquement au Québec qu'on voit ça. Donc, il y a un os qui est là, dans la façon d'émettre ces permis restreints.

À Ottawa, il y a 16 % de la flotte qui a des taxis accessibles. Dans la réglementation, on prévoit que l'intermédiaire doit donner le service et on prévoit des délais d'attente, et le service est donné, on dit, quasiment instantanément. Ottawa, ce n'est pas l'autre bout du monde.

M. Daoust : O.K., non, je comprends. Mais maintenant ce genre d'équipement là... Parce que, pour répondre, il y a des handicaps qui sont plus sévères que d'autres. Quand je pense, par exemple, à un handicap de mobilité, qui est essentiellement celui qui nous préoccupe, alors, il y a des personnes qui vont arriver avec leur chaise roulante puis qui sont capables de se lever puis se placer à côté, puis il y en a d'autres où tu vas avoir besoin d'un véhicule spécialisé qui n'est pas le taxi conventionnel, là. Alors, on concilie ça comment?

M. Trudel (Michel) : On doit l'aider, c'est prévu dans le règlement. Une personne qui a manifestement besoin d'aide, on doit l'aider à embarquer dans le véhicule, c'est prévu dans le règlement, et on doit tarifier le même montant, c'est exactement ce qui est prévu dans le règlement aussi. Alors, agir autrement serait discriminatoire.

Ceci étant dit, est-ce que ça coûte plus cher, le véhicule? Est-ce que le temps de service coûte plus cher? Oui, mais on dit, nous, que c'est la responsabilité de l'industrie d'assumer cette charge-là. Encore une fois, ce n'est pas à une personne en particulier, à un titulaire de permis d'assumer cette charge-là, on dit que c'est à la communauté de l'industrie de l'assumer.

Et ce qu'on dit là, ça a l'air simple, mais, pour l'industrie c'est une révolution culturelle. On a développé et cultivé l'individualisme, dans cette industrie-là, alors, oui, ils se demandent bien comment le faire. Quand on loue un véhicule à un entrepreneur indépendant, qui assume tous les risques de l'offre quand il se promène dans la rue... On ne peut pas tenir une industrie comme ça. On a déresponsabilisé l'industrie.

M. Daoust : Bon, d'accord. Puis encore une fois, là, ce n'est pas de façon pernicieuse que je vous pose la question, c'est vraiment pour bien comprendre. Il y a des milliers de propriétaires de permis qui ont un permis. Alors, si on veut,

par exemple, avoir une offre, imaginons, de l'ordre de 15 % à 20 % d'un parc, d'un parc global québécois, mais qu'on a des milliers de titulaires d'un permis, comment on fait pour dire : Toi, tu dois t'équiper?

M. Trudel (Michel) : Alors, il y a différentes façons, on peut s'entendre en... Bien souvent, ça peut être une coop, hein, dans certaines... Certains intermédiaires, ils agissent un peu comme une coop. Ils peuvent choisir un intermédiaire. Un peut se porter volontaire, on peut le dédommager. On peut avoir une entente contractuelle, on peut avoir des gens qui sont sur appel.

Mais, si on se force un peu les méninges, on va en trouver, des solutions. À la limite, qu'est-ce qui empêche un intermédiaire d'aller se chercher un permis puis d'engager un chauffeur? Et là ils vont comprendre qu'ils ont intérêt à ce que ces permis-là restreints ne soient plus restreints uniquement pour les personnes handicapées. À Ottawa, quand je parlais qu'ils ont 16 % de véhicules adaptés, des permis émis spécifiquement pour ça, mais ces gens-là peuvent transporter tout le monde, mais ils doivent donner une priorité quand ils reçoivent un appel pour une personne handicapée, c'est de même que ça fonctionne, et ils opèrent.

Alors, si on se donne ce mandat-là, ils vont le trouver, mais c'est vrai, ce genre de réflexe communautaire là pour les personnes handicapées, mais c'est pour plein d'autres services marginaux, à la marge du marché, qu'ils pourraient desservir. On parlait des bars, ce matin. Ils peuvent se donner ces mandats-là entre eux, mais on laisse toujours l'individu... C'est l'individu qui règne.

M. Daoust : Écoutez, comme je l'ai mentionné tantôt, la situation est particulièrement préoccupante en région, et j'ai de mes collègues ici qui sont des députés représentant différentes régions puis je vais leur laisser le temps de poser leurs questions, eux aussi, si vous voulez bien. Merci, monsieur.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Ça fait plaisir de vous avoir ici.

On parle d'avoir un certain pourcentage de véhicules adaptés. Il y a plusieurs méthodes. Vous nous avez illustré celle d'Ottawa, dans votre page, où on parle de 187 taxis, qui représente 16 % de tous les taxis. Est-ce que vous pouvez... Est-ce que vous êtes au courant, est-ce que vous savez qui a payé pour la modification de ces taxis-là à Ottawa? Est-ce que c'est le propriétaire? Est-ce qu'il y a eu une aide gouvernementale, une aide de la ville?

M. Trudel (Michel) : Je ne saurais pas répondre.

M. Bolduc : Vous n'avez pas la réponse. O.K.

M. Trudel (Michel) : Je ne connais pas la situation, là, comment le montage financier s'est fait, mais habituellement, quand une autorité oblige quelque chose, on n'octroie pas nécessairement une subvention pour rencontrer l'obligation.

M. Bolduc : Typiquement, quand on les oblige, on a souvent une façon... une mécanique, mais ça dépend qui, là, il y a différents niveaux, paliers de gouvernement. Mais ce sera à voir.

Maintenant, on parle aussi beaucoup de nos régions, où on a organisé dans les secteurs ruraux souvent des transports adaptés, parce que, là, c'est un peu comme vous avez parlé tout à l'heure, du problème à l'envers, parce que c'est les véhicules adaptés qui transportent les autres gens parce qu'il n'y en a pas d'autre, taxi, O.K.? Donc, on se retrouve dans une espèce de, comment je dirais ça... d'inversion parce que l'ensemble du service est beaucoup plus compliqué. Et quelle est votre expérience en milieu rural, si vous en avez, par rapport au transport adapté?

• (15 h 30) •

M. Trudel (Michel) : Moi, ce que je peux vous dire, c'est que le taxibus, la forme de taxibus qui a été implantée à Rimouski, qu'on retrouve à Joliette, qu'on retrouve à Valleyfield, qu'on retrouve un peu partout dans les petites villes, ça peut très bien s'implanter dans les milieux ruraux, tout à fait. Et c'est un transport sur demande, on aurait un horaire virtuel, il n'y a pas de coût tant qu'il n'y a pas quelqu'un qui téléphone pour avoir le service. Et le fait de rapprocher les plages horaires permet à des gens d'appeler en même temps pour avoir un service en commun d'un village à un chef-lieu, à un CLSC ou quoi que ce soit, là.

Donc, des services de taxibus en milieu rural, on peut très bien l'imaginer. Je ne sais pas si ça répond à votre question.

M. Bolduc : En partie. Parce que dans les petites villes, si on parle de Valleyfield, ou de Joliette, ou de villes comme ça, ça va relativement bien, mais je vous donne l'exemple de mon comté, où j'ai 36 municipalités, j'en ai trois, quatre de 4 000, 5 000 habitants, les autres, là, c'est 1 000 puis des fois 200, 300, 400 habitants. Les MRC ont établi des systèmes de transport pour essayer de faire voyager le trafic puis de permettre justement aux handicapés mais aussi aux populations âgées, vous avez mentionné cette variable-là, là, qui est de plus en plus importante... de leur permettre d'aller au centre d'achats, à l'hôpital, services de médecin, etc., puis souvent ça devient très difficile de planifier un horaire régulier. Naturellement, il y a l'hiver, mais il y a aussi le fait... S'il n'y a pas de gens ce matin, est-ce qu'on fait circuler l'autobus pareil? Comment ça fonctionne? Cette logistique-là est difficile, je vous dirais.

Est-ce que vous avez vécu des expériences où il y a des solutions qui marchent très bien en secteurs pleinement ruraux?

M. Trudel (Michel) : Le taxibus de Rimouski, son origine, l'idée de base vient d'un service de transport collectif par taxi en milieu rural dans la Lorraine, le département de la Lorraine, en France, et effectivement c'est une desserte... Il y avait un horaire, quelques départs par jour vers un chef-lieu de plusieurs villages, et les gens appelaient. Le résultat, c'est qu'il y avait très peu de transport, mais il y avait un sentiment de sécurité du fait que, si j'appelle, je vais avoir un service de transport qui va m'amener au chef-lieu à un coût fixe qui est raisonnable.

M. Bolduc : O.K. Vous avez parlé, dans votre mémoire, à un endroit où je voyais, tout à l'heure... où on parlait qu'il y a plusieurs services où vous avez fait des tests ou appelé, où ils parlaient de 24 heures de délai, O.K.? Pour vous, est-ce que c'est acceptable, inacceptable? Parce que le délai... Ça, c'est à l'annexe 3, là.

M. Trudel (Michel) : Monsieur, si vous êtes au restaurant, puis que vous appelez pour un service de taxi, puis qu'on vous dit : Dans 24 heures...

M. Bolduc : Ça va mal.

M. Trudel (Michel) : Ça va mal. Ce n'est pas un service de taxi.

M. Leclerc (André) : ...le restaurant.

M. Bolduc : O.K., mais dans ces cas-là c'est que, s'il y est allé, ils ont peut-être prévu un retour. C'est pour ça que je vous... Vous me dites ici, là, que, finalement, ce type de service là, pour vous, est inacceptable?

M. Trudel (Michel) : Oui.

M. Bolduc : Parce qu'on voyait à l'annexe 3 juste un tableau, mais ça ne nous disait pas la conclusion évidente, là. O.K. Donc, ça, c'était un autre point.

Maintenant, vous avez fait le tour de plusieurs agglomérations, puis on en a qui sont pires encore, où on ne vous a pas répondu ou on ne vous a pas... on a dit : Ce n'est pas disponible, etc.

M. Trudel (Michel) : Ah! vous parlez du tableau à la fin?

M. Bolduc : Oui.

M. Trudel (Michel) : Ah! ça, c'est des compilations que j'ai trouvées dans de la documentation, là, on n'a pas fait un sondage...

M. Bolduc : O.K. Ah! ce n'est pas un sondage formel?

M. Trudel (Michel) : Non.

M. Bolduc : O.K. Maintenant, ici, vous avez parlé de... Quand vous avez parlé d'Ottawa à 16 %, vous sembliez dire que le service est adéquat pour l'ensemble de la population handicapée de façon... dans un temps acceptable.

M. Trudel (Michel) : Oui, ça semble être le cas pour Ottawa, ça semble être le cas.

M. Bolduc : O.K. Il n'y a pas de, comment je dirais ça, donc... Est-ce que vous savez si ces véhicules-là font aussi tout le service régulier?

M. Trudel (Michel) : Oui.

M. Bolduc : Oui?

M. Trudel (Michel) : Oui, oui, ils ne se concentrent pas uniquement à desservir les personnes handicapées.

M. Bolduc : Maintenant, vous avez parlé que... Naturellement, le phénomène de vieillissement de la population, vous nous parlez ici qu'il va y avoir un accroissement considérable de la population limitée dû au vieillissement, là, d'ici 2030. Est-ce que vous avez une idée de la croissance annuelle à laquelle on fait face?

M. Trudel (Michel) : Non, je n'ai pas cette expertise-là.

M. Bolduc : On regardera dans les statistiques.

M. Trudel (Michel) : Mais il y a des statistiques, là, sur... Je pense que l'Assemblée nationale reçoit suffisamment de mémoires sur le vieillissement de la population au Québec.

M. Bolduc : On devrait avoir ça effectivement quelque part.

Maintenant, est-ce qu'il y a d'autres recommandations que vous voulez nous faire? Parce que, là, on dit... Je ne sais pas comment on ferait fonctionner ça. Il y a 8 500 permis, M. le ministre vous en parlé, mais il y a aussi 20 000 taxis. Puis là comment on distribue ça? Est-ce que vous avez...

M. Trudel (Michel) : Disons qu'on a un peu de difficultés avec le discours... le fait de dire qu'on est des gens d'affaires, on a payé nos permis 200 000 \$, et après on n'a pas d'argent pour offrir ce type de service là. Il y a comme un débalancement. Il y a de l'argent, mais il n'est pas à la bonne place. Alors, nous, on dit ici : L'industrie doit se mettre en commun pour donner ce service-là, qui a des coûts, on l'admet. Peut-être que ça peut baisser un peu la valeur des permis; on se dira, à ce moment-là, que l'argent va peut-être à la bonne place. La valeur des permis, là, ce n'est pas uniquement le marché qui dirige la valeur des permis de taxi, il y a la rareté, il y a aussi la facilité de la gestion de ces permis-là et le risque.

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

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Bien, bienvenue, M. Leclerc, M. Trudel, bienvenue en commission parlementaire.

On a déjà entendu, là, déjà quelques intervenants, d'ailleurs que je vois dans notre salle ici, concernant le transport adapté. Je vais peut-être commencer là où on vient de terminer. Vous dites : «Il y a de l'argent dans l'industrie du taxi, mais il n'est pas investi dans les bons outils de développement et du service à la clientèle.» Ce que j'entends, c'est que vous parlez des permis. C'est parce que l'argent dans les permis, il est comme déjà investi. Ces permis-là, les gens ont pris des hypothèques. Ça fait que ce n'est pas de l'argent liquide, là, ce n'est pas de l'argent que les gens peuvent prendre pour nécessairement investir dans d'autre chose, parce qu'ils doivent payer ce permis-là, les permis ayant été dans un marché secondaire, qui étaient en libre marché. Donc, on fait quoi avec ça?

M. Trudel (Michel) : Si on augmente nos exigences réglementaires, peut-être que la valeur des permis va baisser. Si j'exige un véhicule de plus grand gabarit, plus récent, peut-être que la valeur marchande des permis va baisser, donc celui qui va rentrer dans l'industrie, il n'aura pas à payer 200 000 \$, il va peut-être payer 150 000 \$, il va peut-être payer 120 000 \$. Il y a de l'argent qui se libère qui peut aller vers les bons outils de travail.

Mme Ouellet : Mais l'argent, cet argent-là qui se libère, il y a des gens qui le perdent et qui l'ont acheté en... parce que ça ne se crée pas, là, et qui l'ont acheté en toute bonne foi, en fonction des règles existantes. Et, bien, en fait, je ne pense pas que c'est parce qu'on changerait la grandeur des véhicules que ça changerait la valeur des permis, mais prenons votre exemple que... Si la valeur change, là, peu importe la raison, si on utilise la réglementation d'une façon ou d'une autre pour faire baisser la valeur des permis, vous ne pensez pas qu'on crée un préjudice à ceux qui les ont achetés?

M. Trudel (Michel) : L'objectif, ce n'est pas de faire baisser la valeur. L'objectif, c'est de demander des outils de travail qui sont plus adéquats, d'offrir un service qui est plus... qui répond davantage aux besoins de la population. Et, si ça, ça a pour effet de faire baisser la valeur des permis, tant pis.

Mme Ouellet : Mais, si ça n'a pas pour effet de faire baisser la valeur des permis, ça va être juste des coûts supplémentaires que les gens vont devoir absorber.

M. Trudel (Michel) : Oui.

Mme Ouellet : Parce que quand vous dites : L'argent n'est pas à la bonne place, en fait, c'est parce que l'argent n'est pas disponible, là.

M. Trudel (Michel) : Bien, il y a des gens qui achètent des permis à 200 000 \$ pour entrer dans l'industrie, l'argent va pour acheter un permis, un papier. Il y en a qui paient ces montants-là. Oui ou non?

Mme Ouellet : Oui, bien, en fait, ce n'est pas s'acheter un papier, c'est pour acheter, je pense, un travail, là, mais...

M. Trudel (Michel) : Mais c'est un permis. C'est un permis de travail, c'est un permis...

Vous savez, dans notre document, on donne l'exemple de Londres. Londres, c'est connu à travers le monde, la qualité du service de taxi à Londres. À Londres, il n'y a pas de permis de taxi, il n'y a pas de valeur marchande, il n'y a pas de transfert, il n'y a pas de location. Il y a un permis de travail qui est le permis de chauffeur, un permis professionnel, et, lorsque la personne obtient ce permis de travail là, il va se chercher le véhicule prescrit par règlement, le fameux véhicule londonien, puis il peut commencer à travailler. Il n'a pas à mettre 200 000 \$.

Mme Ouellet : O.K. Et, à Londres, les travailleurs qui vont chercher la formation pour être chauffeurs de taxi, est-ce que Londres limite le nombre de travailleurs qui peuvent...

M. Trudel (Michel) : Non. La limitation, elle est basée sur les exigences très élevées à l'égard des chauffeurs. Les chauffeurs de taxi, à Londres, étudient en moyenne 18 mois à temps plein avant d'aller chercher le permis.

Mme Ouellet : Mais... Parce que vous savez, par exemple, qu'ici, au Québec, du côté des médecins, il y a quand même une gestion du nombre de médecins qui sortent pour s'assurer que le marché ne soit pas inondé. Est-ce que Londres fait la même chose avec les chauffeurs de taxi?

M. Trudel (Michel) : Pas à ma connaissance, pas à ma connaissance.

Mme Ouellet : Pas à votre connaissance.

M. Trudel (Michel) : Maintenant, aussi, il y a un autre élément : il n'y a pas de permis de taxi, il n'y a pas de valeur marchande, mais 100 % des taxis, à Londres, sont accessibles aux personnes handicapées.

Mme Ouellet : Par curiosité, savez-vous combien coûtent ces taxis-là? Quand les gens doivent, vous dites, acquérir leur coffre à outils, là, savez-vous combien coûte le taxi?

• (15 h 40) •

M. Trudel (Michel) : Il y a différents modèles qui sont construits en Angleterre qui répondent aux prescriptions de la ville de Londres, l'autorité, mais ça doit être dans les 60 000 \$, j'imagine, là. Non, je ne connais pas la valeur exacte, mais c'est un véhicule spécifique, très connu, très emblématique de la ville.

Mais donc on fait le lien entre... Bien, il n'y a pas de permis, là-bas, mais tous les taxis sont accessibles.

Mme Ouellet : C'est ça, il n'y a pas de permis, mais il est possible que les véhicules que les gens soient obligés d'acheter soient plus dispendieux qu'un véhicule standard. Donc, à ce moment-là, il y a quand même un coût...

M. Trudel (Michel) : Oui. C'est comme ça qu'ils limitent, dans le fond, l'entrée sur le marché.

Mme Ouellet : C'est ça. Ils ont d'autres façons, mais... O.K.

Et je regardais vos recommandations, c'est ça, vous parliez de... Les permis restreints, on en a parlé un petit peu plus tôt. Peut-être nous expliquer... Quand ça a commencé, ces permis restreints là, je crois que c'était pour offrir un meilleur service du côté du transport adapté. Et qu'est-ce que vous proposez pour les permis restreints?

M. Trudel (Michel) : À l'origine, c'était à la fois pour répondre adéquatement au transport adapté et faire en sorte que ces taxis-là puissent également desservir les personnes handicapées qui appellent pour avoir des services réguliers de taxi, pour qu'ils puissent profiter aux deux. Par la restriction imposée par la Commission des transports, ces taxis-là ne peuvent pas offrir un service de taxi à la dernière minute pour les personnes handicapées.

Alors, nous, ce qu'on dit, bien, premièrement, ce n'est pas juste par les permis restreints qu'on va régler le manque de services. Nous, on pense que ça prend une obligation légale visant les intermédiaires, ils s'arrangeront pour que le service soit disponible.

Maintenant, ces permis-là ne devraient pas être restreints en termes de clientèle desservie, ce n'est pas rentable, ça ne peut pas être rentable. Donc, les permis restreints seront obligés d'avoir un véhicule accessible et pourront desservir toute la population. Ils auront les contrats qui vont les alimenter avec le transport adapté, transport institutionnel, hôpital et écoles, et en dehors de ces contrats-là ils pourront offrir un service de taxi, être disponibles pour répondre aux appels.

Mme Ouellet : Actuellement, est-ce qu'un taxi qui est accessible mais qui n'est pas dans les permis restreints a accès aux contrats d'hôpitaux, puis tout ça?

M. Trudel (Michel) : Oui.

Mme Ouellet : Oui. Et, pour avoir un taxi accessible, donc, au niveau de la voiture, selon vos informations, quel est le coût de transformation de la voiture pour avoir un taxi accessible?

M. Trudel (Michel) : 30 000 \$? 20 000 \$, 30 000 \$?

M. Leclerc (André) : 30 000 \$.

M. Trudel (Michel) : 30 000 \$.

Mme Ouellet : Et donc c'est des frais supplémentaires pour des chauffeurs de taxi. Vous savez qu'il y avait une subvention qui était de 20 000 \$ qui permettait de réduire ce coût-là. Cette subvention-là a été coupée dernièrement à 15 000 \$. Donc, quand même, un 5 000 \$, ce n'est quand même pas rien. Quelle est votre opinion sur l'aide financière qui doit être apportée pour la conversion des taxis en taxis accessibles?

M. Trudel (Michel) : Écoutez, je peux vous dire que j'accompagne André dans le comité consultatif, là, du Bureau du taxi sur l'accessibilité des taxis à Montréal, et il y a un représentant d'une association de services qui ne fait que

du transport pour la STM et les hôpitaux et qui, lui, disait que ça pouvait se rentabiliser sans même la subvention. Alors, il y a de l'argent à faire là.

Donc, sans subvention, ils vont peut-être être obligés de charger plus cher à la STM ou aux organismes.

M. Leclerc (André) : Il pourrait y avoir un crédit d'impôt.

Mme Ouellet : ...crédit d'impôt, parce que je dois vous avouer que peut-être que ça dépend d'où les services sont offerts, mais les échos que nous avons eus en région étaient tout autres...

M. Trudel (Michel) : ...ça peut être différent, oui.

Mme Ouellet : ...où la coupure de subvention amenait les gens à ne peut-être pas convertir les taxis, et avec une offre de taxi accessible très amoindrie, qui avait un impact directement sur le transport... On me disait que, pour l'instant, le transport pour les hôpitaux était assuré, mais que le transport pour le travail, que le transport pour les loisirs étaient grandement affectés. Avez-vous ces...

M. Trudel (Michel) : Je vous ai cité ce cas-là qui était typiquement montréalais, je l'admets, là, et j'admets aussi qu'en région ça peut être complètement différent.

Le Président (M. Reid) : Merci. Le temps est écoulé. Alors, je passe maintenant la parole à M. le député de Groulx pour le deuxième groupe d'opposition.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, M. Leclerc, M. Trudel, bonjour. Je pars du principe que vous avez écrit à la page 12, là, que vous souhaitez que le développement durable soit aussi inclusif, et qu'est-ce que vous avez fait part tantôt, essentiellement, en disant qu'au niveau du taxi vous aimeriez que ce soit inclusif, au niveau du taxi. Je vais aller plus loin que ça puis je pose des questions, là. Au niveau du transport adapté, actuellement, public, que c'est différent, donc, de... vous avez un système de transport adapté qui est différent du système d'autobus régulier, si on veut réduire les émissions de gaz à effet de serre puis aider à être inclusif, est-ce que vous ne verriez pas là aussi une opportunité d'envisager que le transport régulier public permette aussi aux handicapés d'avoir leur place, et qu'on pourrait peut-être, à ce moment-là, laisser peut-être aller le transport adapté, et d'en avoir juste un, puis de le travailler autrement? Est-ce que vous avez envisagé cette question-là?

M. Trudel (Michel) : Je peux vous dire que les autobus à Montréal et la plupart des sociétés de transport ont des autobus où on admet les personnes handicapées. Je crois cependant que, pour certaines personnes dont les handicaps sont assez lourds, ce serait difficile de se passer d'un service de transport adapté porte-à-porte.

Maintenant, plus on va permettre aux personnes handicapées d'embarquer dans le réseau régulier, y compris le métro de Montréal, bien ça va libérer de la place et de la pression sur les services de transport adapté. Mais je crois que ce service de porte-à-porte va rester requis.

M. Surprenant : Mais en fait le service de porte-à-porte pourrait peut-être être effectué par des véhicules-taxis qui amèneraient les gens vers l'autobus régulier, qui aurait plus de place pour le transport handicapé. J'essaie de réfléchir, là.

M. Trudel (Michel) : Ça peut s'envisager.

M. Surprenant : On peut-u tendre vers ça, puis de réduire les gaz à effet de serre, puis, au lieu d'avoir deux réseaux distincts, d'en avoir un seul, réseau, à ce moment-là, puis de l'alimenter, là, avec... pour la continuité, là, pour ce qui est hors ligne?

M. Trudel (Michel) : Mais, dans les services de transport public, à chaque fois qu'il y a une correspondance, c'est pénalisant, et ça va l'être encore plus pour les personnes handicapées. Je vous dis ça en passant.

M. Surprenant : O.K. Comment ça fonctionne en Ontario au niveau de la disponibilité des véhicules qui peuvent transporter des handicapés au niveau de l'industrie du taxi? Si, par exemple, durant une journée donnée, là, il y en a 10 %, puis tous les véhicules sont utilisés pour transporter des particuliers qui ne sont pas handicapés, lorsqu'il y a un appel d'un handicapé, comment le... excusez-moi l'expression, mais le «dispatching» se fait? Il faut libérer un véhicule, il faut l'envoyer là puis... Mais s'il n'y en a pas dans le coin? Est-ce qu'ils ont des zones qui doivent toujours avoir des véhicules qui demeurent là ou...

M. Trudel (Michel) : Je ne saurais pas répondre à la question dans la mesure où je ne connais leur mode d'opération, mais j'imagine que, lorsque le transport est terminé parmi les taxis qui sont engagés, bien, ils vont aller prendre le client suivant. Mais je n'ai pas le détail de leur mode de fonctionnement.

M. Surprenant : Puis, comme ils fonctionnent avec des véhicules pour handicapés, est-ce qu'au niveau du prix du transport... Est-ce qu'il y a un impact relié à ça? Est-ce que ça peut augmenter le coût du transport pour tout le monde? Quelle est votre perspective à cet égard-là?

M. Trudel (Michel) : Le transport est offert au prix du taximètre comme pour tous les autres clients, autrement ce serait discriminatoire.

Alors, est-ce que les gens ont demandé à la ville d'Ottawa d'augmenter les tarifs? Est-ce que ça a été un argument? J'en doute, j'en doute. Sur l'ensemble de l'offre, c'est quand même... Sur l'ensemble des transports, ça reste marginal. Je ne crois pas que ça ait pu justifier l'augmentation.

M. Leclerc (André) : Ce serait de la discrimination.

M. Surprenant : Il n'y a pas non plus de subvention qui est accordée par rapport au nombre de véhicules qu'une entreprise de taxi peut avoir pour les handicapés, pour compenser pour le coût additionnel d'opération? Il n'y a rien que le gouvernement fait?

M. Trudel (Michel) : En fait, la ville, à Ottawa, la ville a émis des permis supplémentaires, entre guillemets, gratuitement pour que ce service-là puisse être disponible. Puis la valeur des permis, à Ottawa, elle est également appréciable.

M. Surprenant : O.K. Ça répond à mes questions. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Alors, il me reste, M. Leclerc, M. Trudel, à vous remercier pour votre contribution à nos travaux, aux travaux de la commission.

La commission suspend ses travaux quelques instants pour permettre à nos prochains invités de prendre place. Merci.

(Suspension de la séance à 15 h 50)

(Reprise à 15 h 52)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons nos travaux. À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, je voudrais souhaiter la bienvenue aux représentants de Taxi Lévis...

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : S'il vous plaît, à l'ordre! Alors, vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Je voudrais vous demander de vous nommer et nommer la personne qui vous accompagne pour les fins de l'enregistrement. Par la suite, nous aurons une période d'échange. À vous la parole.

La Compagnie de taxi 4000 inc.

M. Berouel (Hicham) : M. le Président, Mmes, MM. les députés, distingués membres de cette commission, merci de nous recevoir à cette commission. Mon nom, c'est Hicham Berouel, président de Taxi Lévis et chauffeur de taxi. Je suis accompagné de M. Marc Turgeon, directeur chez Taxi Lévis et chauffeur et propriétaire depuis plus que 30 ans. Notre entreprise offre différents services de transport de personnes sur la Rive-Sud, plus précisément sur une partie du territoire de la ville de Lévis. L'entreprise existe depuis 1988, possède 38 voitures et compte plus que 57 chauffeurs et propriétaires.

Plusieurs points ont été abordés par les intervenants qui m'ont précédé, et, pour ne pas répéter, je vais m'en tenir à la réalité des petites municipalités régionales en ce qui concerne le taxi.

Même s'il s'agit d'une ville unifiée, Lévis demeure peu peuplée, 144 000 habitants. La densité démographique y est quatre fois moindre qu'à Québec et 17 fois moins grande qu'à Montréal. Seulement 10 % du territoire lévisien est urbanisé, et, comme c'est généralement le cas pour les régions étendues et peu urbanisées, les transports en commun y sont globalement peu développés, une situation compréhensible, compte tenu du faible achalandage. Il faut dire que le nombre de voitures par ménage demeure élevé, 1 500 voitures de promenade par 1 000 ménages, et que l'industrie touristique locale est insuffisante pour générer une clientèle constante. Ces caractéristiques propres à Lévis et aux municipalités rurales déterminent les services de taxi qui sont offerts, ce n'est pas du tout la même réalité que celle des grands centres urbains. Au chapitre des permis, par exemple, leur valeur, à Lévis, est moins élevée, puisqu'elle est associée à l'achalandage et non aux quotas, qui ne sont pas atteints dans la majorité des territoires.

Comme ailleurs, nous sommes affectés par le transport illégal. La valeur des permis a chuté, et les chauffeurs de taxi se font de plus en plus rares. Selon les témoignages que j'ai pu entendre de la part de chauffeurs, de leurs familles et de clients, les gens auraient beaucoup de difficultés à comprendre l'inaction du gouvernement face à UberX. La multinationale, on le sait, met le paquet et réussit à créer une certaine confusion dans l'esprit des gens. Une partie de la population tend à penser qu'UberX représente une adaptation technologique. Du reste, en faisant preuve d'indulgence dans ce dossier, le gouvernement a contribué à renforcer la croyance selon laquelle UberX serait une sorte de service de covoiturage intelligent. Les chauffeurs et propriétaires se sentent délaissés par les autorités, et estiment que le gouvernement est directement responsable de cette situation, et demandent que la loi prévaille.

Le sentiment d'impunité a amené d'autres conséquences indirectes à Lévis : l'augmentation d'autres services parallèles illégaux de transport de personnes. Des particuliers se permettent d'offrir des services de taxi comme s'il s'agissait

d'une activité ne relevant que des échanges privés. Cette banalisation des pratiques délinquantes dans le domaine du transport est notamment visible sur les réseaux sociaux. C'est pourquoi les autorités gouvernementales concernées devraient faire preuve de sévérité à l'endroit des personnes ou organisations gérant et opérant un service illégal de transport de personnes.

Notre première demande est que des mesures d'urgence soient mises en place pour arrêter les activités d'UberX avant la fin des travaux de cette commission. On suggère également que les chauffeurs qui offrent ou effectuent du transport illégal voient leurs dossiers de conduite s'alourdir de points d'inaptitude et leurs permis de conduire être suspendus automatiquement, que les montants des amendes soient augmentés et qu'il y ait un allongement de la période de saisie des véhicules jusqu'à 90 jours, par exemple.

L'industrie du taxi et les services que les entreprises légales donnent à Lévis et ailleurs ne sont pas parfaits, le système actuel peut être amélioré. Je crois cependant que la qualité des services de transport ne passe pas par la destruction du système actuel. Je demande au gouvernement qu'il nous donne l'opportunité de faire des correctifs qui profiteront tant aux clients qu'aux chauffeurs et propriétaires de taxi. Comme d'autres secteurs d'activité économique, le taxi est également... il est réglementé. Il y a de l'équilibre de l'offre, de la stabilité des prix, du respect des normes, de la sécurité des passagers, de l'équité fiscale, etc. La déréglementation complète, c'est se lancer dans l'inconnu. Bien sûr, il peut y avoir des changements aux règles actuelles, mais rien ne sert de se précipiter. Le gouvernement devrait d'abord procéder à des analyses approfondies, faire des projections chiffrées. On ne peut changer la donne d'une industrie sur un effet de mode.

L'industrie ne s'oppose pas au changement. La technologie informatique est souvent invoquée par ceux qui critiquent l'industrie du taxi, pouvoir situer et commander une voiture à partir de téléphones intelligents et régler la course ou noter la qualité des chauffeurs signifie pratiquement une révolution pour eux. Pourtant, une application ou une plateforme informatique ne fait pas à elle seule un service de transport. La sécurité des passagers, l'accessibilité et l'utilisation de véhicules peu polluants sont des données plus fondamentales.

Cela dit, l'industrie n'est pas contre la technologie, au contraire. La structure actuelle des services de taxi n'empêche aucunement l'intégration des nouvelles technologies de communication et de géolocalisation. D'ailleurs, des entreprises ont déjà commencé à mettre à l'essai des applications mobiles, Taxi Coop et Taxi Lévis par exemple. Le système en place possède déjà la souplesse pour accueillir également de nouveaux modèles d'affaires ou concepts de service, pensons à Téo Taxi par exemple. La procédure normale est d'y aller par étapes en obtenant les autorisations des autorités officielles et en procédant dans le cadre d'un projet pilote. C'est la façon de faire dans de nombreux secteurs quand on veut valider un nouveau modèle, c'est-à-dire mesurer les résultats et les impacts avant de le généraliser.

Taxi Lévis a pris le virage technologique. Nous sommes équipés pour accepter le paiement des courses par carte bancaire. Il y a plus de cinq ans maintenant, nous informatisons notre flotte au complet. En 2013, nous avons remplacé les ordinateurs embarqués par des tablettes, et nous disposons maintenant d'une application mobile.

Mais il est faux de penser que toute la population se sert d'appareils de communication de dernière génération. À notre centrale, nous avons reçu, ces derniers temps, des appels de gens inquiets. Les médias ayant beaucoup parlé des applications pour taxi, ces gens voulaient savoir s'ils allaient toujours pouvoir appeler un taxi à l'aide de leurs téléphones conventionnels. Beaucoup étaient des personnes âgées. Selon nous, la CTQ devrait assurer que les intermédiaires de taxi maintiennent un service de réception d'appels téléphoniques. Dans une grande région comme Lévis, le taxi fait office de service public d'appoint. Pour un nombre significatif de personnes, âgées ou à faibles revenus notamment, le taxi représente la seule ressource possible. Il s'agit parfois, pour ces personnes, d'un transport d'urgence, et le taxi devient ainsi un service essentiel.

Sur la question de la tarification, la réglementation actuelle fait en sorte que le tarif ne varie pas en fonction de la demande ni d'un client à l'autre. Nous sommes d'accord avec ce principe qui permet la stabilité et l'accessibilité. Notons que sur le territoire que nous desservons la clientèle est peu fortunée. Cette réglementation de la CTQ empêche la volatilité du prix des courses.

• (16 heures) •

À Lévis, et c'est le cas aussi dans les secteurs périphériques, il n'y a pas de période où le nombre de voitures de taxi est insuffisant pour répondre à la demande. Toute hausse tarifaire basée sur une logique de marché y serait non pertinente. Quant à la baisse des prix, elle serait également inappropriée, étant donné le faible volume d'appels que nous avons. Le tarif actuel nous permet à peine de couvrir les frais d'exploitation, incluant les salaires des chauffeurs.

Au sujet de la gestion de l'offre, les quantités maximales de permis alloués sont fixées en tenant compte de la démographie des secteurs ou territoires. Cette façon de calculer les quotas ne représente pas forcément la demande réelle de service, ce qui fait que, dans la plupart des régions excentrées et des petites municipalités, les quotas ne sont pas atteints. En ce qui nous concerne, Taxi Lévis, nous avons même été contraints de gérer l'offre à l'interne. Depuis le mois de janvier 2016, nous avons limité le nombre de chauffeurs par véhicule à un seul, et ce, pour permettre au chauffeur de gagner un salaire raisonnable pendant son quart de travail. Nos véhicules sont exploités à 40 % en termes de durée d'opération.

Dans notre mémoire, voici d'autres points importants que je pourrais les développer pendant la période d'échange. Par exemple, le taxi-partage, en résumé, c'est un service entre taxi et covoiturage. Nous aimerions offrir ce service, mais actuellement la loi ne le permet pas. Il y a la question de l'association professionnelle. Aussi, pour les normes de sécurité, il est important que les exigences en matière de sécurité soient également maintenues, tous les véhicules, sans exception, effectuant du transport rémunéré de personnes devraient être soumis aux mêmes règles. Sur la question du contrôle fiscal, Taxi Lévis s'oppose à l'évasion fiscale, et dans notre mémoire nous avons présenté une proposition peu coûteuse et facile à appliquer.

Finalement, les véhicules écologiques. Chez Taxi Lévis, 75 % de nos véhicules sont hybrides, une proportion rendue possible grâce aux subventions pour les taxis, qui n'ont malheureusement pas été maintenues. Et nous demandons aussi que les subventions accordées dans le cas des taxis électriques soient plus accessibles.

En conclusion, je suis chargé par les acteurs de l'industrie du taxi de Lévis de vous livrer leur cri de détresse et vous décrire leur désespoir. Je crois que le rôle premier d'un gouvernement est de maintenir les liens de confiance avec les citoyens, cette confiance dépend donc de vos décisions. Nous demandons donc de redonner la confiance aux gens qui vivent de cette activité de taxi et qui ont toujours cru que le gouvernement est là pour sévir contre les contrevenants, tenir compte dans vos éventuelles décisions de la réalité spécifique des régions, lutter rapidement contre le sentiment d'impunité en veillant sur l'application des règles en vigueur et en alourdissant les sanctions, éviter de tout déréglementer avec le risque de détruire une industrie qui a mis des décennies à se structurer, édicter des règles qui empêchent les situations de monopole et qui favorisent les consommateurs au chapitre de l'accessibilité et, pour finir, promouvoir l'équité, la saine concurrence, l'ouverture à la nouveauté pour nous encourager à développer nos services. Je vous remercie.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons passer maintenant à la période d'échange et nous allons commencer avec M. le ministre. Vous avez la parole.

M. Daoust : Merci, M. le Président. Bienvenue, M. Berouel. Bienvenue, M. Turgeon, à cette commission, qui tire à sa fin, mais on voulait vous entendre.

Une des questions que j'ai pour vous... Parce que, quand on est dans la région de Québec ou près des grands centres, le phénomène des agglomérations joue, et je sais, par exemple, que du côté de Québec on a eu une... il y a une espèce d'entente de bon aloi où le chauffeur de taxi qui change de zone ne revient pas nécessairement vide. Du côté de Lévis puis du côté de Québec, est-ce que vous avez cette situation-là? Et, à l'intérieur du périmètre où vous opérez, il y a plus d'une agglomération, à ma connaissance. Est-ce qu'il y en a plus qu'une? Puis, si oui, vous gérez ça comment, actuellement?

M. Berouel (Hicham) : Actuellement, dans la ville de Lévis, il y a trois agglomérations. Nous, à Lévis, on est vraiment à l'épicentre, mais il y a deux agglomérations qui sont expliquées ici, dans l'annexe, c'est Charny et Saint-Romuald, c'est deux agglomérations différentes.

C'est sûr que la loi actuelle ne le permet pas, d'aller prendre un appel en dehors de l'agglomération pour l'amener ailleurs que notre agglomération d'origine. Ce serait souhaitable s'il y aurait une fusion des agglomérations dans notre secteur, mais actuellement il n'y a pas de collaboration entre les agglomérations comme ce qui est à Québec, là, par exemple.

M. Daoust : Alors, ce que vous me dites, simplement, c'est qu'actuellement vous ne pouvez pas... vous faites un voyage de Lévis à Saint-Romuald, vous revenez à vide, vous transportez de l'air en revenant.

M. Berouel (Hicham) : Oui, on revient à vide. Sauf, si on a un appel à Saint-Romuald pour retourner à Lévis, on peut le faire, parce que, selon la loi, il faut que soit le départ ou l'arrivée soit dans notre agglomération.

M. Turgeon (Marc) : Puis sauf le transport adapté aussi.

M. Berouel (Hicham) : Oui.

M. Daoust : Oui, O.K., pour le transport adapté aussi. Et l'autre point, c'est que vous agissez comme intermédiaire avec les propriétaires de permis, en fait vous agissez comme intermédiaire entre le client puis le propriétaire de permis. Alors, vous vous rémunérez comment?

M. Berouel (Hicham) : Vous parlez de la compagnie?

M. Daoust : Oui.

M. Berouel (Hicham) : La compagnie, elle est, dans le fond, comme à but non lucratif, c'est juste pour couvrir les charges. On va aller chercher un revenu, on établit un budget annuel pour couvrir les charges, c'est-à-dire les frais d'opération de la centrale téléphonique, payer les employés pour la comptabilité, la location du local, et le budget qui est alloué, il est divisé sur le nombre de véhicules que nous donnons le service, on est 38 véhicules. Donc, il y a un montant mensuel qui est payé par chaque véhicule, un montant fixe, pour avoir le service de la répartition et de comptabilité.

M. Daoust : D'accord. Je vais laisser la possibilité à mes collègues de poser des questions. Merci, messieurs.

M. Simard : Rapidement...

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

M. Simard : Oui, merci, M. le Président. Rapidement, vous avez parlé tout à l'heure, M. Berouel, d'équilibre de l'offre, et puis, vous dites, vous faites ça à l'interne. J'aimerais que vous expliquiez c'est quoi. Puis est-ce que ça existe ailleurs?

M. Berouel (Hicham) : Je peux vous laisser...

M. Turgeon (Marc) : O.K. Bien, en ce qui concerne la gestion de l'offre, il y a déjà une gestion de l'offre qui est faite présentement par la Commission des transports, la CTQ a déjà établi une gestion de l'offre. Comme M. Berouel a répondu à M. le ministre, à Lévis il y a des quotas. Il y a un quota, nous autres, de 49 qui a été atteint. Si on regarde à Saint-Romuald, il y a un quota de 15, il y a 13 véhicules de taxi qui ont eu leur permis d'opérer sur 15.

Par contre, la commission, elle peut soit augmenter ou baisser le quota, tout ça pour le service de la clientèle. Exemple, à Saint-Romuald, il y avait 32 voitures dans le quota. Suite à une demande des taxis de Saint-Romuald parce que, pour gagner un salaire décent, il fallait qu'il y ait moins de taxis, ça fait qu'ils ont fait baisser le quota, exemple le quota est passé de 32 à 15. À Charny, exemple, le quota est de 43. Présentement, il y a seulement 14 taxis qui peuvent opérer à Charny.

Ça fait que, il y aurait une demande... Exemple, si, à Lévis, nous, on aurait plus de demandes de clients, on pourrait faire augmenter le quota selon la Commission des transports, la même chose qu'à Charny, s'ils auraient besoin de plus de taxis, ils ont juste à faire une demande à la Commission des transports, et les permis vont être émis. C'est sûr que ça va être des permis renouvelables cinq ans, mais c'est quand même des permis pour faire du taxi.

La chose qu'il faut retenir là-dedans, c'est que, si on dérègle et on rouvre les quotas, moi, en tant que chauffeur de taxi, je travaille 60 heures par semaine, moi, pour gagner un salaire juste correct, là, payer mes frais puis juste correct. Présentement, on est 8 000 taxis au Québec. Si on se ramasse 25 000 taxis au Québec demain matin, au même titre qu'on a inventé la roue, il va falloir réinventer l'horloge, parce que je ne pourrai pas travailler 36 heures par jour, je travaille 12 heures par jour.

Ça fait qu'à l'interne, nous, ce qu'on a fait pour pouvoir garder nos chauffeurs, ce qu'on a fait pour pouvoir garder nos chauffeurs, c'est qu'on a réduit à un chauffeur par 24 heures, parce qu'on n'était pas capables de garder de chauffeur, ils n'étaient pas capables de gagner de salaire décent, les gars qui ont acheté leurs permis de taxi l'an passé n'étaient pas capables de faire leurs paiements parce qu'ils n'avaient pas assez de revenus. Ça fait qu'en faisant une gestion de l'offre à l'interne en plus comme il se fait à La Baie, au Saguenay et à Laval pour maintenir un salaire décent aux chauffeurs et aux propriétaires, bien on fait une gestion de l'offre. Comme là, on a le droit à un chauffeur par 24 heures.

M. Simard : Si je comprends, vous dites que, un chauffeur par 24 heures, vous lui donnez l'opportunité de faire du taxi 24 heures, c'est ce que vous voulez dire.

M. Turgeon (Marc) : C'est ça. On n'a pas le droit de mettre deux chauffeurs dans une période de 24 heures, autrement dit. Le gars... Normalement, c'est des périodes de 12 heures, nous autres, qu'on travaille. Le gars travaille 12 heures puis il s'en va à la maison, puis il y en a d'autres, le soir, qui rentrent, qui font, autrement dit, l'horaire de soir. Ça fait que ça se fait quand même dans beaucoup de compagnies, ça, au Québec, pour pouvoir arriver à faire un salaire décent.

M. Simard : O.K. J'aurais une dernière question, M. le Président, puis je laisse la place à ceux-là qui vont vouloir poser d'autres questions : C'est quoi, pour vous, taxi-partage? On entend parler de ça, j'aimerais vous entendre à ce niveau-là.

• (16 h 10) •

M. Berouel (Hicham) : Bien, le taxi-partage, c'est un nouveau service que nous aimerions offrir à la clientèle, c'est-à-dire que des personnes vont se partager le même taxi pour faire la même course ou à peu près et qui vont aller dans le même coin. C'est surtout pour relier, par exemple, les banlieues au centre-ville, c'est-à-dire des personnes qui vont travailler, par exemple, au centre-ville de Lévis ou au centre-ville de Québec, chaque matin ils prennent soit l'autobus ou le taxi individuellement, ils vont pouvoir se partager le taxi pour le même trajet. Ils peuvent faire la réservation soit par téléphone soit par application mobile, puis le système va analyser les demandes puis regrouper les passagers sur le même trajet, puis un seul taxi va pouvoir offrir la même course.

Ça, c'est un service qui est plus rapide que l'autobus et moins cher que le taxi. C'est un nouveau service, c'est une nouvelle clientèle, et c'est une demande qui existe mais qu'on n'est pas capable de couvrir parce que la loi actuelle ne nous le permet pas, on aimerait avoir un assouplissement de la loi pour pouvoir donner ce service. Et ce taxi-partage est une formule d'avenir. Ils ont commencé d'ailleurs à l'utiliser, il y a des applications comme Hitch, aux États-Unis, qui a commencé, puis c'est un grand succès. Les gens préfèrent de payer peut-être 2 \$ de plus pour une course, au lieu de prendre l'autobus, bien, ils vont prendre le taxi... ou il y a des personnes qui trouvent le taxi trop cher, mais, en partageant la même course avec un autre passager, ils vont pouvoir se le permettre.

Dans notre annexe, nous avons expliqué à peu près c'est quoi, le taxi-partage, avec des prix. Par exemple, une course qui coûte à un client 8,65 \$ va lui coûter 5,50 \$ ou il y a... et le deuxième client qui va partager la même course avec lui, au lieu de payer 7,25 \$, il va payer 3,75 \$ seulement. Donc, c'est gagnant-gagnant.

Mais actuellement la loi ne le permet pas, puis on pense que c'est une... on s'en va vers ça. Si les taxis n'offrent pas ce service, il va y avoir aussi d'autres intervenants illégaux qui vont pouvoir l'offrir en déviant la loi. Mais nous, on est prêts à aller de l'avant avec ça, mais la loi ne le permet pas, actuellement.

M. Simard : Merci, M. le Président.

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

M. Bolduc : Oui, bien j'ai juste une petite question. Je voudrais savoir, est-ce que vous seriez en faveur de... On a parlé des agglomérations, des véhicules électriques, du partage. La modulation, est-ce que vous seriez en faveur d'un principe de modulation dans les périodes de pointe, etc.? Je voudrais juste avoir votre opinion si ça, c'est quelque chose que vous pensez qu'on devrait aussi avoir.

M. Turgeon (Marc) : Pour la modulation des prix, nous, on pense qu'à venir jusqu'à maintenant la Commission des transports a très bien évalué la modulation des prix. Nous, ça fait au moins trois ans qu'on n'a pas demandé d'augmentation, si je ne me trompe, c'est peut-être quatre ans même qu'on n'a pas demandé d'augmentation. À toutes les années, la Commission des transports fait des auditions pour demander, voir si on veut augmenter ou pas le tarif. Nous, on pense que le système, il est déjà bien mis en place.

Ce qu'on serait peut-être ouverts... C'est sûr que des fois on parle d'une augmentation de prix peut-être le soir et les week-ends. Ça, on pourrait être ouverts à ça. Mais de là à ce que tout le monde, exemple, monte le prix à qui mieux mieux quand il veut... Je vais vous donner juste un exemple, j'aimerais ça vous donner un exemple : La petite madame qui s'en va à la messe de minuit le dimanche, là, que ça va coûter 10 fois le prix, il va en rester moins pour la quête, là, comprenez-vous?

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

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Bienvenue à Taxi Lévis, à M. Berouel et à M. Turgeon. Merci pour votre présence.

Donc, dans un premier temps, je voudrais quand même souligner ce que vous avez présenté dans votre mémoire. Vous dites que ça fait déjà depuis six ans qu'à Taxi Lévis vous acceptez le paiement électronique — donc, au niveau des technologies, je pense que c'est important de le mentionner, que le taxi puis plusieurs chauffeurs de taxi ont avancé — la géolocalisation et, depuis un an, l'application mobile, et même que 75 % de vos taxis sont hybrides. Donc, je pense que ça démontre qu'effectivement il y a de l'évolution. L'évolution peut toujours s'améliorer, ça, c'est normal, mais il y a de l'évolution qui s'est faite et bien avant que certaines multinationales hors-la-loi arrivent au Québec.

Et vous nous rappelez que, le transport illégal, il faut agir pour contrer le transport illégal. D'ailleurs, on se rejoint sur quelques-unes de vos propositions, pour renforcer les mesures dissuasives sur des points de démerite et la saisie du permis de conduire.

D'ailleurs, même le ministre était d'accord sur la saisie du permis de conduire, mais malheureusement on n'a encore rien vu. Donc, peut-être qu'un jour on verra quelque chose, mais malheureusement c'est que, pendant ce temps-là, ça continue à se faire, malgré l'indignation du ministre lorsque les gens d'Uber et d'UberX sont venus en commission parlementaire. Le taxi illégal continue de se réaliser sur nos routes, au Québec, et les chauffeurs de taxi, de perdre des revenus substantiels à cause de l'inaction actuelle du ministre. Donc, je trouve ça triste de voir que, malgré une volonté exprimée, les gestes n'aient pas encore suivi. Dans d'autres municipalités, au Québec, ils ont décidé d'agir, et le service d'UberX a été suspendu, et malheureusement ici, au Québec, UberX continue de narguer nos lois et de se moquer du ministre. Donc, je voulais juste le rappeler, parce qu'effectivement le transport illégal d'UberX continue de sévir sur nos rues.

Je voulais peut-être revenir à la gestion de l'offre, parce que vous avez dans votre mémoire une... En fait, ça a été questionné par plusieurs, la question de la gestion de l'offre, mais vous, vous dites que la gestion de l'offre, en fait, ce n'est pas coulé dans le béton, les quotas, parce que ça peut être révisé par la Commission des transports du Québec en fonction des besoins. Donc, on voit que, là, il y a de la flexibilité, à ce niveau-là, mais de la flexibilité encadrée.

Mais vous dites que le type de gestion de l'offre devrait être maintenu puis qu'éliminer la gestion de l'offre serait catastrophique. Donc, j'aimerais vous entendre sur ça.

M. Berouel (Hicham) : Oui. Comme mon collègue a expliqué tout à l'heure, c'est que déjà avec la gestion de l'offre actuelle, dans certains cas, les revenus ne suivent pas, les chauffeurs ne sont pas capables de faire un revenu décent de leur activité, donc à l'intérieur de ça on a été obligés de faire une gestion de l'offre, à l'intérieur même de cette gestion. À l'intérieur de notre compagnie, on a limité le nombre de voitures sur la route pour pouvoir laisser aux chauffeurs un revenu convenable.

Si jamais il n'y a plus de gestion de l'offre, il n'y a plus de quota, on ne pourra même pas faire ça. Donc, ce serait catastrophique, c'est certain, parce qu'il n'y a pas personne qui va vouloir faire du taxi. Et la gestion de l'offre permet une stabilité de l'offre, c'est-à-dire il n'y a pas un moment où il y a plus de chauffeurs qui ne gagnent pas leur vie, à un moment donné il y a moins de chauffeurs, c'est-à-dire qu'à l'heure de pointe on n'arrive pas à trouver des taxis.

Je pense que la Commission des transports a toujours bien géré cette question. Lorsqu'il y a une demande d'émission d'un nouveau permis ou une demande de changement de quota, ils sont assez équipés, quand même, de spécialistes pour étudier la question de tous les côtés, les impacts à long terme, est-ce que c'est justifié, l'intérêt du public. Et, suite à leur étude, ils vont faire appel à une audience, entendre toutes les parties, et après ça ils décident est-ce que l'intérêt du public va être servi en augmentant les quotas, ou en baissant les quotas, ou d'émettre de nouveaux permis.

Mme Ouellet : Et, parlant de la Commission des transports du Québec, je crois que vous avez entrepris des démarches pour dénoncer le transport illégal, et donc j'aimerais ça que vous me parliez de ces démarches-là de dénonciation et... Quelles ont été ces démarches-là? Et où c'en est rendu? Et qu'est-ce que ça a donné?

M. Berouel (Hicham) : Oui, depuis qu'UberX a commencé dans la région, nous avons commencé des dénonciations à faire avec la Commission des transports. Il y avait des chauffeurs d'UberX qui ont été convoqués par la Commission des transports parce qu'ils ont offert du transport rémunéré de personnes sans permis. Ils mettaient aussi la sécurité des passagers, puisque leurs véhicules n'étaient pas inspectés. C'est en cours encore devant la Commission des transports. Uber, ils ont mis une armada d'avocats derrière ces chauffeurs pour les soutenir puis ils réussissent toujours à reporter. C'est certain qu'ils vont perdre le cas, parce que c'est illégal, mais ils réussissent à reporter les audiences et les procédures.

Donc, c'est sûr qu'on a fait ce qu'on a à faire, nous, devant les autorités, on a fait ce qu'on pouvait faire, c'est dénoncer ces individus à la Commission des transports, mais il n'y a toujours pas eu de résultat.

Mme Ouellet : Donc, on voit que les procédures en place, encore là, ne sont pas suffisamment efficaces, parce que malgré tout le travail que vous avez dû faire pour monter les dossiers pour pouvoir faire les dénonciations à la Commission du transport, finalement, les chauffeurs illégaux utilisent, à travers leurs avocats, des procédures dilatoires pour faire gagner du temps.

Et, selon la jurisprudence, je pense qu'il y a eu d'autres cas, même si ce n'était pas UberX, là, qui ont été jugés. Est-ce que la jurisprudence existante...

• (16 h 20) •

M. Berouel (Hicham) : Oui, il y a une jurisprudence. Que ce soit pour limousine, ou du taxi, ou des personnes qui offrent du service sur les sites de petites annonces, il y a déjà eu des individus qui se sont fait retirer leur plaque d'immatriculation par la Commission des transports parce qu'ils ont offert du transport rémunéré de personnes sans permis. Donc, c'est pour ça que la Commission des transports, ils savent qu'à la fin de la procédure ces chauffeurs vont perdre.

Mais les avocats d'Uber continuent d'utiliser des manières un peu pour faire durer les procédures devant la commission, devant les tribunaux, et c'est pour ça qu'on demande au ministre d'arrêter... Ils ont le pouvoir de le faire, puis on fait appel à lui d'arrêter UberX le temps de la fin de cette commission, parce qu'on sait que ça va prendre encore du temps, le dépôt d'un prochain projet de loi, l'étudier, etc., et, pendant tout ce temps, les taxis travaillent dans un stress, il n'y a pas de stabilité, les valeurs de permis ont chuté même à Lévis, même à Lévis. Il n'y a pas d'Uber à Lévis, mais, malgré ça, ça a fait baisser la valeur des permis un peu partout.

Mme Ouellet : Il me reste une minute, donc peut-être... Je trouvais intéressant quand vous dites «éviter le monopole», parce que plusieurs disent que l'industrie du taxi, c'est un monopole, et effectivement ce n'est pas un monopole. Et ce n'est tellement pas un monopole que c'est même réglementé qu'une entreprise ne peut pas avoir plus que 20 permis de taxi, donc je pense que c'est une bonne démonstration. Et ce que vous demandez, c'est que ce ne soit pas augmenté, pour pouvoir justement... pour ne pas avoir d'émergence de monopole. Donc, on a eu des intervenants précédemment qui ont demandé exactement le contraire, donc je voulais vous entendre sur ça.

M. Berouel (Hicham) : Pour répondre, moi, je pense qu'actuellement, la loi actuelle, c'est sûr qu'il ne peut pas y avoir de monopole dans l'industrie du taxi, à 20 permis par compagnie ou par individu. Et, si le gouvernement décide de changer ces règles, il faudrait qu'il s'assure qu'il n'y aura pas de monopole dans l'industrie du taxi. On ne sait pas est-ce que le gouvernement a l'intention de changer ces règles-là, mais le monopole n'est pas dans l'intérêt ni de la clientèle ni de l'industrie aussi.

Mme Ouellet : Puis en terminant, bien, je porterais peut-être à l'intérêt du ministre l'annexe 3, donc, qu'il pourrait peut-être confier aux gens de son ministère. Donc, vous nous avez présenté une série d'offres de transport illégal, donc je pense que ça vaudrait la peine que le ministre regarde ces offres-là et puisse agir pour essayer de corriger la situation.

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

M. Surprenant : M. le Président, merci. M. Berouel, M. Turgeon, bonjour.

D'abord, je lis dans votre document, là, vous me rappelez que «l'utilisation du téléphone conventionnel est primordiale chez les personnes âgées, notamment chez celles qui vivent éloignées». Alors, c'est un facteur, effectivement, qui est très important à retenir. On veut offrir les services à tous et puis on comprend qu'au niveau du cellulaire ces applications ne sont pas disponibles à chacun, il y a des coûts reliés au maintien d'un service téléphonique, et qui est important, d'ailleurs, donc vous jouez un rôle important pour ces gens-là. Alors, c'est sûr que, dans notre esprit, bon, on veut protéger votre industrie, mais on souhaite évidemment, encore une fois, là, contribuer à la faire évoluer aussi.

Alors, j'ai des petites questions, par ailleurs. À la page précédente, vous écrivez que vos véhicules sont exploités à 40 % en termes de durée d'opération. Dans un contexte où on essaie de réduire les gaz à effet de serre, en fait, je trouve que vos véhicules sont peut-être, il me semble... ils m'apparaissent sous-exploités. Pourquoi 40 %?

M. Turgeon (Marc) : Bien, quand on dit 40 %, c'est que, comme je vous disais tout à l'heure, nous autres, on est obligés de faire une gestion de l'offre pour pouvoir garder nos chauffeurs, pour que les gars puissent continuer à payer leurs taxis, parce qu'en mettant deux à trois chauffeurs par voiture par 24 heures il y avait trop de... la demande n'était pas assez forte pour le nombre de chauffeurs. Donc, on a été obligés de baisser le bassin de chauffeurs, autrement dit, de mettre un chauffeur par 24 heures. Ça fait que, si un chauffeur, exemple, fait 10 heures par jour sur 24, ça fait à peu près 40 %. Comprenez-vous?

M. Surprenant : Oui, O.K., je comprends.

M. Berouel (Hicham) : Mais avec taxi-partage on pourrait exploiter les véhicules jusqu'à 100 % de leur... par exemple, c'est une avenue. On a étudié, on pense qu'on peut exploiter les véhicules beaucoup plus qu'actuellement. Mais, dans le cas actuel, il n'y a pas assez de demande pour mettre les voitures sur la route plus que 40 %.

M. Surprenant : Puisque vous parlez de taxi-partage, vous mentionniez tantôt qu'Uber n'est pas rendue à Lévis, et heureusement pour vous, et puis parce que... tout ce qu'on entend. Par contre, au niveau du covoiturage légal, est-ce que ça fonctionne à Lévis? J'imagine qu'il doit y avoir des gens qui doivent s'entendre pour venir travailler à Québec puis de faire du covoiturage.

M. Berouel (Hicham) : Oui, il y a du covoiturage, il y a du covoiturage. Mais nous, on n'est pas contre le covoiturage, au contraire, c'est un... n'importe qui peut faire du covoiturage, mais il faut que ça reste dans le cadre légal. Il y a du covoiturage, oui.

M. Surprenant : Puis le taxi-partage, par rapport au covoiturage, comment vous voyez ça? Il me semble, ça ressemble pas mal à la même chose.

M. Berouel (Hicham) : Ça se ressemble, mais sauf que le taxi, c'est un professionnel, donc ils ne partagent pas seulement les frais de la course, il doit être payé aussi pour le temps qu'il transporte. Donc, ça va être un peu plus cher que le covoiturage, ça va être un peu plus cher. C'est le prix de la course du taxi qui va être partagé avec les clients qui sont à bord.

M. Surprenant : O.K. On parlait plus tôt aujourd'hui, là, j'ai posé des questions est-ce qu'il y a des gens actuellement, au niveau du covoiturage, qui vont partir d'un point A ou un point B, disons, et puis qu'entre les deux ils vont prendre quelqu'un qu'ils vont laisser à un point C. Ça ressemble un peu au taxi-partage, là, des gens qui embarquent, qui ressortent, tout ça, puis... Donc, ce que vous, peut-être, sous-entendez, c'est que le covoiturage qui se ferait comme ça, c'est une compétition qui ne semble pas légale, finalement, là?

M. Berouel (Hicham) : Bien, le taxi-partage, ce n'est pas une compétition au covoiturage. Le covoiturage, ce n'est pas un moyen de gagner de l'argent, déjà. Donc, c'est juste pour partager les frais. Ce n'est pas à but lucratif, le covoiturage, on ne fera pas une... Les gens qui veulent faire du covoiturage, ils vont toujours le faire, et les gens qui vont vouloir faire du taxi-partage, ils vont devoir déboursier un peu plus pour avoir accès à ce service, qui va être offert peut-être 24 heures sur 24.

M. Surprenant : Vous mentionnez que, dans l'agglomération de Saint-Romuald, le nombre de permis de taxi est passé de 32 à 15. Ça s'est fait comment?

M. Turgeon (Marc) : Ça s'est fait par une demande, ça. La commission a fait un genre de petite... la Commission des transports du Québec a fait...

M. Surprenant : Une évaluation.

M. Turgeon (Marc) : ...une audience, une audience publique, tout le monde avait le droit d'assister. Puis, comme Saint-Romuald est quand même d'une bonne superficie, mais en densité il n'y a pas beaucoup de monde, ça fait qu'il y avait beaucoup trop de permis pour l'agglomération de Saint-Romuald, ça fait qu'ils ont passé de 32 à 15. Mais, comme je vous disais tout à l'heure, c'est que, si, advenant le cas, on en aurait besoin, seulement faire une demande à la commission, puis la commission peut réaugmenter le quota. La commission a ce pouvoir-là.

M. Surprenant : Mais ma question est plutôt au niveau financier. Ça s'est fait comment, financier?

M. Turgeon (Marc) : Au niveau financier? Bien, les permis n'étaient pas existants. Ils n'étaient pas en fonction, les permis.

M. Surprenant : Là, je comprends. D'accord, O.K. Il y avait un... Ils ont juste réduit le maximum. D'accord, je comprends.

M. Turgeon (Marc) : Exemple, à Charny, là, présentement, il y a au-dessus de 40 permis de taxi; il y en a seulement 14 qui ont fait des demandes pour avoir des permis.

M. Surprenant : Excellent. O.K., parfait. Ça répond à mes questions. Merci.

M. Turgeon (Marc) : Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons maintenant passer au bloc réservé aux députés indépendants. M. le député de Mercier, vous avez trois minutes.

M. Khadir : Merci. J'arrive in extremis. Bravo pour cet excellent mémoire que vous nous présentez! Vous avez mis l'accent sur le taxi-partage. Vous avez fait un certain nombre de propositions, donc taxi-partage, soutien à l'électrification, ce qui reviendrait à allouer des budgets supplémentaires.

Particulièrement pour la voiture tout électrique, pouvez-vous nous expliquer qu'est-ce qui fait défaut actuellement, dans le soutien, qui fait qu'il n'y a pas assez d'incitatif? Puis, pour le taxi-partage, est-ce que quelqu'un dans l'industrie

du taxi ou vous-mêmes avez estimé l'augmentation, je dirais, du service que ça occasionnerait, l'augmentation d'activité économique que ça occasionnerait pour l'industrie du taxi?

M. Berouel (Hicham) : Pour répondre à la question des voitures électriques, ce qui nous empêche, actuellement, c'est deux choses. La première, c'est l'infrastructure, c'est-à-dire les bornes de recharge qui ne sont pas assez disponibles, surtout les bornes de recharge rapide, qui sont très nécessaires pour les taxis. Et la deuxième chose, c'est les subventions. Vous savez, ce qui a encouragé les taxis à aller vers l'hybride, c'étaient les subventions qui étaient destinées directement aux taxis. C'était à peu près 4 000 \$ par véhicule, ça a encouragé beaucoup de chauffeurs de taxi d'aller acheter ce type de véhicule pour l'essayer, ensuite ils l'ont adopté, puis là on a 75 % de notre flotte qui est hybride.

Pour ce qui est des voitures électriques, il y a un programme, actuellement, mais il n'est pas très accessible, il faut que ce soit dans le cadre d'un projet pilote, puis nous, les petites entreprises ou les petites compagnies, on n'a pas les moyens pour aller investir dans des gros projets pilotes pour avoir accès à cette subvention. On aimerait que tout le monde puisse avoir accès aux subventions pour des taxis électriques.

Sur l'autre question, de taxi-partage...

M. Khadir : Quelle augmentation de volume d'activité?

M. Berouel (Hicham) : Oui. On ne l'a pas chiffré pour le moment, on ne sait pas combien on est capables d'aller chercher de clientèle de plus, mais on sait très bien que la demande, elle est là. Puis, lorsqu'on regarde ailleurs dans le monde le service qui a commencé déjà à être offert, par exemple aux États-Unis, ils ont eu un succès énorme.

M. Khadir : Donc, il y a des endroits où ça a été essayé?

M. Berouel (Hicham) : Oui, bien, aux États-Unis.

M. Khadir : Oui. Est-ce que j'ai encore du temps, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Il reste 30 secondes pour un court commentaire.

• (16 h 30) •

M. Khadir : Bien, non, en fait, c'est plus sous la forme d'une question : Est-ce que vous voyez un avenir pour la possibilité de la carte Opus comme une espèce de carte universelle qui donnerait accès à la fois au taxi, au transport en commun et à d'autres modes?

M. Berouel (Hicham) : Oui, ça...

M. Turgeon (Marc) : Ça peut déjà être disponible, on a déjà toutes les machines dans les voitures, il s'agit juste de l'adapter, parce que présentement tous les taxis à Lévis et même sur le côté de Québec ont déjà une machine de carte, débit, Visa, MasterCard, qui pourrait prendre la carte Opus.

M. Khadir : Donc, je pourrais remplir la carte de mes adolescents ou de mes jeunes, ça leur donne accès au taxi...

M. Turgeon (Marc) : Et tu as simplement à passer la carte.

M. Khadir : Parfait.

M. Turgeon (Marc) : D'ailleurs, dans le logiciel de transport adapté qu'on a, il y a déjà...

Le Président (M. Reid) : Je m'excuse. Malheureusement, le temps est écoulé. Alors, merci. Je dois vous remercier pour votre participation et la contribution à nos travaux.

La séance est levée pendant quelques instants pour permettre à nos prochains invités de prendre place.

(Suspension de la séance à 16 h 31)

(Reprise à 16 h 33)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous avons un petit peu de retard dans nos travaux. À l'ordre, s'il vous plaît! S'il vous plaît! Alors, je voudrais souhaiter la bienvenue à nos prochains invités...

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Il s'agit donc du Regroupement des propriétaires de taxi de la Capitale. Vous avez une dizaine de minutes...

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : S'il vous plaît! J'entends beaucoup de bruit, la session est reprise. S'il vous plaît!

Alors, je voudrais souhaiter la bienvenue à nos prochains invités du Regroupement des propriétaires de taxi de la Capitale. Vous avez une dizaine de minutes pour faire votre présentation, par la suite nous aurons une période d'échange. Je vous demande de commencer par vous présenter et les personnes qui vous accompagnent pour les fins d'enregistrement. À vous la parole.

Regroupement des propriétaires de taxi de la Capitale (RPTC)

M. Nadji (Hamid) : Merci, M. le Président. MM. les députés, distingués membres de cette commission. Je m'appelle Hamid Nadji, je suis propriétaire d'un taxi et je suis président du Regroupement des propriétaires de taxi de la Capitale. Donc, je suis accompagné de M. Alain Fecteau, qui est expérimenté depuis 30 ans dans les transactions de permis avec la Commission des transports à Québec, et accompagné de Mme Hamel, Elizabeth, propriétaire de la compagnie Taxi Laurier, c'est une compagnie familiale qui existe depuis 40 ans, ainsi que de Mme Drolet, Nancy, qui est propriétaire à la compagnie 5191.

Le RPTC est un organisme à but non lucratif. Parmi ses buts intéressants, c'est la sécurité et la qualité du transport, qu'elles soient offertes et maximales. Fortement il est désireux de participer, par le biais de ses représentants, aux décisions entourant les moyens efficaces pour arrêter l'illégalité et faire avancer l'industrie du taxi. Pour ça, nous tenons d'abord à remercier M. le ministre d'avoir réalisé ces consultations pour l'industrie du taxi, comme nous rappelons que le RPTC, avec ses propositions, depuis plus d'une année, il a toujours visé de rendre la compétitivité de ce service efficace, de bonifier la situation socioéconomique des chauffeurs, d'élargir l'offre et d'améliorer les services, de donner une formation adéquate et continue, de moderniser l'industrie et de prendre le virage écologique. En somme, nous avons une réelle volonté de collaborer avec le ministère des Transports.

Nous sommes dans l'obligation aussi de signaler et de constater que les mesures n'ont pas encore prouvé leur efficacité pour contrer le transport illégal. Puisque la situation est ainsi, et nous voulons transformer la menace en une opportunité, tant les services offerts à la clientèle que les conditions de travail des chauffeurs ont à faire l'objet d'une réglementation efficace. Le RPTC a proposé des solutions et des recommandations à plusieurs reprises, mais les torts faits à l'industrie du taxi s'additionnent et l'inefficacité des méthodes employées sont toujours là. Nous avons cependant un bon espoir que le ministère corrige la situation et tiendra compte de nos avis et de nos recommandations. Sans cela, un conflit social imminent est probable. La réalité, au Québec, c'est que les revenus des chauffeurs de taxi baissent continuellement. Leur mécontentement, par contre, est en hausse continue, et, la meilleure preuve, l'opération contre Uber, l'opération des oeufs, à Montréal, témoigne d'ailleurs de leur frustration. Le gouvernement du Québec donne raison dans ce dossier, et, pour que des mesures justes et efficaces soient prises, il faut qu'elles soient prises rapidement. Les règlements sont là pour contribuer à la sécurité et à l'équité de l'ensemble. Nous demandons un engagement clair et des actions concrètes sur le terrain en écho aux propositions afin de contraindre le transport illégal et le soumettre à la réglementation existante. On ne peut pas discuter de l'avenir du taxi sans parler de la question financière et de la compensation.

Le regroupement, nous nous engageons à innover et à réfléchir aux solutions possibles et à contribuer à l'amélioration des services. D'ailleurs, dans notre regroupement, nous pensons même à l'avenir, exemple les drones pour transporter les médicaments ainsi que les véhicules et les taxis du futur sans chauffeur. Nous demandons au gouvernement de prendre leurs responsabilités afin que la concurrence déloyale induite par Uber et le laxisme du gouvernement soient bientôt chose du passé.

Parmi nos propositions sur lesquelles on mise beaucoup, dans les pays développés, et ce, pour les métiers traditionnels et reconnus, il existe une variation tarifaire, tout dépendant des services qui sont donnés le jour ou la nuit. Nous pensons qu'une échelle de tarification ou bien une modulation obéissant à cette logique devrait être appliquée. La majoration des tarifs exigés pour une course nocturne améliore la situation socioéconomique des chauffeurs et augmente l'efficacité et la disponibilité des véhicules dans les périodes d'achalandage, sans tenir compte de la pénibilité accrue lorsque ces chauffeurs conduisent la nuit. Une tarification qui existe actuellement, elle est dépassée par la vie actuelle et les besoins des usagers — voir annexe page 19. À titre d'exemple, ce que nous proposons : que le kilométrage passe de 1,70 \$ à 1,95 \$ la nuit et le tarif de départ, de 3,45 \$ à 4,45 \$, et évidemment en tenant compte de cela durant le week-end ainsi que les jours fériés. Et cette logique, elle est respectée dans toutes les fonctions qui se respectent.

J'ai le détail ici, que je ne vous demande pas de le lire, mais, pour les gens qui veulent approfondir les données avec ces références, tarification à Paris, tarification à Madrid ainsi que la tarification à New York. En consultant ça, vous remarquez qu'elle est très développée, la tarification, dans les autres pays ainsi que les autres lieux, mais nous sommes très en retard par rapport à ça. Et, pour ne pas choquer l'imaginaire public, de la population, c'est pour ça qu'on propose une première modulation qui est la tarification de nuit et vis-à-vis du week-end et des jours fériés.

• (16 h 40) •

Si nous examinons la chute de valeur des permis, elle est devant vous dans un tableau. Ce tableau, c'est la récapitulation d'un tableau émanant du ministère des Transports, 31 mars 2015, et les données du marché réelles ou bien la valeur réelle du marché en janvier 2012... 2016, je m'excuse. Donc, vous voyez que dans chaque agglomération il y a une baisse de cette valeur. La question qui est demandée par les gens qui sont touchés par cette baisse : Qui va assumer ça? Est-ce que c'est le transport illégal ou bien le gouvernement par son inefficacité pour arrêter ça?

Donc, cette situation désastreuse de la chute de valeur des permis dans les différentes agglomérations indique le résultat de la rentrée du transport illégal ainsi que la déresponsabilisation du gouvernement et son incapacité à gérer la situation. Nous demandons une compensation adéquate à cette situation et nous invitons le ministère à agir dans le cadre de la prévention.

Véhicules écologiques. Nous estimons qu'il est important de prendre le virage écologique, mais chaque adaptation engendre des coûts. C'est pour ça que, l'incitation qui a été donnée par le ministère à encourager pour que le parking de taxis soit à majorité hybride, nous demandons... nous recommandons que des subventions atteignant 10 % du prix d'achat du véhicule hybride et 20 % du prix d'achat du véhicule électrique soient offertes aux propriétaires de taxi.

Dans le dossier des vérifications judiciaires, les propriétaires de taxi doivent avoir les dossiers de conduite, les intermédiaires, pour pouvoir les engager. Jusqu'à tout dernièrement, il était possible pour un chauffeur de se procurer ce document facilement au niveau de la SAAQ, mais actuellement la procédure a changé, il faut qu'il reçoive ça par la poste, et ça prend une dizaine de jours. Nous recommandons que soit à nouveau rendue possible l'obtention du dossier de conduite directement aux bureaux de la SAAQ.

La loi exige maintenant une vérification des antécédents judiciaires. Nous saluons l'initiative du ministère, mais il y a des entraves supplémentaires. Le certificat de cette attestation prendra jusqu'à trois semaines avant d'être obtenu. Vous avez un cas récent qui n'a pas obtenu son certificat, et, lorsqu'il l'a reçu, il était mal imprimé, donc ça a doublé son temps d'attente. Donc, cela étant ainsi, nous recommandons à la SAAQ qu'elle puisse directement vérifier les antécédents en accédant aux données du ministère de la Justice et au plumitif. Et recevoir les certificats par des entreprises privées — actuellement, elles ne sont pas autorisées à le faire — ça va être plus rapide.

L'amélioration du service à la clientèle, nous pensons qu'elle doit passer par une révision de la formation continue, la présence d'inspections usagers, la création d'un fichier central, l'équivalent des camionneurs qui existe à l'échelle provinciale, et fixer un nombre d'heures maximales aux chauffeurs pour garantir la sécurité des usagers.

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

M. Nadji (Hamid) : O.K. Pour vous prouver ça, en 1998, il y avait une compagnie à Montréal qui a demandé l'installation du GPS, mais elle a été interdite par injonction parce qu'à l'époque la loi, elle n'autorise pas ça. Ça, c'est pour prouver que les intermédiaires sont toujours à l'avance pour faire des choses pour l'avancement de cette industrie, mais la loi, elle est là pour freiner certaines initiatives.

Donc, l'association professionnelle, c'est une chose que nous recommandons même l'adhésion obligatoire, comme l'équivalent d'ordre des taxis.

Les applications, nous souhaitons une application provinciale qui incorpore toutes les compagnies de taxi et, de préférence, que cette application soit le résultat d'un organisme spécialisé indépendant du monde de taxi.

Les sanctions que nous recommandons contre le transport illégal : le retrait du permis, l'augmentation des amendes et l'allongement de la période de saisie de véhicule.

Et, pour finir, nous concluons, M. le ministre, que nous visons l'amélioration de l'image du taxi, la relance du développement, l'amélioration de la situation socioéconomique des chauffeurs, une contribution aux objectifs environnement et écouter attentivement les usagers québécois du taxi. Et merci de votre attention.

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

M. Daoust : Merci, M. le Président. Messieurs mesdames, bienvenue à la commission.

Écoutez, d'entrée de jeu, juste pour que je comprenne bien qui vous êtes, on a rencontré il y a quelques semaines... au début des travaux de la commission, on a rencontré un organisme coopératif ici, à Québec, qui travaille avec beaucoup d'harmonie ici, et j'essaie de départager... C'était RITQ, Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec. Est-ce que vous avez des membres en commun ou vous êtes mutuellement exclusifs?

M. Nadji (Hamid) : Le RITQ, c'est le regroupement des intermédiaires, donc il regroupe les organismes qui dispatchent, mais, nous, c'est le regroupement des propriétaires. Mais nos propriétaires, ils sont dans toutes les compagnies. Donc, le statut, c'est un regroupement des intermédiaires, et, nous, c'est un regroupement de propriétaires. C'est ça, la différence.

M. Daoust : D'accord. Maintenant, vos...

M. Nadji (Hamid) : Mais, comment on dirait, non, ça peut... c'est-à-dire nos membres, ils sont des membres dans les compagnies.

Mme Hamel (Elizabeth) : Bien, on peut être à la fois intermédiaire et propriétaire.

M. Nadji (Hamid) : Exactement. Comme elle.

M. Daoust : D'accord, O.K. Maintenant, à l'intérieur de votre organisme, vous êtes des propriétaires de taxi. Quand on est à Montréal, les taxis, ils servent plus qu'une période de travail, ils ne font pas que huit ou 10 heures, ils sont souvent utilisés par deux ou trois chauffeurs qui se partagent un permis sur des «shifts», sur des périodes de travail. Est-ce que c'est la même chose dans les propriétaires que vous représentez? Et, si oui, je présume qu'ils louent. Vous êtes propriétaire d'un permis de taxi, vous avez fait, imaginons, de 8 heures à 6 heures, vous avez fait un 10 heures d'affilée, et puis là il y a quelqu'un qui est intéressé d'utiliser votre taxi, votre permis, de 6 heures le soir, de 18 heures, à 24 heures ou jusqu'à

2 heures du matin, imaginons. Alors, je présume que vous louez, à ce moment-là, ce permis-là. Le tarif moyen pour louer un taxi à Québec... pour louer un permis, je m'excuse, avec le taxi et tout, c'est quoi?

M. Nadji (Hamid) : La location, ici, je vous parle de la capitale...

M. Daoust : Oui, oui, tout à fait, c'est... Oui.

M. Nadji (Hamid) : ...parce que moi, Regroupement des propriétaires de taxi de la Capitale, donc, le minimum d'information que j'ai et qui est crédible, parce que je suis dans un entourage proche, de proximité, c'est Québec et pas Montréal. Mais je vous parle de Québec...

M. Daoust : Non, non, d'accord, mais c'est pour ça que je veux avoir votre chiffre à vous.

M. Nadji (Hamid) : C'est pour ça. À Québec, lorsque vous parlez de la location, il y a deux procédures de location. Il y a la location complète du véhicule, là, où le locataire, il est libre dans ses activités durant tout le timing, 24 sur 24. Ça, c'est une procédure de location. Il y a la location de «shifts». La location de «shifts», c'est un paquet horaire.

Donc, tout dépend des ententes et des négociations qui ont été faites entre le propriétaire et le locataire qui veut louer ça. Il y a des gens qui s'intéressent à un «shift», il y a des gens qui s'intéressent à une location, il veut être libre dans son fonctionnement et son timing de travail. Donc, ça se passe de ces deux manières dans le monde du taxi.

M. Daoust : Oui, mais alors la location, là, sur 24 heures, ça, j'en conviens, je le comprends, mais, si vous louez, justement, de façon horaire, et imaginons que la personne à qui vous louez votre taxi sur une base horaire... imaginons que, cette personne-là, vous lui dites : Écoute, quand je t'ai loué mon taxi, le réservoir était plein, tu le ramènes plein, imaginons...

M. Nadji (Hamid) : Exact. C'est comme ça que ça se passe.

M. Daoust : ...le reste, il est assuré, les plaques sont dessus, sur un taux horaire ou sur un poste de travail de huit heures, vous allez louer ça à peu près combien?

M. Nadji (Hamid) : Actuellement... Généralement, le «shift», ici, à Québec, la capitale, le «shift», c'est 12 heures, la journée, elle est partagée en deux, parce que les investisseurs, généralement, lorsqu'ils achètent un taxi, son but extrême, c'est de rentabiliser son investissement le maximum possible, donc ils partagent le «shift» en deux de telle façon qu'il n'y aura pas un empiètement ou bien quelqu'un qui va prendre un petit peu plus, il va empiéter l'autre, il va le briser l'autre «shift». Donc, généralement, le «shift», c'est 12 heures. Et ça se négocie, mais il y a une moyenne, une moyenne, ce qu'on appelle, dans le marché, d'une compagnie à une autre, mais la valeur, généralement, d'un «shift», c'est entre 300 \$, 400 \$, c'est dans cette moyenne. Ça, c'est le «shift», pas le char, donc... pas le véhicule au complet.

M. Daoust : Non, non. Ça, c'est pour le «shift» pour une semaine, c'est ça?

M. Nadji (Hamid) : Oui, oui, exact.

M. Daoust : Bon. Alors, ce serait 300 \$ à 400 \$ pour une semaine, quelqu'un qui prend un «shift» de 12 heures.

M. Nadji (Hamid) : Oui. Dans cette fourchette, oui.

M. Daoust : Bon, O.K. Je voulais juste avoir un ordre de grandeur, parce que...

M. Nadji (Hamid) : Mais c'est avec des légères variations d'une personne à une autre.

M. Daoust : Oui. Parce que ce n'est pas très différent de Montréal, à ces prix-là, voyez-vous, parce que tout au long de la commission on a entendu des gens... Parce que, moi, ce que j'essaie de connaître, c'est qu'avant que vous ayez fait votre première course, comme opérateur de taxi, avant que vous ayez fait votre première course, vous avez une charge fixe, là, vous avez ce 300 \$ là pour la semaine, là, hein, bon, et puis après ça vous avez des coûts variables qui sont en fonction du nombre d'heures que vous faites, la fatigue que vous accumulez puis l'essence que vous passez, puis tout ça, mais à la base, avant d'avoir fait votre première course, ce que vous me dites, c'est que, pour une semaine, un opérateur qui loue un «shift» a, avant de se lever, 300 \$, 400 \$ à payer pour la semaine.

Une voix : Oui.

M. Daoust : O.K. C'est ce que je voulais vous entendre... c'est ce que je voulais savoir comme question.

Et vous, vous représentez les propriétaires. Vous avez combien, dans votre... de permis? En moyenne, vos membres, ils ont un permis, ils ont... Vous en avez qui ont atteint le maximum de 20 permis, mais de base, là, votre membership, ce sont des propriétaires d'un permis ou des propriétaires de plusieurs permis?

M. Nadji (Hamid) : C'est variable, il y a de tout. Il y a des gens... Comme moi, j'ai un permis. Il y a d'autres qui ont quatre, il y a d'autres qui ont six. Donc, on n'a pas de restriction dans ce sens...

M. Daoust : O.K. Je comprends.

• (16 h 50) •

M. Nadji (Hamid) : ...parce que le but, ce n'est pas le nombre de permis, c'est parce qu'on a trouvé le besoin, lorsque le transport illégal, il est rentré à Québec, il est venu de Montréal à Québec, on a trouvé le besoin et la nécessité de créer un organisme pour qu'il rentre en discussion directe avec le gouvernement. Parce qu'on ne peut pas discuter individuellement, on a trouvé le besoin de se regrouper. Et c'était suite à cela que nous sommes aujourd'hui honorés par votre présence.

M. Daoust : Je vous remercie. Je vais laisser la chance à mes collègues de poser des questions aussi, je ne veux pas monopoliser le débat.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Bonjour, mesdames. Ça fait plaisir de vous avoir ici.

Vous avez parlé un peu du principe de l'agglomération, où vous êtes sur des territoires fixes. Est-ce que vous êtes en faveur d'ouvrir les agglomérations ou de les laisser telles quelles?

M. Nadji (Hamid) : Il faut suivre l'offre et la demande, et, notre regroupement, je pense qu'avec l'évolution et des applications mobiles qui vont venir, la collaboration entre les agglomérations, c'est une chose inévitable. C'est pour ça, on a réclamé qu'une application provinciale va gérer ça. Et, lorsqu'une application provinciale va gérer ça, elle va tenir compte des agglomérations et elle va adopter les méthodes les plus justes et les plus correctes pour les intervenants de chaque agglomération, pour qu'il n'y aura pas un empilement spatial ou bien via Internet d'une agglomération à une autre ou bien d'une compagnie à une autre.

M. Bolduc : O.K. Maintenant, vous êtes aussi en faveur de virage écologique, les autos électriques, hybrides, etc. O.K.? Maintenant, vous parlez de modulation, en fait vous nous donnez plusieurs exemples de villes où il y a des modulations temporelles le soir, la nuit, les fins de semaine, etc. Donc, vous êtes en faveur de ces modulations?

M. Nadji (Hamid) : Ce n'est pas uniquement en faveur, mais je crois que c'est un devoir à la Commission des transports de nous aider dans cette modulation, parce qu'un plombier, s'il va venir vous facturer la nuit, vu qu'il est le seul qui facture, lui-même, la nuit, il ne va pas vous facturer la même chose, et vous acceptez ça facilement, alors que nous, nous sommes, comment dirais-je, menottés par un arsenal de lois. Tout est en train d'augmenter dans les valeurs autour de nous, sauf que nous, on n'a pas le droit d'avancer. Et on ne peut pas demander à quelqu'un de se développer tout en le menottant avec un arsenal de lois de modification de tarification, chose qui est vraiment contradictoire. Le ressort, vous le tirez dans des angles opposés, bien, à un certain moment, il relâche et il ne tient plus, parce que vous avez dépassé les capacités limites.

M. Bolduc : Merci. Une dernière question. À la page 13 de votre document, vous parlez de bilinguisme pour la formation. Est-ce qu'il y a une nécessité? Parce que Québec est définitivement une ville très touristique. Est-ce que vous voyez la nécessité que les chauffeurs de taxi aient un minimum d'anglais pour pouvoir échanger avec leur clientèle?

M. Nadji (Hamid) : Exact. Ça, dans le monde entier, là où il y a beaucoup de tourisme, que ce soit à Madrid ou à New York, le bilinguisme ou bien même d'autres choses, ça donne des étoiles aux chauffeurs dans leurs cartes de travail. C'est pour ça. On demande, lorsqu'il y a des formations de ce genre, de donner des étoiles aux chauffeurs dans leurs cartes, et comme ça ils sont classés à l'échelle provinciale.

M. Bolduc : Merci.

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

M. Boucher : Alors, bonjour, monsieur. Souvent, bien, j'ai l'occasion de prendre le taxi pour me déplacer entre les édifices du parlement ou à l'extérieur, c'est ce que j'ai fait d'ailleurs cet après-midi, là, j'avais des rencontres puis je me suis promené en taxi un peu. Puis souvent je demande aux chauffeurs qu'est-ce qui se passe de bon à Québec de ce temps-ci, puis la réponse, c'est : Ah! c'est tranquille, c'est plate, il n'y a rien. Puis, si j'étais un touriste, c'est sûr que j'aurais la même réponse.

Comment voyez-vous amener une plus-value dans une formation touristique, dire : Bien là, il y a l'exposition de telle chose au musée, il y a telle autre chose qui va se passer, un spectacle samedi soir, pour justement retenir un peu les gens puis que l'expérience ne soit pas juste de dire : Je suis parti du point A vers le point B, mais en même temps j'ai été renseigné sur la ville, je sais que tel chanteur sera au Grand Théâtre demain soir? Comment vous voyez une application dans ce sens-là? Est-ce que vous pensez que c'est quelque chose vers lequel vous pourriez vous tourner aussi, là?

M. Nadji (Hamid) : C'est pour ça qu'on a demandé, dans la formation, parmi les choses qu'il faut ajouter, que, sous forme de bonus, c'est bon de demander l'évolution au chauffeur, mais à un certain moment il faut qu'ils soient bonifiés dans leurs efforts. Actuellement, il n'y a pas un système, que ce soit dans les intermédiaires ou bien au niveau de l'État, qui fait l'enregistrement des actions dans ce genre-là. Par exemple, s'il y a des étoiles de bonification dans les cartes de travail pour qu'ils seront classés à l'échelle provinciale comme ça se passe pour les camionneurs, ça va être encourageant, non seulement ça... Parce qu'une ville touristique comme Québec dont quelqu'un ne connaît pas les sites touristiques ou bien n'a pas un minimum de langages différents en dehors du français... Il faut qu'il soit, le français, en plus, non uniquement Québécois mais international, ça, c'est une autre version de voir les choses. C'est un petit peu inadéquat avec la valeur touristique de Québec. Donc, c'est pour ça, des formations qui tiennent compte de ça mais qui donnent des bonus en parallèle, ça encourage tout le monde. C'est pour ça moi, j'ai dit que la loi nous piège à tous les niveaux.

Le Président (M. Reid) : Alors, merci.

M. Nadji (Hamid) : Donc, ce que vous proposez, c'est une chose envisageable dans le cadre de la formation, et il faut qu'elle soit bonifiée dans le dossier des chauffeurs.

Le Président (M. Reid) : Ça va, M. le député d'Ungava? Oui? Alors, nous allons passer maintenant au bloc réservé à l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Donc, bienvenue, M. Nadji, M. Fecteau. Bienvenue aussi à Mme Hamel et Mme Drolet. Donc, un plaisir de vous rencontrer.

Peut-être aller directement dans votre mémoire. Donc, vous nous montrez — et, je pense, c'est la première fois qu'on a une illustration comme celle-là, à la page 9 — la chute, depuis un an, là, de la valeur des permis de conduire et...

M. Nadji (Hamid) : C'est la page 11 dans la dernière version que je vous ai donnée.

Mme Ouellet : Dans la dernière version. Et c'est les mêmes chiffres, donc une chute, dépendamment des endroits, de 18 000 \$ à 60 000 \$ de baisse. Et donc vous réitérez votre demande parce que, comme je le disais tantôt, malgré les indignations du ministre, le transport illégal continue de se faire sur nos routes ici, au Québec. Donc, je voulais vous entendre sur ça.

M. Nadji (Hamid) : Oui, c'est un mal qui persiste non seulement par son agressivité, parce qu'il a tous les moyens qui nous dépassent, mais ce qui nous fait mal encore : lorsqu'on voit le gouvernement, il est molle, il ne réagit pas vis-à-vis de ça. C'est comme... On a une double agression. On paie nos taxes dans le but que notre profession soit protégée, mais actuellement il n'y a rien. Tout ce qu'on est en train de subir, c'est la chute que vous avez.

Et c'est pour ça notre regroupement, il a pensé d'une façon importante à rejoindre M. Alain Fecteau, parce qu'il est dans ces transactions quotidiennes, il a les chiffres réels devant lui. Donc, ce n'est pas quelque chose qui est inventé, donc, c'est des chiffres...

M. Fecteau (Alain) : Et il n'y a pas non plus que la baisse des prix, c'est qu'il y a aussi un ralentissement au niveau des transactions. Si je prends comme exemple mon premier trimestre 2014, en parlant de mes transactions de taxi, là, toutes agglomérations confondues, j'ai 21 transactions pour mon premier trimestre. Si je prends le même trimestre, mon premier trimestre 2015, j'ai 23 transactions notariées pour le taxi. Et, si j'arrive au premier trimestre 2016, qui n'est pas tout à fait fini, j'en ai trois. J'ai des ventes qui ont été annulées, j'ai des ventes qui ont été reportées à la période après commission pour voir qu'est-ce qui se passe, là. Il y a un ralentissement, là, flagrant, là, en plus de la chute des prix, il y a un ralentissement au niveau des transactions de taxi, là, c'est mort.

Mme Ouellet : Donc, le transport hors-la-loi a mis beaucoup, beaucoup, beaucoup d'incertitude dans l'industrie du taxi, dans les permis. Avez-vous constaté aussi, du côté des revenus hebdomadaires des chauffeurs, un impact?

M. Fecteau (Alain) : Ça, je n'ai pas cet aspect-là, c'est plus aux chauffeurs qu'il faudrait poser la question. Moi, ce que je vois, c'est du côté du travail, à titre de notaire, là, de ce que je vois, le ralentissement. Le téléphone a sonné énormément à mon bureau en octobre, novembre, décembre, janvier, mais ce n'était pas pour des transactions, c'étaient des gens qui appelaient pour s'informer qu'est-ce qui se passe, qu'est-ce qui va se passer. Donc, j'ai fait...

M. Nadji (Hamid) : Et, pour réponse à votre question, quelles sont les chutes des rentrées des chauffeurs, il y a Mme Nancy Drolet, elle est là, elle peut vous répondre sur ce point.

Mme Drolet (Nancy) : Alors, bonjour. Moi, je suis sur le terrain. Je suis rendue de soir, maintenant, je fais 12 heures par jour. J'ai au moins 30 % de perte de revenus.

Mme Ouellet : 30 % de perte?

Mme Drolet (Nancy) : Oui, facile. Et le début de semaine a été catastrophique, cette semaine. Avant, je faisais 10 heures. Maintenant, j'en fais 12 minimum, six jours par semaine, et le dimanche je fais quatre heures, je lave les véhicules-taxis, je fais ma comptabilité.

Mme Ouellet : Donc, on comprend 12 heures par jour, six jours par semaine, plus un quatre heures le dimanche, et une baisse de revenus de 30 %.

Mme Drolet (Nancy) : Oui. J'en ai mis un en vente en espérant peut-être... On en avait quatre; on en a trois, maintenant. J'ai voulu en vendre un autre : pas de téléphone, pas rien. J'ai acheté, en avril 2015, 210 000 \$, et présentement je n'ai même pas un appel pour 185 000 \$.

• (17 heures) •

Mme Ouellet : Donc là, on voit vraiment une illustration très concrète de l'impact du transport hors-la-loi, donc baisse des revenus hebdomadaires de 30 % puis baisse importante de la valeur du permis. En fait, ce n'est même pas juste une baisse, vous n'êtes même pas capable de le vendre, là, pour l'instant, on ne sait même pas jusqu'à combien. Il n'y a pas de transaction, les transactions se sont quasi arrêtées sur le marché.

Donc, je pense que c'est important de savoir ce qui se passe et de le porter à l'attention du ministre, parce que c'est lui qui peut agir pour faire arrêter le transport illégal. Donc, on va espérer que ça va arriver très, très, très rapidement pour que les pertes de revenus ne se continuent pas.

Je voulais aussi un peu porter en lumière... Parce qu'on a beaucoup entendu, avant la commission parlementaire, que l'industrie du taxi, c'était archaïque, puis qu'elle ne s'était pas modernisée, etc. On a vu en commission parlementaire qu'il y a beaucoup de choses qui se sont faites dans l'industrie du taxi, tant en termes d'application mobile, de paiement électronique, de véhicules hybrides, mais là vous nous montrez qu'il y a des choses que vous voudriez faire puis que souvent vous êtes bloqués par les lois, donc, par exemple, pour la géolocalisation, c'était interdit. Mais là je voudrais aussi peut-être porter à la lumière que la SAAQ aurait peut-être aussi avantage à arriver à l'heure d'aujourd'hui, parce que vous nous présentez que, la SAAQ, vous êtes obligés de fonctionner par la poste, avec un délai de neuf jours, à l'ère où tout se fait de façon électronique, ça fait que je pense qu'il y a quelque chose qui pourrait être corrigé assez facilement de ce côté-ci, premièrement, au niveau du fonctionnement. Puis, deuxièmement, vous nous mentionnez que, la nouvelle procédure où vous devez payer 65 \$ et attendre 15 jours afin de recevoir votre papier, l'information pertinente peut déjà être obtenue gratuitement au ministère de la Justice. Pourquoi donc être obligé de passer par la centrale de police, et de payer 65 \$, et d'attendre 15 jours, alors que c'est déjà disponible au ministère de la Justice? Moi, franchement, là...

M. Nadji (Hamid) : Ça, c'est les modalités ministérielles et leur communication avec la SAAQ. Ça nous dépasse. Nous subissons leurs décisions. Et on a parlé de ça le 8 juillet, lorsque vous étiez présente, je ne sais pas, le 8 juillet, avec M. Poëti, il n'était même pas au courant de ça. Je sais que c'est un détail qui dépasse... il ne peut pas être au courant de tout, mais, vu que c'était une entrave de plus pour nous... Nous, ça nous fait plaisir que tout le monde doit être checké dans ses archives juridiques, mais on ne veut pas que ce soit une entrave pour l'embauche des chauffeurs, c'est ça.

Mme Ouellet : Et là, depuis le 8 juillet, où ça a été porté à l'attention du ministre, est-ce que ça a été corrigé?

M. Nadji (Hamid) : Non, c'est toujours la même situation.

Mme Ouellet : Écoutez, M. le ministre, ça fait neuf mois, c'est plus long qu'une grossesse, et ce n'est toujours pas corrigé.

Le Président (M. Reid) : ...d'autres membres de la commission.

Mme Ouellet : Donc, M. le Président, on demanderait au ministre, après neuf mois où ça a été porté à l'attention de l'ancien ministre, de peut-être faire corriger la situation, je pense que c'est une situation assez facile à corriger et qu'il en a le pouvoir. Donc, je pense que ce serait important de le faire, parce qu'on ne peut pas juste demander à l'industrie du taxi de se moderniser, il faut aussi que les partenaires autour qui encadrent l'industrie du taxi facilitent le travail de l'industrie du taxi, et dans ce cas-là la SAAQ et le fonctionnement des émissions de vérification.

M. Nadji (Hamid) : Nous sommes au courant de ce qui se passe dans l'avancement du monde de taxi dans le monde. Il y a des pays qui utilisent... l'utilisation de drones pour transporter des médicaments pour des régions isolées, chose qui est loin de l'imaginaire québécois actuellement. Alors, vous imaginez, actuellement nous discutons comment appliquer les anciennes lois qui ne sont pas respectées. Ici, qu'on le veuille ou non, la loi est très en retard par rapport à la vitesse technologique qui se passe dans le monde.

Mme Ouellet : Je voudrais aussi souligner votre proposition, pour améliorer le service à la clientèle, de fixer un nombre d'heures maximal à 12 heures aux chauffeurs. Puis on comprend pourquoi, là. Après 12 heures de travail...

M. Nadji (Hamid) : Si vous posez cette question à un médecin, qui est devant nous, on n'a pas besoin d'un témoin qui est très loin, la capacité humaine, en dépassant un certain nombre d'heures de travail, tes facultés diminuent et

tu deviens un danger public. C'est ça, nos convictions, c'est pour ça. Nous voulons que le ministère puisse agir... Comme ça se passe pour les camionneurs, il y a un volume horaire limité à partir duquel tu dois t'arrêter et tu n'as pas le droit de fonctionner. On ne peut pas, d'une part, nous, le monde de taxi, demander...

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

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Messieurs dames, bienvenue. Je vais continuer sur la question de ma collègue. Vous demandez que ce soit limité à 12 heures, alors ma question, c'est : Qu'est-ce que c'est présentement?

M. Nadji (Hamid) : Actuellement, si je vous donne la vérité du terrain, et moi, je ne peux pas ne pas... ne vous donner que cela, pour les compagnies qui ont opté pour un seul chauffeur en 24 heures, il y a des gens qui font 16, 17, 18 heures, et j'en suis sûr, que, dans le terrain, il y a beaucoup de taxis qui sont le résultat de ce qu'on appelle «overtime» ou bien le burn-out, qu'on appelle ça dans le corps médical, quelqu'un qui dépasse ses capacités humaines, mais ils ne sont pas identifiés ainsi parce que les gens, dans leurs déclarations, ils ne déclarent pas la cause; un accident qui s'est passé comme ça, mais ils ne déclarent pas la cause, donc... Mais, s'il y a une réglementation qui est à l'équivalent des camionneurs qui se passe dans le monde entier, qui va limiter le volume horaire, on va empêcher le danger public dans la route et on va participer dans la sécurité des usagers.

M. Surprenant : En fait, je suis surpris d'entendre ça, j'étais convaincu qu'il y avait des durées limites de travail. Quand on parle des camionneurs, à mon avis, je pense, c'est des groupes de huit heures, deux heures d'arrêt, huit heures, puis après ça quatre heures...

M. Nadji (Hamid) : Ça, c'est les camionneurs. Pas encore dans le monde du taxi, non.

M. Surprenant : Effectivement. J'aurais pensé qu'au niveau des taxis, comme on veut, en tant que législateurs, assurer la sécurité des usagers, on aurait déjà légiféré là-dessus. J'apprends quelque chose aujourd'hui qui m'étonne beaucoup. Alors...

Bon, maintenant, au niveau de... j'ai une autre précision aussi à apporter. Quand, tantôt, M. le ministre et vous avez eu un échange au niveau de la valeur d'un permis, vous aviez indiqué que ça pourrait représenter environ 300 \$ par semaine.

M. Nadji (Hamid) : Ça, c'est la location d'un «shift», ce n'est pas la valeur du permis. Le permis, c'est autre chose.

M. Surprenant : O.K., c'est ça. Donc, vous êtes bien clair que la valeur d'un permis, donc, serait moindre que ça, parce que j'imagine que la valeur d'un permis, si on l'actualise sur une période d'une semaine dans un coût de location, la portion de valeur de permis, à mon avis, serait plus près de 200 \$ que de 300 \$, si on tient compte qu'il y a des coûts de financement qu'on calcule dans la valeur du permis puis une certaine marge de profit. Donc, si jamais on voulait, en tant que gouvernement, acquérir des permis puis les louer à des joueurs de l'industrie, il faudrait plus penser à un chiffre de 200 \$ que de 300 \$ par semaine, à mon avis. Je voulais juste amener, alors, cette précision. Je pense que M. le ministre m'a compris. On était dans les chiffres, les deux, et puis je pense qu'il m'a compris.

Alors, j'ai une question, maintenant, au niveau de la formation. Dans votre mémoire, vous indiquez que vous souhaitez qu'elle soit revue et donc de mettre un accent sur le service à la clientèle. Puis vous mentionnez que... les formations continues qui offrent des bonis au niveau des paiements des intermédiaires ou par des étoiles dans la carte du chauffeur. Alors, qu'est-ce que c'est? Puis quelle est la conséquence de ça au niveau financier?

M. Nadji (Hamid) : Bien, c'est-à-dire, pour encourager et stimuler les gens à faire des formations, parce qu'on ne peut pas les obliger... Comme ça existe dans toutes les fonctions qui se respectent, il y a toujours des formations continues pour être à jour de ce qui se passe dans le monde de la fonction en elle-même, que ce soit d'un point de vue législation, les nouvelles méthodes de faire les choses, pour être à jour de ce qui se passe, mais il faut bonifier ces gens soit par des bonus de paiement, c'est-à-dire, dans leur intermédiaire, ils ont l'habitude de payer chaque mois l'intermédiaire dans la cotisation, donc c'est comme une réduction d'impôt pour les revenus, ça va être une réduction de paiement dans les intermédiaires, pour que les intermédiaires encouragent les chauffeurs à faire ces formations, ou bien par des étoiles qui vont être signalées dans les cartes de travail de chaque chauffeur, comme ça, lorsqu'il présente sa carte quelque part, dans n'importe quelle compagnie, s'il est à cinq étoiles ou quatre étoiles, il est privilégié, il est pris rapidement par rapport à quelqu'un qui a zéro étoile, par exemple. Et c'est des méthodes qui existent dans d'autres pays.

M. Surprenant : Oui, mais... Ah! ça existe dans d'autres... Dans d'autres domaines, moi, ce que je vois souvent, c'est qu'il y a de la formation continue qui est obligatoire et que, si les gens ne l'obtiennent pas, bien ils ne peuvent plus opérer. Alors, vous, vous ne voulez pas être punitifs, là, vous voulez être...

M. Nadji (Hamid) : Non. Ici, il y a une formation au début, puis tu es dans le champ éternellement.

M. Surprenant : O.K. Donc, s'il ne s'inscrit pas et il ne réussit pas une formation continue, il continue à opérer, puis même si c'est un risque plus grand, là.

M. Nadji (Hamid) : Non, non, non. Il y a une formation au début qui est exigée, au début, et, s'il ne réussit pas cette formation, il ne peut pas opérer.

M. Surprenant : Au début, je comprends.

M. Nadji (Hamid) : Mais le problème : il y a des gens qui ont fait cette formation il y a plus de 10 ans. Il faut une mise à jour de la situation, que ce soit vis-à-vis des nouveaux sites touristiques, les changements d'adresse, les nouvelles méthodes, je ne sais pas, de servir les clients à l'échelle touristique, etc.

M. Surprenant : Je comprends, oui, je comprends. Mais...

M. Nadji (Hamid) : C'est des formations de ce genre, mais elles devront être bonifiées dans l'archive de la personne pour que ça l'aide et ça l'encourage à faire ça.

M. Surprenant : O.K. Je pense qu'il faudrait peut-être aller plus loin, là, en fait forcer les gens à avoir une mise à jour et non pas simplement les encourager, alors, pour la sécurité des usagers puis le service, là, de qualité qui leur est offert.

Une autre petite question. Il me reste du temps, monsieur? Une minute? Alors, une petite question, en fait. Au niveau de la tarification, vous proposez un kilométrage, là, de nuit qui pourrait être un peu plus élevé. Là aussi, encore, je suis surpris que ça n'existe pas actuellement. Voulez-vous bien me dire qu'est-ce qui fait que ce n'est pas en vigueur?

M. Nadji (Hamid) : Bien, c'est la loi toujours, c'est la loi qui ne bouge pas.

M. Surprenant : Oui, mais il a dû y avoir des discussions antérieures pour changer la loi. Et quel argument donne-t-on pour ne pas changer ça?

• (17 h 10) •

M. Nadji (Hamid) : Oui, généralement... Chaque année, il y a une commission ministérielle qui se réunit dans ce sens, mais la commission ministérielle, elle est formelle. Donc, elle attend les attentes de ce qu'ils proposent, l'industrie du taxi, mais, la menace qui existe actuellement d'Uber, depuis trois ans, les gens, la majorité... notre organisme, il était le seul qui a recommandé l'augmentation des tarifs de nuit, mais la majorité, ils ont demandé de stagner les tarifs, vu la menace actuelle.

Mais moi, je parle de la stagnation de la loi avant l'arrivée de la menace qui est Uber. C'est que, juste avant l'arrivée de cette menace, les tarifs, ils étaient toujours les mêmes la nuit ou le jour, chose qui n'est pas logique.

Le Président (M. Reid) : Merci. Merci. Nous allons passer maintenant au bloc réservé aux députés indépendants. M. le député de Mercier.

M. Khadir : Merci, M. le Président. Je veux d'abord saluer, bien sûr, M. Fecteau et M. Nadji, mais comme on a rarement l'occasion d'avoir ici, en commission, des femmes qui sont des entrepreneures ou des intermédiaires, chauffeurs dans le domaine du taxi, alors je profite de la présence de Mme Hamel et de Mme Drolet pour leur poser des questions, leur souhaiter la bienvenue puis leur poser des questions.

Nombre des décisions qu'on prend en matière économique ou dans la législation ont un impact parfois différent sur les femmes qui sont à l'oeuvre dans le domaine que sur les hommes, en raison de différences économiques, je dirais, de certains déséquilibres qui existent sur le plan systémique dans la prise en compte des réalités de chacun et chacune. Est-ce que vous pourriez, l'une et l'autre, à partir de votre expérience, nous dire, puisqu'on est à réévaluer la loi, la législation, plusieurs aspects, et on espère que le ministre soit à l'écoute là-dessus, qu'est-ce qu'il y a dans l'industrie du taxi qui défavorise les femmes? Et comment on pourrait améliorer les choses pour les femmes qui sont à l'oeuvre?

Mme Hamel (Elizabeth) : Bien, moi, d'abord, je peux dire que, s'il y a peu de femmes, ce n'est pas nécessairement dû à l'industrie comme telle, mais je pense que les femmes ne sont pas d'emblée attirées par le... pour quelque raison que ce soit, je ne le sais pas, là. Celles qui sont là sont très satisfaites. Il y a peut-être une facilité au niveau de la conciliation travail-famille, au niveau des horaires.

Par contre, quand on parle de modulation de tarifs, ce que je vois, moi, sur le terrain, c'est que de plus en plus c'est difficile de trouver des employés qui veulent travailler le soir, surtout la nuit, les fins de semaine, dû à ça, conciliation travail-famille, que ce soit un homme ou une femme, là, il y a de plus en plus d'hommes qui ont cette réalité-là aussi, puis la modulation du tarif pourrait peut-être améliorer le service qu'il y a la nuit. Parce que moi, je le vois, là, depuis une vingtaine d'années, que j'ai des employés puis... que c'est de plus en plus difficile de trouver des gens qui veulent travailler la nuit puis les fins de semaine. Ça, je le vois. Puis c'est une nouvelle réalité, là, je dirais, là, depuis les 10 dernières années, peut-être.

M. Khadir : Mme Drolet.

Mme Drolet (Nancy) : Alors, nous, on a investi, à l'époque, on en a acheté deux. Moi, j'avais mon travail, mon conjoint est ingénieur marin aussi; on a investi tout simplement. J'avais de la difficulté à avoir des bons chauffeurs, donc j'ai pris la formation. Je ne pensais jamais en faire, au départ, je pensais juste faire ma comptabilité, et tout. Et à un

moment donné, par la force des choses, je manque de chauffeurs. Donc, j'ai mon «pocket», je ne sais pas vraiment où je vais aller travailler, mais je mets la main à la pâte. Et ce n'était pas facile, au début, mal à la tête. On pense qu'on connaît notre ville, mais on connaît nos habitudes, nos commissions, nos amis. Mais j'ai aimé, mais j'en faisais occasionnellement. À un moment donné, je me suis dit : Bon, on est rendus à trois taxis, pas toujours facile, là, maintenant les enfants en font, j'ai envie d'en faire pendant un mois, voir est-ce que je vais aimer ça, est-ce que je vais être bonne, est-ce que je vais gagner ma vie. Je n'étais pas bonne, mais j'ai adoré ça. Et j'ai laissé un travail de 24 ans pour m'en venir sur un de nos véhicules, j'ai été de jour pendant quatre ans. Et, depuis environ six mois, on avait de la misère à trouver des chauffeurs de soir, j'ai dit : Go, go! tu es capable, on essaie, et je ne retournerais pas de jour.

Et les commentaires, quand ils voient arriver une dame, c'est... ils sont tellement surpris, là : Vous êtes une dame, c'est la première fois. C'est facile. Les gens font plus attention à nous aussi, les gens sont fins. Et on entend souvent : Les chauffeurs sont bougons, les véhicules ne sont pas propres, mais je ne peux pas avoir juste la seule bonne équipe puis des bons chauffeurs, parce qu'embarquer dans nos taxis... Parce que ce n'est pas le... C'est sûr que des hors-la-loi, il va y en avoir partout tout le temps, mais en général on a une belle image, puis j'adore ce que je fais.

Le Président (M. Reid) : Merci. Non, on a déjà dépassé le temps. Je ne voulais pas vous couper parce que c'était trop intéressant, mais on a dépassé le temps. Alors, il me reste, messieurs mesdames, à vous remercier de votre contribution à nos travaux.

Je suspends la séance pendant quelques instants et je demande à tout le monde de rester à sa place, sauf les gens qui doivent laisser leur place aux prochains invités.

(Suspension de la séance à 17 h 15)

(Reprise à 17 h 17)

Le Président (M. Reid) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Je vous demande de prendre vos places et... À l'ordre, s'il vous plaît! J'ai besoin du silence pour permettre à notre prochain invité de faire sa présentation. Alors, je veux souhaiter la bienvenue au représentant, M. Daniel Beauchamp, de l'Association du transport urbain du Québec. M. Beauchamp, vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Je vous demanderais de vous présenter, pour les fins de l'enregistrement sonore, et vous avez la parole.

Association du transport urbain du Québec (ATUQ)

M. Beauchamp (Daniel) : D'accord. Donc, je suis Daniel Beauchamp, je suis le directeur général de l'association des transporteurs urbains du Québec. On représente les neuf sociétés de transport du Québec, donc les neuf grandes sociétés du transport du Québec, où est-ce qu'il se fait 90 % des déplacements, là, pour l'ensemble du transport en commun au Québec. Nos priorités sont d'assurer la pérennité du financement en matière de transport en commun, de contribuer à l'amélioration de la performance des sociétés de transport et de promouvoir le transport en commun.

Donc, qu'est-ce que représente, pour l'ATUQ, l'émergence du transport rémunéré de personnes par automobile? En fait, ça représente, pour nous, une nouvelle composante potentielle au niveau de la mobilité intégrée dans un contexte où le transport en commun est vraiment en évolution. Donc, c'est un mode de transport potentiel, encore une fois, pour des zones à faible densité de population, donc... et c'est aussi une possibilité de faire du transfert modal de l'auto solo, donc que les gens laissent leur auto dans leur stationnement, qu'ils utilisent des modes qui soient plus appropriés, pour eux, pour les amener vers des modes plus lourds, pour faire en sorte qu'on rende le transport en commun encore plus efficace.

En ce sens, on fait six recommandations. Donc, première recommandation, qui se veut plus législative, donc, c'est d'exiger un permis d'opération pour tout chauffeur qui désire offrir un service de transport rémunéré par automobile, donc un encadrement formel avec... Puis je voudrais juste m'assurer qu'on fait une distinction vraiment précise, là, au niveau du covoiturage, qui, pour nous, est un partage, c'est un partage de coûts que l'on ne considérerait pas dans la législation. Donc, c'est vraiment des gens qui s'organisent entre eux. Donc, on fait vraiment une distinction entre une activité commerciale et le covoiturage.

Le deuxième élément, en termes de recommandation, c'est plus un élément sur le volet sécurité et service à la clientèle, donc c'est de rendre obligatoire une formation de base; le cas échéant, une formation continue, que ce soit lié à la sécurité des gens; tout le volet service à la clientèle, que ce soit le savoir-être, le savoir-faire, que ce soit avec tous les types de clientèle, clientèle à mobilité réduite, clientèle régulière, tout type de handicap. C'est très important.

• (17 h 20) •

L'autre élément dans lequel on fait recommandation, qui est plus de nature organisationnelle, compte tenu de l'émergence avec la nouvelle technologie, le nouveau service, on voit ça un peu partout dans le monde, donc de préciser dans la loi du transport que le service de transport rémunéré de personnes par automobile ne peut pas être en concurrence avec le transport collectif, qu'il doit être complémentaire, sinon on s'en va à contre-courant. On investit massivement dans le développement du transport en commun, donc il faut trouver une façon de faire en sorte que le transport en commun est plus efficace, plus efficient. Donc, dans ce sens-là, il faut confirmer que les services de transport rémunéré de personnes en automobile sont soumis à la loi du transport, donc que la coordination, le leadership de l'organisation du service du transport collectif au sein des villes, des municipalités, bien ça appartient aux sociétés de transport de faire ça, sinon on crée rapidement l'anarchie et le désordre.

La cinquième recommandation, c'est une question d'efficacité, c'est un peu plus volet transport adapté, c'est de décloisonner les secteurs relatifs au transport adapté en mode taxi. Puis je vais vous donner un exemple qui va peut-être permettre d'illustrer mon propos : un client qui partirait en transport adapté de Montréal puis qui s'en irait à Saint-Jérôme, rendu à Saint-Jérôme, le chauffeur descend le client, et à partir de là il ne peut pas faire de chaînage, il ne peut pas continuer à desservir puis il ne peut pas offrir ce service-là à la population de Saint-Jérôme. Puis on sait qu'en région, des taxis accessibles, là, il n'y en a pas tant que ça. Son choix, le seul choix, unique, qu'il a, c'est de revenir, et il faut que ce soit vraiment une question de Loto-Québec, là, on va s'acheter une Lotto 6/49, là, il faut qu'il y ait un client qui revienne à Montréal. Il ne pourrait même pas ramener un client à Sainte-Rose, à Boisbriand, à Laval, ça, ce ne serait pas permis. Donc, on perd de l'efficacité au niveau du chauffeur de taxi, qui, lui, doit revenir un long parcours à vide, et puis on perd aussi la possibilité d'offrir du service à la clientèle pour d'autres personnes qui auraient eu besoin du service dans ces secteurs-là.

L'autre élément, aussi un élément lié au transport adapté, et c'est un élément, encore là, d'efficience : présentement, le transport adapté offert soit par auto berline mais aussi en taxi accessible, on sait que le taxi accessible, ça permet d'accueillir deux personnes en fauteuil roulant simultanément, dans un petit Econoline. Je ne sais pas si vous avez déjà assisté à un embarquement où il y a deux personnes en fauteuil roulant simultanément, là. Ça relève de la magie, c'est vraiment... Ça prend des gens qui ont une dextérité, là, incroyable, là. Et puis donc c'est long, c'est insécurisant et c'est coûteux. Avec nous, la recommandation qu'on vous fait, ce serait peut-être d'évaluer, de voir s'il n'y aurait pas un véhicule avec un... sans être un mégavéhicule, là, avec un véhicule avec un plus grand gabarit qui pourrait faciliter justement les embarquements, débarquements, un accès plus facile pour les clients. Ça, ce n'est pas toutes les personnes qui ont une dextérité, là, au niveau de leur manette, et puis ce n'est pas simple, là, de faire ça. Et puis ça pourrait peut-être même, le cas échéant, permettre de déplacer des gens, un plus grand nombre de personnes en même temps, et augmenter l'efficacité du transport adapté.

Donc, en conclusion, le transport en commun a sa loi, le taxi a sa loi, puis nous, on pense qu'il devrait y avoir aussi... Il y a un vide juridique, là, pour les autres services, et puis je pense que c'est opportun, là, de profiter de cette commission-là pour régler cette carence en encadrement. Et puis, par rapport au volet de l'émergence de nouveaux services, c'est important de baliser et de réglementer parce que, quand on voit ce qui se passe ailleurs dans le monde, c'est que le déploiement des services uberHOP, de ce type-là, bien ça se fait dans l'ordre, dans le désordre, et ça crée souvent l'anarchie, au lieu d'y aller d'une façon structurée, organisée, efficace, efficiente. Voilà.

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

M. Daoust : Je commencerai où vous avez terminé : Je pense qu'il y a seulement la loterie où on peut gagner dans le désordre.

Écoutez, vous avez insisté sur le transport adapté, puis effectivement c'est une préoccupation. Cette préoccupation-là, vous l'avez exprimée simplement, le fait de dire : Je pars de Montréal, je me rends à Saint-Jérôme et puis je ne peux pas revenir, ça tient de la magie si je suis capable de ramener quelqu'un. Est-ce qu'au niveau du décloisonnement des agglomérations, là, tout ça, surtout dans les centres urbains, où il y a plus d'une agglomération, bien sûr... Est-ce que le transport adapté devrait avoir un statut spécial ou vous seriez en faveur d'un décloisonnement beaucoup plus général de l'industrie du taxi?

M. Beauchamp (Daniel) : Je dirais que, représentant l'ATUQ et les neuf sociétés de transport, je peux difficilement m'exprimer sur le volet qui est autre que celui qui est lié au transport en commun. C'est sûr que, pour nous, en fait, pour la clientèle du transport adapté en particulier, le jour où on greffera une offre de services, que ce soit une offre taxi ou toute autre forme, là, qui est liée au transport rémunéré de personnes en automobile, là, qu'ils soient le dernier kilomètre, ainsi de suite, le jour où on pourra intégrer ce qu'on appelle du taxi à la demande, ainsi de suite, puis des déplacements collectifs, peut-être que, là, il y aurait lieu de se questionner, et je pense qu'il faudrait le faire présentement, mais nous, au niveau de l'association des transporteurs urbains du Québec, c'est vraiment lié au transport adapté et parce que c'est là qu'on observe qu'on est vraiment... on vit ça au quotidien, cette perte d'efficacité là.

M. Daoust : D'accord. Aussi, quand on parle de transport adapté, on a rencontré différents intervenants, au cours des procédures, et il y a des cas beaucoup plus lourds que d'autres, il y a des cas où c'est vraiment... ça prend d'abord quelqu'un qui est très fort physiquement puis être capable d'aider cette personne-là. Et, dans notre société, vous savez, il y a 25 ans, une personne handicapée, on lui apprenait à vivre avec sa maladie ou avec son handicap; aujourd'hui, on essaie de le pallier. Le pallier, ça veut dire ne pas se déplacer que pour des soins hospitaliers, c'est d'être capable de se déplacer pour des loisirs aussi, c'est d'être capable d'aller au théâtre. On a fait l'inauguration du métro de Montréal, les nouveaux wagons de métro Azur, et vous voyez sur le sol des places spécifiquement réservées, et, on voit aussi, l'espace est beaucoup plus dégagé, de sorte qu'une personne en fauteuil roulant est capable de se déplacer. Il faut qu'on continue d'évoluer, d'un côté, la médecine, qui fait des miracles aujourd'hui, et, parallèlement à ça, il faut que la société comprenne que ces gens-là font partie intégrante de notre société.

Alors, je souscris beaucoup à ce que vous dites. La préoccupation, pour moi, est beaucoup plus du côté des régions, parce que dans une grande ville, par la force des choses, tu vas toujours finir par avoir un service, mais, si tu es dans une région... Puis j'ai de mes collègues ici qui ont 25, 30, 35 municipalités puis, on le mentionnait tantôt, où il y a 500, 800, 1 000 personnes, et toi, tu es la personne qui a le handicap, dans ta petite municipalité, tu es un peu isolé. Alors, on pallie à tout ça comment? Avez-vous des recommandations à faire à la commission?

M. Beauchamp (Daniel) : Est-ce que j'ai... En fait, je pense que je n'ai pas saisi votre question.

M. Daoust : Je dis simplement que, quand on a justement des cas isolés comme ça, on ne peut pas... on n'aura pas, par la force des choses, un véhicule adapté pour une personne handicapée dans une municipalité de 100 personnes, mais cette personne-là, elle a quand même le droit de vivre, puis de vivre le plus normalement possible. Comment on pallie ça?

M. Beauchamp (Daniel) : En fait, moi, je pense qu'à partir du moment où... Les systèmes, maintenant, ça a tellement évolué. Moi, je suis associé au transport adapté depuis le début des années 80, et au début des années 80 on avait des systèmes informatiques, là, qui étaient presque du traitement de texte, là, quand il venait le temps de faire du jumelage de déplacements, là. Aujourd'hui, les systèmes sont tellement performants, donc, qu'il y a moyen même d'élargir ça, de rendre ça quasiment provincial, là. Je veux dire, quand tu fais les déplacements, même les personnes les plus éloignées puis avec des handicaps plus lourds, moi, je pense qu'on... en fait je suis convaincu qu'on peut mieux les desservir que jamais en intégrant la technologie puis en... Parce que, là, souvent, le danger, c'est de fonctionner en silo, chaque organisation a son système indépendant. Donc, plus on va élargir les systèmes pour faire en sorte que le maillage, les jumelages puissent profiter à tout le monde puis que... Justement, l'exemple que je donnais tantôt d'un taxi qui arrive dans la région de Saint-Jérôme, qu'il puisse profiter à la population de Saint-Jérôme pendant une heure, deux heures, trois heures, bien je pense que ce serait un avantage pour tout le monde.

Mais là les systèmes sont disponibles, il faut juste être bien vigilant et continuer à poursuivre dans cette technologie-là. C'est possible.

M. Daoust : Merci. Écoutez, je vais laisser mes collègues aussi poser des questions.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour. Écoutez, j'ai un seul commentaire. Si j'ai bien compris, précédemment vous nous avez dit que vous êtes en accord avec le fait que le transport en commun pourrait s'intégrer avec une mobilité intégrée dans les banlieues plus... à faible densité. Donc, on pourrait, selon vous, facilement intégrer la partie taxi et la partie taxi avec partage ou «whatever», là, ce qu'on a besoin d'avoir, et de les intégrer à vos transports urbains, O.K., puis vous croyez que ce modèle-là serait bénéfique pour tout le monde.

• (17 h 30) •

M. Beauchamp (Daniel) : En fait, je pense que c'est une des clés, parce qu'un des enjeux... Parce qu'on parle d'électrification des transports, on parle de 37,5 %, là, pour la lutte contre les changements climatiques, on parle souvent de transfert modal, puis ceux qui sont les plus difficiles à aller chercher, c'est ceux qui sont un peu plus éloignés puis qui n'ont pas vraiment... ou ils n'ont pas de service du tout, et donc, eux, pour eux, la seule solution, c'est qu'ils partent avec leur auto le matin. Donc, si on trouve une alternative qui est viable pour ces gens-là, ils vont laisser leurs autos dans le stationnement, puis à ce moment-là ça va permettre d'alimenter les modes lourds puis ça va juste rendre les choses plus efficaces, plus efficaces.

M. Bolduc : Je pense que je sais la réponse, mais je vais la poser quand même. Pour vous, les voitures électriques puis les changements technologiques, vous êtes en faveur de pousser là-dessus?

M. Beauchamp (Daniel) : Évidemment, évidemment.

M. Bolduc : Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci. Ça va? Nous allons passer maintenant du côté de l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Bienvenue, M. Beauchamp. Je voulais juste valider avec vous, je pense que vous avez en partie répondu, mais, dans votre recommandation 4, «confirmer que les services de transport rémunéré de personnes en automobile autres que ceux offerts en conformité avec la Loi sur le transport par taxi sont soumis aux règles de la loi du transport qui précise que la coordination des services de transport collectif relève [exclusivement] des sociétés de transport en commun», comme vous visez les services rémunérés de personnes en automobile, ça n'inclut pas, à ce moment-là, le covoiturage, hein, c'est ce que je comprends?

M. Beauchamp (Daniel) : Non, effectivement.

Mme Ouellet : Donc, ça va. Et c'est votre recommandation 5 sur laquelle j'aurais aimé ça avoir un petit peu plus d'information, sur décloisonner les secteurs relatifs à la loi du taxi.

M. Beauchamp (Daniel) : Encore là, c'est ça un peu, c'est ce que j'observe quand je consulte les neuf sociétés avec qui... qui sont membres, donc, elles sont obligées de perdre de l'efficacité. Puis l'exemple que je donnais tantôt, c'est vrai dans n'importe quelle région, là. Donc, à partir du moment où on prend un taxi, on le sort de son secteur, la

difficulté est grande de pouvoir utiliser ce taxi-là pour poursuivre d'offrir du service à la clientèle, puis c'est très difficile de le ramener pour faire faire... continuer du service à la clientèle, d'avoir un chaînage. Idéalement, là, c'est qu'on aurait un chaînage aller-retour, là, donc on aurait fait tout un... du jumelage, on irait chercher les gens, ainsi de suite, puis on le ferait déplacer dans le secteur. Je prends mon exemple de Saint-Jérôme. On le fait se déplacer dans Saint-Jérôme, puis là il revient, il s'en vient par Boisbriand, ainsi de suite, puis finalement il vient réatterrir à Montréal. Ça, c'est le mode idéal. Ce qu'on fait présentement, c'est du aller-retour. Ça, ce n'est pas très efficace.

Mme Ouellet : Mais, vous savez, ce cloisonnement-là, certains nous disaient... puis on est d'accord que, quand les voitures de taxi reviennent à vide, c'est vraiment inefficace, c'est coûteux pour tout le monde, c'est polluant pour rien, mais, certains secteurs, s'il n'y avait pas ces zones-là de... bien je ne sais pas comment qu'ils les appellent, là, les zones de territoire... qu'il pourrait y avoir un manque de taxis, parce que les gens préféreraient aller vers les zones les plus payantes. Donc, comment on fait pour répartir l'offre de taxi sur l'ensemble du territoire et non pas se retrouver avec des taxis juste dans les zones les plus payantes?

M. Beauchamp (Daniel) : Bien, je pense que, dans le cas de mon exemple, c'est un peu le contraire, c'est que les taxis, souvent, ils vont devenir improductifs dans des endroits où ils en auraient besoin, où il y en a peu. Parce que les taxis accessibles, présentement, sont dans les grandes villes, hein, sont à Montréal, à Québec, mais, quand on est... plus on s'étend, moins il y a de taxis accessibles de disponibles pour la population.

Mme Ouellet : Est-ce que vous parlez, là, seulement des taxis accessibles...

M. Beauchamp (Daniel) : Oui.

Mme Ouellet : ...dans cette recommandation 5 là?

M. Beauchamp (Daniel) : Non, non, dans les deux cas, parce que la question se pose aussi pour la voiture berline aussi, là, où le chauffeur est soumis à la même limitation, donc de partir de Saint-Jérôme et de revenir à Montréal, là, faire un voyage à vide.

Mme Ouellet : À vide.

M. Beauchamp (Daniel) : Mais je comprends l'enjeu de trouver l'équilibre à travers ça. Sincèrement, je n'ai pas la solution, là, donc... Mais je pense qu'il faudrait y réfléchir.

Mme Ouellet : O.K. Parce que je pense que... en tout cas de ce que j'ai entendu, on est nombreux à être d'accord que les voyages à vide, ça n'a pas de bon sens. Mais comment on concilie ça avec la répartition du service sur l'ensemble du territoire, là, c'est là où il faut se trouver une solution qui permettrait... Puis peut-être que les nouvelles technologies, aujourd'hui, avec la géolocalisation, nous permettraient de voir que le taxi prend, dans le fond, un voyage de retour et non pas des voyages sur un autre territoire. Peut-être que ce serait possible de le suivre, aujourd'hui, ce qui était impossible avant, là, comme il n'y avait pas de géolocalisation. Il faudrait voir, là, quelles seraient les solutions qui pourraient être applicables.

Moi, ça fait pas mal le tour. Je ne sais pas si vous avez d'autres points sur lesquels vous voudriez nous sensibiliser.

M. Beauchamp (Daniel) : Non. Moi, ça fait...

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

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Bonjour, monsieur. Bienvenue.

Alors, à la page 2 de votre mémoire, le point 3, vous dites : «Préciser dans la loi du transport que les services de transport rémunéré de personnes en automobile ne peuvent être offerts en concurrence avec les services offerts par les sociétés de transport.» Pourriez-vous préciser ce point-là?

M. Beauchamp (Daniel) : Vous êtes à quelle page, excusez-moi?

M. Surprenant : À la page 2, le point 3, la recommandation 3.

M. Beauchamp (Daniel) : Page 2, O.K., O.K. La recommandation 3?

M. Surprenant : Oui. Vous disiez qu'ils ne peuvent être offerts en concurrence avec les services offerts par la société de transport. Comment, pratiquement, là...

M. Beauchamp (Daniel) : En fait, c'est pour éviter ce qui s'est passé un peu... ce qu'on a observé ailleurs dans le monde, dans des villes américaines, et ainsi de suite. C'est qu'il y a des services qui se sont improvisés, donc, du type

uberHOP, qui décident de mettre en place... s'installer dans les services du transport en commun, donc sur les circuits, sans aucune permission, sans aucune autorisation et commencer à voyager de la clientèle, évidemment sur des lignes à très fort achalandage, donc... Et ce qu'on dit, nous, c'est : Faire ça comme ça, c'est aller à l'encontre... Parce qu'on investit des millions et des milliards de dollars en matière de développement du transport en commun. Ce qu'il faut réfléchir, c'est comment on va rendre cet investissement-là le plus avantageux pour l'ensemble de la population, pour le retour sur investissement, le coût unitaire par déplacement, ainsi de suite. Donc, c'est dans ce sens-là. Il faut juste rappeler que l'organisation du transport collectif, dans une ville, que ce soit à Montréal, que ce soit à Québec, que ce soit à Trois-Rivières, ça relève des sociétés de transport, il n'y a pas personne qui peut s'improviser transporteur public, là, tout d'un coup, là, ce n'est pas... et on veut juste le rappeler, tout simplement.

M. Surprenant : O.K., je comprends. Bien, écoutez, moi, c'était la question que j'avais à vous poser, additionnelle, mes collègues ont posé pas mal toutes les questions que je voulais poser, donc ça répond à mes questions. Si vous avez des points à ajouter, soyez bien à l'aise.

M. Beauchamp (Daniel) : Non, ça va.

M. Surprenant : Très bien. Merci.

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

M. Khadir : Bon, je profite du fait que vous avez abordé un sujet qui présente un noeud pour, disons, l'industrie du taxi et aussi le transport adapté, comment essayer de maximiser l'offre de services dans les endroits mal desservis. Et on sait très bien que les applications technologiques qui sont à notre disposition pourraient offrir une solution. Dans l'exemple que vous avez choisi, entre Montréal et Saint-Jérôme, une des solutions pourrait être justement une application uniformisée à l'échelle de l'ensemble du territoire du Québec ou, par législation, une obligation dans toutes les applications — ça pourrait même être un projet pilote — pour toutes les applications qui concernent le répartition des usagers à transport réduit pour devoir se mailler entre eux, de trouver les moyens de se parler, de les contraindre en quelque sorte de s'entendre pour qu'à partir du moment où il y a un véhicule qui est parti de Montréal et qui est enregistré dans le système comme transportant quelqu'un dans une autre agglomération, à partir de ce moment-là, il est autorisé, sur une période donnée de la journée, la moitié de la journée, les six heures qui suivent, ça sera à décider ou à regarder... cette personne-là est autorisée à puiser, à rentrer dans le territoire de répartition de l'autre agglomération. Puis ça, ce serait très facile à envisager. Est-ce que vous voyez un impondérable avec ça?

M. Beauchamp (Daniel) : Non, pas du tout, c'est tout à fait génial, là. C'est vraiment dans ce sens-là quand j'expliquais, tantôt, que la technologie, maintenant, permet d'avoir une vision globale. Et donc on va plus loin, vous avez raison, le client pourrait voir cette disponibilité-là durant le courant de la journée et obtenir un déplacement qu'il n'aura jamais l'occasion d'avoir sans un outil de cette nature-là.

M. Khadir : Et cette manière de répartir l'offre de services évite qu'en décloisonnant sans tenir compte de l'autre réalité qui a été abordée par ma collègue de Taillon... de Vachon...

Maintenant, est-ce que vous pensez que ce serait utile pour l'ensemble de l'industrie, pas juste le transport adapté, que ça se fasse à l'échelle aussi de tout le... une fois qu'on le teste, mettons, pour le transport adapté, qu'on l'étende rapidement à l'ensemble du territoire et pour l'ensemble des répartiteurs?

M. Beauchamp (Daniel) : Oui. Et je vous... En fait, avec mes collègues, là, des sociétés de transport, c'est aussi par rapport à tout le volet du transport sur demande qu'on veut faire une forme de rabattage ou du service plus local dans les zones où il n'y a pas de service de transport en commun. Je pense qu'à partir du moment, encore là, où on a les outils pour faire ce type de travail là... Parce que ça va être important de faire en sorte que les services qui vont... l'affluence qui va être amenée vers des modes lourds, aussi, le transporteur puisse les voir, puisse en prendre connaissance pour être capable de s'ajuster, être capable d'avoir des autobus en quantité suffisante, et ainsi de suite.

Le Président (M. Reid) : Merci. Merci, merci. Malheureusement, le temps est écoulé, j'ai laissé même dépasser un petit peu. Alors, écoutez, il nous reste à vous remercier de votre contribution aux travaux de la commission.

La commission est suspendue pendant quelques instants. Je vous demande de rester à vos places et je demande à nos prochains invités de prendre place.

(Suspension de la séance à 17 h 40)

(Reprise à 17 h 42)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous continuons nos travaux. Je voudrais souhaiter la bienvenue maintenant à l'Association haïtienne des travailleurs du taxi, à ses quatre représentants. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation, je vous demanderais de commencer par vous présenter et présenter les personnes qui vous

accompagnent pour les fins de l'enregistrement. Après votre présentation, nous aurons une période d'échange. Alors, à vous la parole.

Association haïtienne des travailleurs du taxi (AHTT)

M. Estimable (Bernard) : Merci, M. le Président. M. le ministre Daoust, Mmes et MM. les députés, distingués membres de la commission, bonjour. Mon nom est Bernard Estimable, chauffeur, et propriétaire, et président de l'Association haïtienne des travailleurs du taxi. M. Jean Vicot Neptune, M. Henriot Rosarion et M. Wilson Jean Paul. À ma droite, M. Henriot Rosarion, propriétaire et secrétaire de l'association, et au bout M. Wilson Jean Paul, chauffeur, et propriétaire, et conseiller de l'association. M. Jean Paul est aussi le représentant élu des propriétaires de taxi sur le conseil d'administration du Bureau du taxi de Montréal.

D'entrée de jeu, nous tenons à remercier le ministre des Transports, M. Daoust, d'avoir tenu dans un délai court cette commission parlementaire sur le transport rémunéré de personnes par automobile et de nous permettre d'exprimer notre vision et nos recommandations sur l'avenir du taxi au Québec. De plus, nous tenons à féliciter tous les parlementaires et les membres de cette commission.

Brièvement, l'Association haïtienne des travailleurs du taxi est un organisme sans but lucratif fondé en 1982 par des chauffeurs de taxi revendiquant leurs droits civiques dans l'exercice de leurs fonctions. M. le ministre, M. le ministre Daoust, il y a urgence d'agir.

À présent, permettez-moi de céder la parole à M. Henriot Rosarion.

M. Rosarion (Henriot) : Merci, M. Estimable. Bonjour à tous et à toutes. Concernant mon intervention, je vais initialement parler de l'influence du taxi sur la communauté haïtienne; en deuxième lieu, de la problématique actuelle; en troisième, les quatre grands enjeux que le ministre... pour cette consultation; et, pour finir, nos recommandations et conclusions.

À propos de l'influence du taxi de la communauté haïtienne, ses membres sont très présents dans le taxi montréalais. De nos jours, il est approprié de parler de l'impact positif du taxi sur la communauté. Le taxi constitue son premier investissement, on parle de 350 millions de dollars. En tant que communauté, nous contribuons généreusement au développement de la société québécoise et nous trouvons qu'il est normal d'agir ainsi, puisque nous faisons confiance en cette dernière ainsi qu'à ses lois. Voilà ce qui facilite ce vivre-ensemble et de nous permettre à tous et chacun de s'y intégrer dans l'harmonie et le respect de ces lois.

On n'est pas uniques dans cette situation, bien d'autres communautés le sont aussi. La problématique commence en octobre 2014, lorsque la multinationale Uber B.V. arrive dans ce qu'il croit être le far west québécois. Il lance ce qu'il appelle un service de covoiturage commercial sur le territoire de la ville de Montréal. Désormais, il permet à quiconque le désirant, quand bon lui semble, de se transformer en chauffeur de taxi, faisant fi publiquement des lois que vous, Mmes et MM. les parlementaires, vous avez mises en place. Aujourd'hui, cette prolifération du transport illégal continue sans que les autorités et l'État québécois veuillent y mettre un frein. Imaginez-vous dans quel état d'esprit on se trouve lorsqu'on se fait voler en plein visage jour après jour. Nous sommes des professionnels du taxi. Nous gardons notre sang-froid parce que nous avons confiance qu'ici, au Québec, on vit dans un État de droit.

Nous avons participé à plusieurs manifestations et nous avons arrêté tout moyen de pression durant les travaux de cette commission, tandis qu'Uber continue de plus belle. Nous voulons souligner, si aucune mesure n'est prise pour freiner ce fléau, qui constitue un vrai casse-tête pour les 22 000 familles qui vivent de cette industrie, nous allons manifester constamment devant les points que nous trouvons stratégiques.

M. le ministre, nous sommes conscients de ce que vous attendez de l'industrie du taxi, soit une restructuration et une modernisation de ses services en phase avec la technologie afin de répondre aux besoins de déplacement de nos usagers. Cependant, le tout doit se faire en conformité avec les principes suivants, comme vous avez dit : assurer la sécurité des passagers, permettre une amélioration du service offert au bénéfice de diverses clientèles et assurer un environnement d'affaires équitable pour tous. Nous sommes prêts, disposés à travailler sur les attentes afin que l'industrie du taxi soit innovante et compétitive, mais nous voulons que l'État québécois instaure des moyens efficaces pour faire respecter ses lois.

À propos des quatre grands enjeux de cette commission, le premier étant le maintien des responsabilités de l'État pour assurer la sécurité des usagers, l'État québécois est responsable de la sécurité des usagers dans le transport rémunéré de personnes par automobile, il doit continuer à exercer son rôle dans ce domaine sans aucun compromis. À notre avis, le fondement de cette sécurité repose sur trois facteurs essentiels : la sécurité de l'automobile-taxi, la clientèle et les chauffeurs.

En ce qui concerne la sécurité de l'automobile, il est primordial, afin d'offrir ou d'effectuer un transport rémunéré de personnes par automobile, que l'individu soit autorisé par un permis de propriétaire de taxi. Nous demandons le maintien des conditions pour obtenir et opérer un taxi. Quant à la sécurité de la clientèle et des chauffeurs, le chauffeur doit être détenteur d'un permis de chauffeur de taxi, ainsi que toutes les obligations qui s'y retrouvent.

Deuxième enjeu : l'amélioration du service offert à la clientèle. À notre avis, l'amélioration de la qualité de nos services est un processus récurrent qui doit être remis en question de façon périodique par l'ensemble de l'industrie du taxi de sorte à obtenir une amélioration continue de nos services. L'existence du Bureau du taxi représente une belle opportunité, celle du développement du taxi sur l'île de Montréal. Au printemps 2014, la ville avait mis sur pied une commission, les travaux de cette commission ont résulté en une politique sur l'industrie du taxi que nous appuyons. En effet, cette politique municipale vise cinq objectifs qui s'intègrent parfaitement aux objectifs de cette commission.

• (17 h 50) •

Troisième enjeu : la mise en place d'un environnement d'affaires équitable. De prime abord, pour faire du transport rémunéré de personnes par automobile, pour nous, il est indispensable d'y être autorisé par un permis de taxi et tout aussi

indispensable que le chauffeur soit détenteur d'un permis de taxi, sachant que par décret le gouvernement peut, pour chaque agglomération, indiquer le nombre maximal de permis pouvant être délivrés par la Commission des transports tout en tenant compte de la demande de service et de la rentabilité des entreprises de taxi. C'est ce qu'on appelle la gestion de l'offre ou le contingentement. Nous demandons le maintien du contingentement. Si le gouvernement veut aller de l'avant dans la modification de l'offre, il doit prendre en considération les points suivants : l'indemnisation des propriétaires de taxi à la valeur marchande de janvier 2014. Les chauffeurs et propriétaires ont acheté un emploi avant tout, et ce permis constitue... pourrait être leur fonds de pension. Alors, ce serait le prix du permis, perte d'emploi et revenus, les impacts familiaux et sociaux que ça pourrait engendrer.

Le quatrième et dernier enjeu : l'émergence de nouveaux modèles d'affaires pour faciliter l'arrivée de nouvelles technologies. Depuis 2009, lorsque le gouvernement a permis l'utilisation des écrans dans les voitures, l'industrie du taxi s'est vite mise à la tâche afin de développer de nouvelles applications pour répondre aux besoins de la clientèle en fermement que nos recommandations puissent être analysées et retenues de manière à contribuer à l'amélioration de nos services. Merci. Nous sommes disponibles à vos questions. Et j'espère qu'il vous en reste, parce qu'on est les derniers à passer.

Le Président (M. Reid) : 30 secondes.

M. Rosarion (Henriot) : 30 secondes? Bon, concernant la dernière partie de mon intervention, ce sont nos principales recommandations. En fait, s'il reste 30 secondes, je vais conclure, on arrive à la conclusion : Nous souhaitons fermement que nos recommandations puissent être analysées et retenues de manière à contribuer à l'amélioration de nos services. Merci. Nous sommes disponibles à vos questions. Et j'espère qu'il vous en reste, parce qu'on est les derniers à passer.

Le Président (M. Reid) : Merci. Vous aurez l'occasion pendant la période d'échange également d'insister sur des points qui vous intéressent davantage. Nous allons commencer la période d'échange. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Daoust : Merci, M. le Président. D'abord, M. le président Estimable, bienvenue. Vos collègues, MM. Neptune, Rosarion, M. Jean Paul, bienvenue à cette commission. Vous êtes les derniers, mais vous n'êtes pas les moindres. Alors, soyez rassurés de ce côté-là.

D'abord, j'apprécie beaucoup que, comme communauté, vous vous soyez regroupés dans une communauté. Vous êtes très présents dans cette industrie-là, je le sais.

Mais vous avez dit un chiffre, puis mon oreille de banquier a cillé un peu, alors je veux bien comprendre. Vous avez parlé de 350 millions. Ça, ça veut dire que la communauté haïtienne à Montréal, dans l'industrie du taxi, est propriétaire d'un bon nombre de permis. Est-ce que je me trompe?

Une voix : Exactement.

M. Daoust : C'est ça?

M. Neptune (Jean Vicot) : ...1 700 propriétaires de permis dans les trois agglomérations, les agglomérations A-11, A-12 et A-5.

M. Daoust : D'accord. Et ça, ça veut dire que vous avez fait des miracles pour faire ces financements-là, parce que, les permis, on ne les donne pas, les permis se vendent sur le marché et ils sont relativement chers.

M. Neptune (Jean Vicot) : Comme ont dit souvent les intervenants qui étaient venus ici, c'est des hypothèques, on n'a pas... Si on a le quart... Par exemple, le taxi, à l'époque de 1994, ça se vendait à 50 000 \$. Si vous avez le quart de cette somme-là, donc, on va vous donner l'hypothèque pour les trois quarts.

M. Daoust : Je comprends ça, mais je trouve quand même admirable... Parce qu'à moins que la communauté haïtienne, quand elle arrive au Québec, soit historiquement riche, le quart est quand même beaucoup d'argent, c'est beaucoup d'argent, puis il faut le trouver. Alors, je trouve admirable ce que vous faites, c'est ce que je voulais vous dire simplement.

Maintenant, vous qui travaillez beaucoup dans Montréal... Parce que Montréal est une zone qui est particulière. En fait, on a la moitié des permis de taxi du Québec qui se retrouvent dans la région métropolitaine de Montréal et on a des zones. Et, bien sûr, vous faites beaucoup d'heures, et vous passez de A-11 à A je ne sais pas quoi, puis vous voyagez pleins puis vous revenez vides. Votre perspective, vous qui êtes là au quotidien puis de longues heures, votre perspective sur les agglomérations, est-ce que, dans votre idée, on doit conserver ce système-là où on fait un voyage plein puis un retour à vide ou on doit avoir de la flexibilité? Et, si vous pensez à de la flexibilité, vous la voyez comment?

M. Neptune (Jean Vicot) : Bon, je pense que, moi, en tant qu'administrateur de la société paramunicipale... La ville a commandé une étude par la Polytechnique, et la Polytechnique est en train d'étudier, par exemple, la gestion de l'offre et la demande, et même les agglomérations aussi, à savoir combien y a-t-il de courses dans les heures achalandées, et je pense qu'à la sortie de cette étude-là on pourra essayer de faire quelque chose pour que les agglomérations... Par exemple, dans A-11, il y a 3 919 taxis, tandis que dans A-5 il y en a 312 et dans l'autre il y en a 171. Donc, lorsqu'on fait

le tout, ça fait 4 500 taxis et quelques, tandis que, dans l'agglomération A-11, il y a tellement de taxis, on dirait, à certaines soirées qu'on travaille, il y a plus de taxis qu'il y a de clients, à savoir que les lanternons sont restés allumés et tandis qu'il n'y a pas de client. Donc, je pense qu'à la suite de cette étude-là que la ville de Montréal a commandée on va devoir s'asseoir pour que la répartition soit faite équitablement.

M. Daoust : Je n'avais pas entendu parler de cette étude-là qui avait été commandée. Alors, est-ce que vous savez s'ils doivent la produire bientôt?

M. Neptune (Jean Vicot) : Ça devrait parce que ça a été commandé il y a deux ans de cela, parce qu'à mon deuxième mandat à la société paramunicipale on avait déjà commencé. Donc, ça, pour moi, ça devrait achever, là, au cours des mois prochains.

M. Daoust : D'accord. Et, parallèlement aussi, l'autre difficulté qu'on rencontre particulièrement à Montréal, c'est que justement il y a des heures où il y a beaucoup de demandes puis il y a des moments où c'est beaucoup plus calme. Est-ce que, comme association, la modulation des frais, qui pourraient être de 50 % du tarif normal ou de 200 % du tarif normal pour être capable tout au moins d'intéresser à des heures moins populaires mais où il y a quand même une demande... est-ce que c'est quelque chose que vous considérez positivement ou à laquelle vous pensez qu'on ne devrait pas bouger?

M. Neptune (Jean Vicot) : J'ai suivi avec une attention soutenue le discours de M. Taillefer, qui disait qu'à partir de 10 heures jusqu'à 3 heures c'est complètement mort. Il y a des heures de pointe, c'est 8 heures à 10 heures, et ça recommence à partir de 4 heures. Je pense que ça prend des études pour savoir comment faire ça. Et, imaginez-vous bien, vous pouvez rester en attente d'un client pendant deux heures, 2 h 30 min, et surtout on s'approche de l'éché.

Donc, avec l'arrivée de la nouvelle technologie, avec des études, c'est quelque chose qu'on est prêts à aborder ou du moins à consentir, là, pour que l'équité entre... Quand il y a beaucoup de demande, donc, on devrait avoir un prix... ou du moins quand il n'y en a pas, pour que le chauffeur ne s'en tire pas avec une cotisation... du moins un salaire de 80 \$ après avoir fait à peu près 12 à 14 heures.

M. Daoust : D'accord. Écoutez, moi, j'aurais beaucoup de questions encore, mais je vais quand même laisser la chance à mes collègues de pouvoir poser des questions aussi. Alors, je vous remercie beaucoup, messieurs.

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

M. Boucher : Alors, bonjour, messieurs. Vous avez parlé tantôt, bon, d'un de vos points concernant l'amélioration du service à la clientèle. Vous savez, bon, le taxi peut être vu comme un moyen de transport qui va me prendre au point A puis m'amener vers le point B. Souvent, on parle d'usager, puis, moi, c'est toujours un mot qui m'irrite un peu, là. Tu sais, quand je vais au restaurant, je ne suis pas qu'un mangeur, je suis un client, puis, tu sais, pour le même plat, la même qualité, si j'ai eu un bon service ou un service plus ordinaire, bon, mon expérience va être différente.

Avez-vous des vues comment l'expérience client de... si je monte dans votre taxi, là, le 15 minutes, la demi-heure que je vais passer en votre compagnie, comment tout ça peut être amélioré puis dynamisé pour que l'expérience client fasse que je vais aller spontanément plus vers l'industrie du taxi qu'une industrie cow-boy, comme on disait tout à l'heure, là, qui peut-être a plus intérêt à mon argent qu'à mon bien-être, là?

M. Jean Paul (Wilson) : En fait, il y a deux facteurs dans cette question. Pour vous répondre clairement, cela dépend de l'humeur du passager qui rentre dans la voiture, parce que, comme professionnels de l'industrie, quand un client embarque dans la voiture, ça dépend, il faut jouer ce qu'on appelle la psychologie pour voir. Si le client est en état de parler, de converser, on converse avec le client pour lui rendre le 15 minutes ou bien cinq minutes du trajet agréablement, mais, si le client n'est pas de bonne humeur ou bien il monte, il se fige dans son téléphone, comme professionnels, on a le droit de respecter sa façon de se tenir, parce que c'est le client qui nous donne notre gagne-pain, donc nous sommes obligés de combiner avec la situation.

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

• (18 heures) •

M. Simard : M. le Président. D'abord, merci d'être avec nous, bien sûr. Je fais un petit peu de pouce sur ce que mon collègue vient de parler. Que penseriez-vous d'un organisme de surveillance avec inspecteurs, on a eu des propositions dans ce sens-là, là, mais avec, je vous dirais, des inspecteurs mais des clients secrets qui, nécessairement, analyseraient? Et, bien sûr, vous comprendrez que, lorsqu'on veut faire une évaluation, il y aurait aussi des pénalités par rapport au service médiocre ou des services bonifiés, bien sûr.

M. Jean Paul (Wilson) : Ça, c'est ce qui va améliorer notre qualité de travail. C'est-à-dire, un client-mystère qui rentre dans notre voiture, eh bien, cela va nous donner une cote, ça va donner au client un indice, c'est-à-dire quel genre de chauffeur qu'il a affaire. Donc, ça veut dire, le chauffeur n'a pas besoin de savoir si c'est un client-mystère ou si c'est un client régulier, donc normalement il doit se comporter professionnellement de manière à offrir à un client... Quand on met un client-mystère, au contraire, ça nous aide un peu à donner un meilleur service, quoi.

M. Neptune (Jean Vicot) : Juste pour ajouter à ce que dit mon collègue, la ville de Montréal a instauré cette méthode-là, l'application des clients-mystères, ça a été fait pour le transport adapté, justement, pour qu'il n'y ait pas de surcharge, tout ça. Mais, avec la nouvelle politique, donc, un client peut évaluer un chauffeur de taxi. Et, savez-vous, il y a une étude qui est sortie très récemment : 85 % de la clientèle est satisfaite de la, comment dire... de la qualité du service aussi.

Une voix : C'est plus que pour les politiciens.

M. Neptune (Jean Vicot) : Donc, c'est l'étude qui est, en fait, sortie qui a relevé ça.

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

M. Simard : Rapidement une dernière question, M. le Président : Avec les technologies, lorsqu'il y aura potentiellement des changements, est-ce que vous croyez qu'avec les nouvelles technologies utilisées aujourd'hui, dans lesquelles on est en mesure, bien sûr, d'évaluer l'achalandage de telle heure à telle heure, entre telle heure et telle heure, etc., là, les prix, nécessairement, devraient être révisés à chaque année, en conformité, bien sûr, de l'utilisation de l'industrie? J'aimerais vous entendre à ce niveau-là.

M. Rosario (Henriot) : Si je peux vous répondre là-dessus, c'est que nous, on propose que les prix soient modulés en mettant... en fonction des jours, ainsi de suite, de qualité, la grandeur de l'auto, ainsi de suite, mais par contre on est contre le fait que les prix soient en fonction de l'offre et de la demande. Et c'est juste ça qu'on peut dire pour ça.

M. Simard : Merci beaucoup.

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

M. Bolduc : Merci, messieurs. Écoutez, je dois d'abord vous dire que vous avez fait un très bon mémoire, parce que vous avez évidemment suivi toutes les consultations, vous nous avez amené plusieurs recommandations, donc vous avez été très attentifs. Évidemment, vous avez un intérêt dans votre métier. Et vous nous avez fait une liste très détaillée, que j'apprécie beaucoup, parce que c'est peut-être le mémoire où on peut avoir le plus... le meilleur résumé de ce que l'on a entendu en commission.

Par contre, dans vos 27 éléments, il y en a un qui me surprend un peu, vous qui êtes détenteurs de 1 500 permis, où vous nous dites : On devrait limiter à cinq le nombre de permis qu'une personne peut posséder. Je voudrais vous entendre un peu plus là-dessus, parce que vous parlez d'éviter la spéculation.

M. Rosario (Henriot) : Si je peux répondre là-dessus, c'est que les statistiques vous le disent, que, dans l'industrie du taxi, c'est plutôt des artisans qui détiennent les permis, et ce qu'on suggère au gouvernement, une des recommandations qu'on n'a pas eu le temps de présenter, c'est que le chauffeur, le propriétaire puisse louer son permis, comme tel, parce que présentement le permis est attaché avec un véhicule et il n'est pas dissociable. Taxi Téo a fait cette démonstration-là qu'ils pouvaient louer, mais, pour nous, on devrait avoir aussi l'opportunité de louer notre permis aussi. Donc, quand on arrive avec cette fonction de location, donc, ça peut devenir une source de spéculation financière où quelqu'un pourrait décider d'acheter des milliers de permis et fait juste les louer, ainsi de suite, pour avoir un revenu, augmenter le... C'est pour ça, pour éviter que des grandes entreprises ou juste des spéculateurs se rendent dans le marché, pour laisser la chance aux artisans d'en encore détenir leurs permis, être en mesure de louer pour leur fonds de pension, et ainsi de suite.

M. Bolduc : Merci.

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

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Bien, bienvenue, M. Jean Paul, M. Estimable, M. Rosario et M. Neptune. Merci d'être venus en commission parlementaire.

Et je prends souvent la peine de souligner les avancées technologiques de l'industrie du taxi, étant donné les rumeurs urbaines qui ont circulé, disons ça comme ça. Donc, vous nous dites : «La compagnie Diamond est la première qui a mis en place [des nouvelles technologies] de géolocalisation dans son système de répartition [d'appels]. La Coop des propriétaires de taxi de Laval, en collaboration avec l'entreprise québécoise Fraxion, ont développé une technologie de répartition par géolocalisation, dès 2009...» Donc, ça ne date pas d'hier, les avancées technologiques dans l'industrie du taxi. Je trouve que c'est important de le mentionner, parce qu'il faut vraiment briser cette rumeur urbaine là. Donc, merci de nous en informer.

Et je vois que, dans vos recommandations, vous proposez l'obligation d'un système de géolocalisation dans tous les véhicules, associé à une application mobile.

M. Neptune (Jean Vicot) : Si je prends le soin de venir avec une tablette, c'est justement pour vous dire qu'on ne peut pas prendre, par exemple, Uber comme un modèle de la technologie, parce que, comme on a mentionné

dans notre mémoire, la compagnie Diamond a été la première, justement, à intégrer ce système de géolocalisation. Et moi, j'ai apporté ça et j'ai travaillé avec Boisjoly, de M. Vallée. Donc, toutes les associations à Montréal sont équipées de ce système-là.

Donc, quelle différence y a-t-il entre une tablette avec un téléphone? C'est justement, c'est plus lisible, une tablette, par rapport à avec un téléphone, mais ça, c'est plus sécuritaire. Et le système de géolocalisation, ça fait la même chose, c'est le même travail.

Et j'ai apporté aussi une machine de carte de crédit, parce que j'ai suivi les autres séances, on dirait qu'on parlait du taxi en 1980, et on est rendus à 2016. Donc, il n'y a pas un taxi à Montréal... Depuis le 17, ça a été un règlement de la ville, municipal, tous les chauffeurs de taxi doivent s'équiper d'une machine de carte électronique.

Donc, c'est juste pour vous dire que nous sommes des gens contemporains au niveau de la technologie. Donc, on n'a absolument rien à apprendre avec qui que ce soit qui sorte ailleurs, justement, pour se faire passer comme un modèle de la technologie.

M. Rosario (Henriot) : Est-ce que je peux ajouter? Est-ce que vous me permettez d'ajouter quelque chose?

Mme Ouellet : Oui, oui.

M. Rosario (Henriot) : En fait, la proposition était en fait de dire que toutes les voitures-taxis au Québec doivent être munies d'un système de géolocalisation pour permettre, en fait, à une application au niveau provincial de pouvoir y prendre place. Présentement, les taxis sont attachés à une association de service, et on sait qu'ils ne pourront pas prendre des appels d'une autre compagnie ou d'une autre agglomération, tandis qu'on est ouverts aussi aux agglomérations, comme un peu Québec a mentionné, pour dire que, si une voiture va dans une autre agglomération, elle pourrait, comment je pourrais dire, là... elle pourrait recevoir un appel d'une autre agglomération qui n'est pas la sienne pour revenir. Et c'est pour ça que, toutes les voitures, nous pensons qu'elles doivent être munies d'un système de géolocalisation.

Mme Ouellet : Donc, c'est justement... merci, je voulais en venir à cette proposition, là, 8, que, dans le fond, vous dites : Ça devrait être une application provinciale pour que l'ensemble des chauffeurs de taxi aient la même application, peu importent les compagnies de taxi.

M. Rosario (Henriot) : Oui, exactement. C'est un système parapluie, qu'on pourrait l'appeler, où les associations de service auront leur application, où le client aurait le choix de prendre le taxi le plus proche.

M. Neptune (Jean Vicot) : Juste pour ajouter quelque chose, Mme Martine Ouellet, la députée, à Montréal il y a des indépendants aussi. C'est pour cela qu'on s'est dit qu'au niveau de la sécurité même des chauffeurs on aimerait que Montréal, avec toutes les associations de service, doivent se mettre ensemble, justement, pour sortir une application, de manière que les indépendants aussi pourraient en avoir une, tablette, juste pour sa sécurité aussi. C'est pour ça que dans notre mémoire nous avons inclus cela, c'est que tout le monde, peu importe que vous soyez indépendant ou vous êtes dans des associations de service, vous allez devoir s'équiper d'un système de géolocalisation. C'est justement pour la sécurité aussi.

Mme Ouellet : Donc, avec une application provinciale, ça permet même aux indépendants qui ne sont pas liés à une entreprise de taxi d'avoir également une application mobile.

• (18 h 10) •

M. Neptune (Jean Vicot) : Effectivement.

Mme Ouellet : Peut-être, en terminant, avec les quelques minutes qu'il me reste, vous avez plusieurs propositions concernant la prolifération du transport illégal. Parce que malheureusement c'est encore toléré, même s'il y a des moyens de pouvoir faire des suspensions. Donc, j'aimerais ça que vous nous proposiez vos recommandations pour faire cesser le transport illégal.

M. Jean Paul (Wilson) : Alors, MM., Mmes les membres de l'Assemblée, ce que je trouve aberrant, c'est que je vois que M. Guillemette, le P.D.G. d'Uber taxi, était venu dans cette enceinte, l'ancien ministre des Transports lui avait dit qu'il était illégal, il a persisté pour dire qu'il n'était pas illégal. Et tout le monde dans l'Assemblée lui disait qu'il était illégal, ce qu'il fait, le travail qu'il fait, il encourage des gens honnêtes à faire du transport illégal, il a insisté fermement devant le ministre du Transport. Je trouvais que c'est aberrant que le ministre a pleins pouvoirs... Pour qu'un individu qui fait un travail illégal, pour que... persiste devant quelqu'un d'autorité, c'est ça que je trouve aberrant.

Alors, moi, je demande au ministre : Il est temps, il est temps qu'on agisse, que vous agissiez, M. le ministre, parce qu'un individu ne peut pas... parce que vous êtes détenteur de l'autorité, c'est vous qui êtes ministre du Transport...

Le Président (M. Reid) : Je m'excuse de vous interrompre, mais vous parlez au président de la commission, s'il vous plaît.

M. Jean Paul (Wilson) : Oh! je m'excuse. Je m'excuse, je m'excuse, M. le Président.

Donc, ça, c'est une façon pour vous dire que, un individu qui agit illégalement, nous, nous agissons avec la loi, les règlements, et que les lois sont faites par vous, les membres de l'Assemblée nationale. Alors, un individu devant

vous, un seul individu, vous met en défi, et, jusqu'à présent, on demande une trêve, qu'il arrête son service, il dit non. Alors là, moi, je ne sais pas quoi dire.

C'est à vous, M. le Président. Je réponds à la question, s'il vous plaît.

Le Président (M. Reid) : Oui, merci. Mme la députée de Vachon, il vous reste une minute.

Mme Ouellet : Donc, je pense que vous avez plusieurs propositions que vous nous déposez concernant tant les montants de pénalité qui doivent être augmentés que la saisie du permis de conduire, la saisie du véhicule sur une plus longue période et des points d'inaptitude. Donc, je pense que c'est des choses, là, qui pourraient augmenter les coffres à outils du ministre, même s'il en a déjà et qu'il pourrait déjà agir pour faire suspendre et cesser le transport illégal.

Dans les autres recommandations que vous avez, et ça, je pense que c'est revenu à plusieurs reprises, c'est la question du tarif, donc de pouvoir... et vous l'avez abordé un petit peu plus tôt, de pouvoir développer des tarifs de jour, de soir, de fin de semaine, de jour férié. Donc, vous entendre sur ça.

M. Rosario (Henriot) : Oui. En fait, la Commission des transports est déjà...

Le Président (M. Reid) : Malheureusement, il ne reste plus de temps. Très rapidement, allez-y, je vous donne quelques instants.

M. Rosario (Henriot) : Oui. La Commission des transports est déjà en mode pour faire les tarifs. Ce qu'on demande au ministre, c'est de donner plus de pouvoir à la Commission des transports, parce qu'aujourd'hui on peut suggérer différents types de tarifs, mais, une fois que la loi est faite, on ne reviendra pas devant la loi pour dire : Ah! bien tel type de tarifs est bon, ça fait que de donner cette possibilité à la Commission des transports d'analyser les nouveaux types de tarifs qui pourraient être imposés. Merci.

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

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, M. Estimable, M. Neptune, M. Rosario et M. Jean Paul, bonjour. Merci d'être là.

Je voudrais vous poser une petite question au niveau des points... recommandations 14 et 16. Je les mets en contexte les deux. La 14, c'est que vous dites qu'il n'est pas nécessaire d'apporter des changements aux agglomérations actuelles. Par contre, à la 16, vous suggérez de permettre un permis d'intermédiaire en service provincial afin de promouvoir et permettre le développement d'une ou des applications provinciales.

Donc, comment vous voyez sur le plan pratique qu'un puisse opérer provincial et que, les autres, vous allez les maintenir dans des agglomérations?

M. Rosario (Henriot) : En fait, notre recommandation principale, c'est qu'un permis de taxi reste attaché à une agglomération. Donc, c'est son territoire de base de travail, donc il est responsable de la qualité de service, que ce soit du temps de réponse, dans cette agglomération-là.

Par contre, s'il va dans une autre agglomération où il y a une disponibilité, où il pourrait obtenir une course... Donc, c'est pour ça qu'on dit que le permis de taxi doit rester à des agglomérations. Et, selon les...

M. Surprenant : Mais comment...

M. Rosario (Henriot) : Pardon?

M. Surprenant : Comment fonctionnerait alors le permis provincial?

M. Rosario (Henriot) : Bien, ce qu'on voit, c'est qu'une application provinciale pourrait gérer le fait qu'on a besoin d'un taxi à un endroit X, exemple à Laval, dans un endroit, la priorité viendrait en premier aux taxis de Laval de le faire, et, si dans un délai très court il n'y a pas de voiture disponible, bien on pourra le donner à une voiture d'une autre agglomération qui est dans le paysage.

Une voix : Avoisinant.

M. Rosario (Henriot) : Avoisinant, avoisinant.

M. Surprenant : Je comprends. O.K. C'est intéressant. Ça peut être complexe à opérer, mais c'est quand même intéressant, effectivement.

Maintenant, la recommandation suivante, 17, vous dites que vous êtes en accord avec le covoiturage tel que défini dans la loi actuelle. Par contre, vous souhaitez préciser ce qu'on entend par «frais de transport». Alors, ma question, c'est : Est-ce que vous craignez, en quelque part, que, le covoiturage illégal, les gens peuvent étirer l'élastique et puis devenir une compétition illégale, finalement?

M. Rosarion (Henriot) : Bien, en fait, c'est le côté frais de transport. Est-ce qu'on peut inclure beaucoup de choses là-dedans? Alors, si les parlementaires pourraient clarifier qu'est-ce que c'est, le côté frais de transport, ce serait bien apprécié.

M. Surprenant : O.K. Maintenant, dans l'éventualité, là, où le ministre décide, là, de procéder à des changements, puis que tout le monde s'entend... Au point 18, vous suggériez des amendes minimales de 1 000 \$ et maximales de 3 000 \$... 30 000 \$, dis-je. Dans un contexte où tout le monde s'entend après les auditions et qu'il y a une loi qui plaît à tout le monde, est-ce que vous considérez alors que ces amendes-là devraient demeurer ou pourraient être moins élevées, puisqu'il y aurait eu un consensus puis...

M. Rosarion (Henriot) : Nous, ce qu'on peut dire, c'est que le ministre pourrait avoir bien d'autres façons de contrer le transport illégal, c'est juste des suggestions au niveau des tarifs.

Mais par contre ce qui est plus important pour nous, c'est à chaque amende il y a les points de démerite sur le permis de conduire. Et, l'organisateur, ce qui nous intéresse, maintenant, c'est l'organisateur de ce transport-là, lui doit être aussi pénalisé, et c'est ça que je pourrais mentionner. Lui, là, on propose jusqu'à... de 50 000 \$ et allant jusqu'à même la prison. En France, on parle de 150 000 € et deux ans de prison, alors, pour l'organisateur. Il ne faut pas que toute la pénalité vienne sur le simple citoyen, qu'il veut seulement faire son argent, tandis que lui, l'organisateur, lui continue à faire son argent.

M. Neptune (Jean Vicot) : Mais il y a un effet qu'on a constaté aussi. La ville de Montréal a émis près de... maintenant on est rendus à 800 contraventions et 800 saisies aussi, donc les mesures ne sont pas vraiment dissuasives, là, on dirait. C'est pour ça qu'on essaie de proposer une augmentation de ces amendes-là, pour que ça s'arrête, parce que la ville de Montréal a fait de son mieux, mais la ville est limitée. Les lois, c'est le gouvernement du Québec qui fait les lois, donc on a suggéré une augmentation de manière que les mesures de la ville de Montréal, ce soit plus dissuasif.

M. Jean Paul (Wilson) : Et, pour ajouter, pour ajouter, juste une petite minute, pour ajouter, c'est parce que les amendes, après les saisies, les amendes sont payées par la compagnie qui donne le travail. Donc, ça veut dire, si le montant est encore plus élevé, donc, ça pourrait avoir un effet dissuasif.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons passer maintenant au bloc des députés indépendants. M. le député de Mercier.

• (18 h 20) •

M. Khadir : Bienvenue, messieurs. M. Neptune, vous avez fait référence à la présence de M. Guillemette à cette commission. C'est vrai que, dans le fond, on aurait pu refuser sa présence, mais c'était un moyen aussi de faire son procès public, puis je pense que tous les députés présents ont, disons, exprimé beaucoup d'insatisfaction par rapport au refus d'Uber d'obéir à la loi.

Maintenant, j'espère que vous êtes satisfaits du fait que maintenant, grâce à quatre chauffeurs, en fait trois chauffeurs et une chauffeuse de la ville de Québec, il y a une enquête, M. Guillemette est sous enquête, les dirigeants d'Uber seront sous enquête de la Sûreté du Québec pour une plainte au criminel pour pratique dolosive et frauduleuse, pratique commerciale frauduleuse et dolosive. Donc, je pense qu'il faut compter sur la loi, j'espère, pour mener ça plus loin.

J'aimerais que vous me permettiez des questions qui vont sur le terrain politique. Parce que vous vous êtes demandé pourquoi on n'a pas agi plus vite à propos d'Uber. Je pense que personne n'est naïf ici, on le sait, le gouvernement libéral actuel ne veut pas contrarier le milieu des affaires, surtout le milieu des grandes corporations, des, hein, «big business», très important, et c'est leur choix, je peux comprendre, on a différentes visions. Donc, le lobby du milieu des affaires est très puissant. Et, si on est conscients de ça, je vous demande : Est-ce que vous pensez que quelque chose véritablement peut changer, s'il n'y a pas une conséquence politique pour un parti qui continue encore? Parce que, là, le ministre peut agir, tout le monde sait que le ministre peut agir contre Uber. Le ministre y va avec précaution parce que, malgré sa volonté, il y a d'autres impératifs qui viennent de plus haut. Si la communauté haïtienne continue en bloc à voter pour le Parti libéral, est-ce que vous pensez que le Parti libéral va changer d'orientation? Non, je vous le demande très sincèrement, ce n'est pas partisan. C'est que notre comportement politique a un impact.

M. Jean Paul (Wilson) : Moi, pour vous répondre sincèrement, depuis mon entrée, depuis 30 ans que je suis au Québec, je suis Parti libéral, sans vous le cacher. Alors, moi, je suis déçu du Parti libéral, sincèrement, messieurs, messieurs et mesdames, je suis déçu du Parti libéral pour sa lenteur de prendre une décision, parce que notre communauté est... Moi, je vous assure, mesdames messieurs, je fais 18 heures de travail, 18 heures de travail, je n'arrive pas à payer mon hypothèque de taxi. C'est inadmissible parce que moi, je vote, je vote, je vote, j'ai confiance aveuglément, je vote... Certainement cette année, là... dans deux ans, je vais réfléchir.

M. Khadir : Non, mais l'ensemble de la communauté...

Le Président (M. Reid) : M. le député de Mercier, le temps est écoulé. Je laisserais terminer notre témoin, mais le temps est terminé, est écoulé.

Alors, il me reste à vous remercier, messieurs, pour la contribution que vous apportez à nos travaux. Je vous demanderais...

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : S'il vous plaît! La séance n'est pas levée. Attention! Attention, s'il vous plaît! S'il vous plaît!

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! MM. les députés, à l'ordre, s'il vous plaît! La séance n'est pas terminée.

Mémoires déposés

Alors, je dois officiellement déposer les 14 mémoires qui ont été présentés par les personnes ou les organismes qui n'ont pas été entendus lors des auditions. Ces mémoires seront disponibles sur le site de l'Assemblée nationale dans les 48 heures.

Je peux maintenant dire que la commission a accompli son mandat et ajourne ses travaux sine die. Merci.

(Fin de la séance à 18 h 24)