



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 25 mai 2016 — Vol. 44 N° 70

Consultations particulières sur le projet de loi n° 100 — Loi
modifiant diverses dispositions législatives concernant
principalement les services de transport par taxi (2)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 25 mai 2016 — Vol. 44 N° 70

Table des matières

Auditions (suite)	1
Kéroul	1
Taxelco inc.	8
Équiterre	15
Regroupement des travailleurs autonomes métallos, section locale 9840 (RTAM)	22
Ville de Québec	30
Bureau du taxi de Montréal	38

Intervenants

M. Pierre Reid, président
M. Pascal Bérubé, vice-président

M. Jacques Daoust
M. Ghislain Bolduc
Mme Martine Ouellet
M. Claude Surprenant
M. Serge Simard
M. Marc H. Plante
M. Mathieu Lemay
M. Amir Khadir

* M. Olivier Collomb d'Eyrames, Kéroul
* M. Thierry St-Cyr, Taxelco inc.
* M. Sidney Ribaux, Équiterre
* M. Philippe Cousineau Morin, idem
* M. Benoit Jugand, RTAM
* M. Hicham Berouel, idem
* M. Régis Labeaume, ville de Québec
* M. Marc Des Rivières, idem
* Mme Linda Marchand, Bureau du taxi de Montréal

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 25 mai 2016 — Vol. 44 N° 70

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 100 — Loi modifiant
diverses dispositions législatives concernant principalement
les services de transport par taxi (2)**

(Onze heures vingt et une 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 appareils électroniques.

La commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 100, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi.

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

La Secrétaire : Non, M. le Président, il n'y a aucun remplacement.

Auditions (suite)

Le Président (M. Reid) : Alors, voici l'ordre du jour pour cet avant-midi. Nous entendrons les organismes suivants : d'abord Kéroul, et ensuite Taxelco.

Alors, je voudrais souhaiter la bienvenue au représentant de Kéroul. Vous avez une dizaine de minutes pour faire votre présentation. Je vous demanderais auparavant de vous présenter pour les fins de l'enregistrement. Et donc vous avez la parole.

Kéroul

M. Collomb d'Eyrammes (Olivier) : Merci. Je m'appelle Olivier Collomb D'Eyrammes, et je suis donc ici aujourd'hui pour représenter l'organisme Kéroul.

Donc, le mémoire que je vais vous présenter vous a été acheminé, je pense, il y a quelques minutes à la secrétaire de la commission. Ce mémoire a été rédigé par Kéroul en collaboration avec le regroupement des organismes de personnes handicapées de la Capitale-Nationale, le ROP 03, qui est l'organisme où je travaille. Ayant collaboré à la rédaction de ce mémoire pour ce qui concerne spécifiquement les personnes ayant des limitations, j'ai accepté de présenter les recommandations de Kéroul devant cette commission parlementaire, recommandations dédiées aux personnes ayant des limitations qui se retrouveront en bonne partie dans l'avis qui vous sera transmis plus tard par le ROP 03.

Le 10 mars dernier, Kéroul déposait un mémoire sur le transport rémunéré des personnes. Le titre de ce mémoire exprimait clairement la demande de Kéroul : *Qui peut offrir aux personnes handicapées un service de taxi équivalent à celui dont dispose l'ensemble de la population?* Le mémoire s'appuyait sur le droit fondamental des personnes handicapées à bénéficier d'un service de taxi équivalent aux autres citoyennes et citoyens. L'industrie du taxi est en mesure d'offrir un tel service au bénéfice des personnes handicapées, tel n'étant pas le cas des services de partage. Cette responsabilité d'offrir un service de taxi aux personnes handicapées devait, pour Kéroul, être dévolue aux intermédiaires en services de taxi. Le présent projet de loi, déposé le 12 mai 2016, répond en partie à ces attentes, en partie parce que les réponses viendront par voie réglementaire dans un hypothétique futur.

Les réserves portent sur les points suivants : les délais de mise en oeuvre d'une norme de service de taxi accessible; la tarification différenciée selon les services de taxi qui risquent de légaliser la surtarification, pour les personnes handicapées, des services de taxi; la responsabilisation des acteurs de l'industrie; et l'accessibilité à tous et toutes des applications mobiles.

Avant de préciser ces réserves, voici quelques motifs de satisfaction à l'égard du présent projet de loi. Première satisfaction, le maintien de l'encadrement légal du transport par taxi. Le service Uber ou ses équivalents mettent en péril l'encadrement légal du transport par taxi mis en place afin d'assurer la protection du public. Le projet de loi n° 100 réaffirme clairement l'obligation légale actuellement bafouée par Uber et intensifie les conséquences de son non-respect. Cet encadrement conçu dans l'intérêt public est le même qui guide la recommandation d'une offre de services de taxi pour les personnes handicapées équivalente à celle offerte au reste de la population.

Une deuxième satisfaction, l'obligation d'un service équivalent pour les personnes handicapées. Le projet de loi modifie l'article 88 de la loi actuelle qui porte sur le pouvoir de réglementer en introduisant la possibilité d'adopter des normes concernant les services rendus aux personnes handicapées. Ce pouvoir exercé par le gouvernement du Québec ne sera pas transférable à une autorité municipale en vertu de l'article 89 de la loi actuelle. Un tel règlement adopté par le gouvernement du Québec aurait donc une portée provinciale et s'appliquerait à l'industrie du taxi de Montréal inclus. Ce pouvoir démontre une volonté de prescrire des normes de services de taxi pour les personnes handicapées comme nous le demandions dans le mémoire déposé en commission parlementaire. Il y a donc lieu de s'en réjouir.

Maintenant, quelques réserves. Délai d'adoption et contenu d'une norme provinciale de services pour les personnes handicapées. La rédaction éventuelle de cette norme de service impliquera des délais d'adoption et de mise en

oeuvre et éventuellement des modulations régionales. Ces délais, ce sont autant de droits qui continueront d'être ignorés. Nous ne voulons pas encore attendre des années. À la place d'un «le gouvernement peut», un «gouvernement doit» avec une date ajoutée pour la mise en vigueur de cet article serait donc une clarification de cette volonté d'agir annoncée par le projet de loi. Afin d'accélérer la conception, la rédaction et l'adoption de cette disposition réglementaire, nous suggérons que maître mot de la norme de service soit «un service équivalent». L'offre de services n'est pas uniforme à l'échelle du Québec, il est donc raisonnable que le service de taxi aux personnes handicapées soit équivalent à celui dont l'ensemble de la population bénéficie.

Autre réserve, la tarification différenciée pour les services de taxi. Là, je cite M. le ministre Jacques Daoust : «Le projet de loi oblige la Commission des transports du Québec à fixer un tarif de base qui s'applique [à] l'ensemble des agglomérations et lui accorde le pouvoir de fixer des tarifs particuliers qui peuvent varier selon les agglomérations et selon les catégories de services de transport.» En ouvrant la voie à cette modulation des tarifs telle que mentionnée, nous voyons une ouverture possible à la légalisation de la surtarification contre laquelle lutte Transports Québec depuis des années. Nous signalons donc notre opposition à la modulation des tarifs telle que prévue.

Autre réserve, la responsabilisation des titulaires des permis de taxi. Les travaux du Comité sur l'accessibilité universelle de l'industrie du taxi de Montréal ont fait ressortir les difficultés de l'industrie à coordonner son offre de services compte tenu de l'absence de lien d'autorité entre les parties, tous et toutes se considérant comme travailleurs ou travailleuses autonomes. Le titulaire du permis est client de l'intermédiaire de taxi. S'il n'est pas content, il peut adhérer à un autre intermédiaire ou encore devenir indépendant. Le chauffeur de taxi non titulaire du permis de taxi est un locataire, il n'a aucun compte à rendre sur son service au titulaire du permis, au propriétaire du véhicule. Kéroul recommande donc que les titulaires du permis de taxi exploitent eux-mêmes leurs taxis ou les confient à des chauffeurs salariés. Ceci responsabilisera les acteurs et ajustera mieux l'offre à la demande. Un titulaire n'engagera pas un chauffeur et ne mettra pas en service un véhicule s'il n'est pas convaincu de la rentabilité. Dans la situation actuelle, ce sont les chauffeurs locataires qui assument ce risque. Cette situation anachronique fait en sorte que l'offre augmente quand la demande baisse.

Avant-dernière réserve, la valeur marchande des permis de taxi. Plusieurs intervenants y voient l'illustration la plus éloquente de la désuétude du système actuel. De fait, on parle de la valeur des permis plus que du service à la clientèle. La valeur des permis doit être la résultante du système et non sa finalité. Pour Kéroul, un système de réglementation sans permis de taxi est viable à la condition de mettre l'emphase sur les qualifications professionnelles des chauffeurs et sur la qualité des véhicules. C'est justement le cas dans la ville de Londres. Dans son précédent mémoire, Kéroul évoquait d'ailleurs un scénario pour sortir de la situation actuelle qui fixerait une date limite au transfert des permis de taxi «en décrétant dès aujourd'hui que dans 15 ou 20 ans les permis ne seront plus transférables. Les titulaires actuels auront 20 ans pour rentabiliser et amortir leur investissement. Même après 20 ans, ils pourront continuer à exploiter leur permis. Par la suite les permis de taxi s'élimineront par attrition et le contrôle de l'offre se fera sur la base des qualifications des chauffeurs et les exigences liées aux véhicules.»

Des applications mobiles accessibles à tous et toutes, ce qui est la dernière réserve. Pour des services accessibles aux clients et clientes ayant des limitations, l'interface entre le fournisseur du service et le client doit être accessible. Ainsi, toute technologie utilisée pour le service par taxi doit être accessible et conviviale pour les personnes ayant des limitations, notamment visuelles. Cela concerne au minimum les applications pour réserver, payer et commenter le service de taxi, les différents sites Web informationnels et transactionnels et les terminaux de paiement par carte. Le projet de loi devrait clairement mentionner l'accessibilité aux personnes handicapées dans les articles adressant ces différents enjeux. Les nouvelles technologies, dont les applications mobiles, ne doivent pas exclure des formes plus traditionnelles d'accès aux services de transport — par téléphone, par exemple. Alors que le Québec lance les consultations pour une stratégie numérique, il est temps de se rappeler que cette dernière doit aussi considérer celles et ceux pour qui le numérique ne sera jamais une stratégie possible, pas plus pour s'inscrire au guichet pour un médecin de famille que pour se commander un taxi.

En conclusion, nous vous remercions de votre attention et vous assurons que vous pourrez compter sur Kéroul pour collaborer à la mise en oeuvre prochaine de la réglementation annoncée pour permettre un accès équivalent à toute la population du Québec sans discrimination fondée sur le handicap ou sur le moyen pris pour y pallier. Merci.

• (11 h 30) •

Le Président (M. Reid) : Merci pour votre présentation. Nous allons passer maintenant à une période d'échange avec les membres de la commission, et nous allons commencer avec le côté gouvernemental. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Daoust : Merci, M. le Président. Bienvenue, monsieur. Écoutez, une des questions les plus fondamentales dans le débat que nous avons actuellement, c'est la valeur des permis. Si on n'avait pas de gestion de l'offre, si on n'avait pas une valeur sur le marché secondaire des permis, disons que notre projet de loi serait un peu moins compliqué, on en conviendrait tous.

Votre proposition, qui est celle de Londres, finalement, hein, ça ressemble beaucoup à ce qu'on voit à Londres, je comprends, là, qu'avec les années il va y avoir une perte de valeur progressive parce que la durée de ce privilège d'exercer cela va se raccourcir. Mais, à l'intérieur de ça, il se peut que, parce qu'il y a plus de besoins, parce que la population grandit, parce qu'il y a des changements sociaux aussi, des comportements sociaux qui sont différents, où certaines personnes préfèrent prendre un transport taxi plutôt qu'acheter une automobile, beaucoup en milieu urbain, ça se produit... une augmentation de l'offre, à ce moment-là la Commission des transports pourrait décider d'émettre des nouveaux permis dans certaines zones. Comment on fait ça avec la proposition d'amortissement? On les vend, à ce moment-là, si on en émet de nouveaux? Le gouvernement les a toujours donnés. Alors, dans ce système-là, comment on fait pour donner une valeur qui va se perdre progressivement, selon votre modèle?

M. Collomb D'Eyrames (Olivier) : Ça, c'est un enjeu très technique du comment. Moi, ce que je vous dirais, c'est qu'à notre connaissance, déjà il est possible d'émettre des permis avec une durée limitée. Par exemple, je pense aux permis réservés pour le transport des personnes handicapées, souvent c'est donné pour une période de cinq ans. Donc, dans les manières de faire de la commission, il y a sûrement une possibilité de moduler pour répondre effectivement de manière temporaire. Dans l'annexe, ce qui est indiqué, on parle notamment de la ville d'Ottawa. Il me semble que, si j'ai bien compris les différents rapports qui ont été commandés par la ville d'Ottawa, notamment sur le transport accessible, eux, ils sont même capables d'émettre des permis pour des durées très restreintes quand ils savent que, bon, il y a différentes choses qui arrivent, des événements, bon, où est-ce qu'on produit des permis pour des périodes plus courtes. Donc, il y a différents modèles qui peuvent être renseignés, regardés. Moi, ce que je sais, les recommandations que Kéroul a faites, elles ont été présentées notamment auprès de différentes instances internationales. Je sais qu'il y a de nombreux pays — je pense que vous avez des employés, les partis de l'opposition eux aussi ont des chercheurs, je dirais, il suffit d'aller et de rechercher sur Internet — il y a beaucoup de modèles qui existent à travers le monde.

Nous, on pense que le scénario qui est proposé permettrait de ne pas se poser la question, parce qu'effectivement, M. le ministre, le problème n'est pas réglé par le projet de loi, et on va continuer à le traîner. Là, c'est un scénario de sortie qui est plus renseigné dans le mémoire déposé la dernière fois, donc je vous invite à vous y référer. Après, de toute façon, je pense que c'est, comme vous avez essayé de le faire, un débat avec l'industrie aussi qu'il faut avoir parce que l'acceptabilité sociale, c'est ça aussi qui va conditionner la réussite de tout projet de transition. Donc, nous, c'est ça, on pense que c'est un scénario qui est plausible. Maintenant, il doit être coconstruit avec l'industrie, il doit être discuté et adresser effectivement les enjeux comme celui que vous soulignez.

Nous, on le voit dans le... notamment, c'est un des enjeux pour les personnes qui ont des limitations, ils essaient de prendre l'autobus. À Québec, le réseau vient d'être... enfin, va être de plus en plus accessible. Ils essaient aussi d'être moins dépendants du réseau de transport adapté, qui est un dossier que vous connaissez bien aussi, qui manque étonnamment de souplesse, et ils ont besoin de services de taxi. Dans le cocktail transport — c'est l'expression consacrée — ça fait partie des enjeux. Donc, on est sensibles à ce que vous soulignez, comment faire pour, et je vous dis : Le scénario qui est proposé, c'est un scénario à débattre avec l'industrie. Puis moi, je vis ici, à Québec, on voit qu'aussi, sur une base locale, il est possible de discuter avec l'industrie du taxi pour trouver des solutions. Mais nous, on pense que c'est dans l'échange que ça peut se construire. Donc, nous, c'est un scénario à discuter.

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

M. Daoust : Le deuxième point que je voulais faire, c'est que... vous avez mentionné Ottawa, et chaque fois qu'on parle de taxi, on parle toujours de grandes villes. On parle, hein, on cite, on dit : Ah, il s'est passé ça à Austin, il s'est passé telle chose à Los Angeles, bon, on parle toujours de grandes villes. Sauf que la réglementation, le projet de loi que nous avons, il vise à desservir un territoire beaucoup plus large avec des difficultés ou des contraintes très différentes selon que nous sommes dans des régions où les populations sont plus faibles, dans des petites municipalités où le transport adapté est souvent l'objet d'un véhicule qui dessert la région, que ce soit pour les loisirs, que ce soit pour des raisons médicales, une personne qui a un problème de transport, qui a besoin de transport adapté, disons-le de cette façon-là, est très, très, très différent en région que dans les quatre ou cinq grandes villes du Québec, où la réalité est différente parce qu'il y a une offre de taxi qui est différente.

Quand on décide, au gouvernement, de faire un projet de loi avec les collègues des oppositions, on doit tenir compte de cette réalité-là. Et je vous citerai simplement la province d'Alberta, où on a parlé d'Edmonton, on a parlé de Calgary, mais la province a décidé d'imposer, pour tout transport individuel, un permis professionnel. Ça prend l'équivalent d'un 4C chez nous et la province a décidé de réglementer ça, même si l'application, c'est à travers des villes. Alors, comprenez que la difficulté, pour moi, là, dans les grandes villes, est très, très différente de la préoccupation que j'ai dans les régions. Une petite municipalité, là, la personne qui fait du taxi, qui fait du transport adapté, là, si elle n'est pas là, là, il y a beaucoup de personnes dans ce petit coin là qui vont être très malheureuses. Alors, j'aimerais vous entendre un petit peu sur comment vous voyez le transport adapté en région.

M. Collomb D'Eyrames (Olivier) : Bien, moi, je travaille en regroupement régional ici, dans la capitale nationale. On couvre Portneuf, la MRC de la Jacques-Cartier, l'île d'Orléans, Côte-de-Beaupré—Charlevoix, ça fait qu'on est très conscients de cet enjeu-là. Maintenant, nous, on pense que le gouvernement peut inciter... On sait qu'il y avait eu, il y a quelques années, des projets pilotes, notamment par le biais des conférences régionales des élus, pour regarder, sur la base de certains territoires, le transport en milieu rural, essayer d'optimiser l'utilisation des transports scolaires, des transports bénévoles, et ainsi de suite. On pense que, par le biais de ce projet-là, de ce type de projet là, mais, encore une fois, sur la base d'une concertation dans les territoires... et ça, c'est l'enjeu pour vous d'effectivement... de l'approche «top-down», là, qui est celle — c'est correct — du gouvernement du Québec, nous, on pense qu'il y a un enjeu particulier. Et, je pense, vous adressez la question du transport adapté, et effectivement c'est un enjeu. C'est que n'importe quel propriétaire de taxi comme n'importe quel commerçant, son but est d'être rentable. Et nous, on l'a déjà vu, je veux dire : Est-ce qu'on préfère un taxi qui n'est pas accessible en fauteuil roulant ou un taxi qui est accessible, mais, au final, que le gars fait faillite puis que ça ne fonctionne pas parce qu'il n'y a pas d'ouvrage? Nous, on l'a déjà vécu sur notre territoire, puis, même dans l'annexe qu'on avait déposée dans le mémoire, dans le dernier mémoire de Kéroul, le précédent, on indiquait que, sur notre territoire, on a même trouvé une compagnie de taxi qui fait de la surtarification. Et les personnes en fauteuil roulant sont arrivées à la conclusion qu'à l'heure actuelle on ne va pas les poursuivre parce qu'on risque de perdre le seul taxi privé qu'on a qui peut nous transporter. Je veux dire, on la comprend très bien, cette problématique.

Maintenant, comment le gouvernement peut inciter, peut soutenir, peut utiliser ses leviers financiers, peut, notamment par les programmes de financement en transport collectif régulier comme adapté en milieu rural, adresser cette problématique? Peut-être collectiviser en passant par ceux qui opèrent les services de transport collectif pour regarder l'utilisation des taxis, regarder... parce qu'eux, ils ont des horaires, donc ils sont capables de voir les plages horaires qu'ils pourraient dégager. Tout ça, c'est des solutions à construire, mais nous, on a l'impression que ça va être difficile d'arriver avec une solution toute faite. Puis vous le voyez dans les dossiers de transport adapté, il y a encore des territoires qui ne sont pas desservis. Moi, j'avais parlé, encore récemment, avec une personne à L'Isle-aux-Coudres, avec la population qu'ils ont, demander un programme de service adapté qui répond aux normes du ministère cinq jours par semaine, ce n'est pas réaliste. Et à un moment, bien, l'offre crée la demande, la demande... Il y a un moment, il faut commencer. Il y a ça aussi.

Donc, nous, je vous dis, les solutions que... la vision qu'on en a, on a essayé de porter une vision qui est provinciale, comme c'est indiqué. On est conscients que ce qui risque de ralentir la mise en oeuvre de normes de service, c'est notamment cette disparité sur le territoire. Par contre, il y a peut-être des solutions. Si je pense, par exemple — on va encore se référer à l'Ontario — les normes d'accessibilité de service qu'ils ont mises en place, qui sont imposées puis qui vont rendre la province très accessible en 2024, eux, ils les ont segmentées, par exemple, par nombre d'employés pour les délais de mise en application. On a la même vision dans l'accessibilité des établissements recevant du public en France, donc, ce qu'on appelle les ERP, avec différents niveaux de catégories qui dépendent de la surface, et donc il y a des délais de mise en application qui sont différents. Donc, peut-être que, dans la norme de service, ça peut faire partie des éléments sur la table.

Et, nous aussi, un point qui nous préoccupe, c'est que... peut-être, on se trompe, on ne connaît pas très bien, dans le fond, l'industrie du taxi dans son détail, là, mais ce que vous avez, des représentants, des petits chauffeurs de taxi qui sont en un territoire où... je ne pense pas que la personne va faire 400 kilomètres pour venir ici perdre deux journées de travail pour discuter. Ça aussi, on pense que c'est un enjeu, c'est qui va représenter effectivement les chauffeurs qui sont sur des petits territoires ou qui n'ont pas forcément ni le temps ni les ressources de se payer un lobbyiste ou de se payer un directeur général d'une coopérative. Donc, ça, ça va être un enjeu, mais on pense que, dans la réflexion sur la norme de service, ça fait partie d'une manière de négocier, c'est de définir, avec l'industrie, les paliers. On pense qu'il y a des regroupements provinciaux qui sont aussi conscients de ces enjeux.

• (11 h 40) •

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour. Il me fait plaisir de vous recevoir ici aujourd'hui. Je fais partie d'une région où effectivement on a une MRC... en fait, deux MRC qui font du transport adapté. Une des problématiques fondamentales, c'est que, oui, le véhicule est là, il est disponible, mais, quand vous avez 100 ou 200 kilomètres à couvrir, vous savez, ce n'est pas facile de desservir un bout de la MRC à 11 heures et d'être à l'autre bout à 1 heure. Ce genre de problématique là... puis il y a toute la question de la rentabilité, parce que vous savez que les véhicules adaptés coûtent aussi très cher.

Est-ce que, dans votre observation autour de Québec, de la ville de Québec, vous avez observé des façons de faire, ou une mobilité, ou une façon de déplacer les véhicules, ou je ne sais pas, qui pourraient peut-être nous donner des solutions? Parce qu'avoir un seul véhicule, souvent les demandes sont en même temps, les problèmes se créent dans les mêmes situations. Puis comment on règle ce genre de chose là?

M. Collomb D'Eyrames (Olivier) : Bien, écoutez, pour la régler, je pense que ça va être compliqué. Il y a des pistes. Déjà, quand vous dites qu'un véhicule adapté coûte cher, je pense que le ministre a annoncé, juste après la première commission parlementaire, qu'il a réinjecté de l'argent dans le programme d'adaptation des véhicules-taxis. Je pense que ça, c'est une bonne idée. Je pense qu'il faut arrêter de jouer le yoyo avec ce genre de programme. Il faut également être conscients que l'usure d'un véhicule-taxi adapté... ça s'abîme très vite. Et je pense que tout le monde veut avoir des taxis qui ont le niveau puis, pour avoir des taxis adaptés qui ont le niveau, bien, il faut comprendre que... Le programme de financement, au début, ça marchait fort, là, mais au bout de quatre, cinq ans, le taxi que vous aviez financé, il va revenir pour se faire financer. Donc, si on veut qu'il y ait des nouveaux taxis qui rentrent, si on veut augmenter l'offre, il y a toute une réflexion à faire sur la stabilité de ce programme-là puis le message qu'on envoie à l'industrie pour que la personne voie à développer une offre.

Après, pour ce qui est de la problématique dont vous faites part au niveau des MRC et du transport adapté, effectivement, je pense que c'est un vieil engagement, que je me plais à relire dans la politique À part... égale, signée en 1984, tout cet enjeu de l'interterritoire et du financement des longues distances en transport adapté. Mais ça, je pense que votre collègue le ministre des Transports pourrait certainement vous en parler. Je pense qu'effectivement c'est en enjeu. Vous voyez, nous, actuellement, sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, on a un projet pilote, qui est pilote depuis quatre ou cinq ans, on espère qu'il va finir par être stabilisé par le ministère. L'interterritoire ou les grands territoires, c'est un enjeu.

Et après, comme je vous disais, il y a différentes pistes. Moi, je pense notamment à des initiatives qui ont été prises en Europe, qu'on appelle les bureaux du temps. Vous avez des gros générateurs de déplacements en transport adapté, notamment dans le réseau de la santé. Il y a peut-être moyen de moduler avec eux les heures d'ouverture pour ne pas avoir besoin de 20 véhicules entre 7 h 30 et 9 heures et puis d'un véhicule sur le reste de la journée, puisque là le véhicule, il perd sa rentabilité. Donc, il y a différentes initiatives, et je suis sûr qu'au sein du ministère des Transports ou même par le biais des chercheurs des partis vous avez certainement plein de gens compétents pour vous trouver plein d'idées. Il

y a plein de rapports, je vous dirais, Google taxi, vous allez voir qu'il y a beaucoup de solutions. Bon, Google a tendance à mettre Uber en premier, mais vous verrez qu'après il y a plein de rapports, il y a plein de manières de faire, puis il faut être capables de les adapter à la réalité de nos territoires, ce qui peut nécessiter peut-être, encore une fois, du soutien financier, une réflexion pour couvrir peut-être une partie des frais. Je pense, notamment, je voyais en Australie, où, au privé, un chauffeur de taxi peut avoir une forme de cotation spécifique pour... le gouvernement va rajouter un peu d'argent parce qu'il a embarqué une personne. Il y a différents autres modèles où on subventionne, comme la ville d'Ottawa subventionne les personnes handicapées pour prendre le taxi, ce qui augmente l'offre et donc, bien, va optimiser. Peut-être, pour un territoire, la personne va avoir une chance de pouvoir faire d'autres runs pour se rendre de l'autre côté. Le projet de loi permet aussi maintenant aux taxis de faire du taxi collectif, si j'ai bien compris.

Donc, tout ça, c'est des solutions que, suivant les territoires, il va y avoir une possibilité de monter. Mais, je pense, le dossier du transport est un dossier très complexe, avec beaucoup d'intervenants scolaires, et tout ça. Je me rappelle, la ministre Charlebois nous avait dit que, quand elle était députée, sur son territoire, elle avait essayé puis qu'au bout d'un moment... C'est d'une complexité folle. Mais je vous dirais, là, dans le projet de loi, il y a des éléments qui peuvent aider, et le ministère a quand même des leviers financiers, puisqu'il ne faut pas se le cacher, quand on parle de privé, d'ailleurs comme de public et de communautaire, l'argent est souvent le nerf de la guerre pour améliorer la situation.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, c'est le temps que nous avons du côté gouvernemental. Nous allons passer maintenant à l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon, à vous la parole.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Bien, dans un premier temps, bienvenue à Kéroul et bienvenue à M. Olivier Collomb d'Eyramès en particulier, qui est venu nous présenter le mémoire. J'aimerais peut-être, dans un premier temps, aller sur votre point 2, sur la protection du consommateur par une tarification prescrite, parce qu'effectivement, dans le projet de loi, il y a une ouverture à deux types de modulation : un type de modulation qui est quand même prescrite parce que c'est la Commission des transports du Québec qui dirait combien c'est pour les soirs, les fins de semaine et les jours fériés, mais un deuxième type de modulation qui est, pour l'instant, assez vague, qu'on parle de moyens technologiques, mais ça ressemble pas mal aux algorithmes, là, dont on a déjà entendu parler, et je voulais avoir votre avis sur ce volet-là.

M. Collomb D'Eyramès (Olivier) : Comme on l'indiquait, comme je le disais encore tout à l'heure, nous, ce qui n'est pas très clair, c'est, par exemple : Est-ce qu'une compagnie de taxi va pouvoir dire : Bien, le transport des personnes handicapées, c'est un type de service, et donc à partir de ce moment-là on surtarifie? Ça, c'est déjà le cas. Je veux dire, c'est illégal, mais ça se fait. Donc, nous, ça, c'est le questionnement qu'on a, c'est : Est-ce qu'avec cette possibilité-là on va améliorer la protection du consommateur ou est-ce qu'on ne va pas donner une brèche aux gens qui sont moins... disons, qui sont peut-être plus sur l'argent que sur le service et qui vont s'engouffrer là-dedans pour commencer à faire de la surtarification?

Puis, il y a quelques années, je me rappelle avoir pris le taxi à Toronto, par exemple, et à Toronto on paie pour les bagages supplémentaires, mais, c'est bien indiqué, sauf si c'est en lien avec une limitation. Donc, une personne qui va se transférer et qui va mettre son fauteuil roulant dans le coffre ou qui a, parce qu'elle est aveugle, un lecteur braille, elle a un certain nombre d'appareils dont elle a besoin pour son autonomie dans un sac qu'elle transporte puis que, là, on va lui charger des frais comme si c'était une personne qui allait tout simplement prendre l'autobus. Tout ça, là, avec cette histoire de modulation, on a l'impression que ça devient des possibles pour l'industrie. Malheureusement, c'est... en tout cas, on pense que, comme dans d'autres matières, 95 % des gens ne vont pas le faire, là, mais le problème, c'est de donner la possibilité à des personnes moins scrupuleuses, disons, qui vont, si c'est légal, tout simplement s'en servir pour s'enrichir.

Et puis je pense que, comme la plupart des députés, vous savez les délais de la Commission des droits de la personne et de la jeunesse et puis d'un certain nombre d'organisations publiques et parapubliques censées défendre les droits. Si on s'appuie là-dessus, je veux dire, ma fille aura le temps d'avoir des enfants avant que ça soit réglé. Donc, c'est pour ça que, dans l'état actuel des choses, sans plus de précision... opposition, c'est tout. Il n'y a pas de... Parce que faire des «si», des «il n'y a qu'à», c'est toujours facile, mais on voit le résultat derrière. Et le mettre maintenant pour ensuite, avec une hypothétique norme de service, venir l'encadrer, c'est que vous allez créer un flottement. Puis, je pense, tout le monde ici au sein de la commission est conscient du flottement avec Uber, ce que ça a eu comme conséquence. Là, l'idée, c'est d'arrêter le flottement. Donc là, on réintroduit par cet article une possibilité de flou, et le flou, pour les personnes qui ont des limitations, en général, comme d'autres parties de la population plus sensibles à l'abus, c'est rarement bon. Donc, nous, on préférerait que ce soit retiré ou alors, bien, peut-être, par des amendements, que vous veniez vraiment préciser, encadrer et verrouiller pour éviter qu'on renvoie à une norme dont... C'est marqué «le gouvernement peut adopter une norme». Des fois, c'est marqué «doit», il ne le fait pas, alors «peut»... Voilà, on préfère un petit peu plus de certitude.

• (11 h 50) •

Mme Ouellet : Vous disiez dans votre intervention que c'est illégal, mais ça se fait, donc, de tarifier plus cher pour les personnes handicapées. Je suis un peu surprise d'entendre ça. Pouvez-vous nous expliquer qu'est-ce qui se passe?

M. Collomb d'Eyramès (Olivier) : Je vais vous donner un exemple concret qui est mentionné dans le mémoire qui a été déposé par Kéroul. Vous appelez une compagnie de taxi, vous demandez un taxi accessible en fauteuil roulant, et la personne vous répond : Oui, mais c'est 30 \$ en partant, on met le «meter», puis, si ça dépasse 30 \$, bien, tu paieras plus, mais, si c'est 15 \$, bien, tu paieras 30 \$. Et, je veux dire, c'est courant, ça arrive encore. Il y a même des cas ramassés à la Commission des droits de la personne, des fois à la Commission des transports.

Mme Ouellet : Mais qu'est-ce qu'elle dit, la Commission des transports, de ça?

M. Collomb d'Eyramès (Olivier) : Bien, il me semble que, pour eux, c'est très clair, c'est illégal. Je veux dire, c'est une violation de...

Mme Ouellet : ...continuent?

M. Collomb d'Eyramès (Olivier) : Pourquoi il y a des choses illégales qui continuent, comme Uber, par exemple?

Mme Ouellet : Oui, mais c'est parce que...

M. Collomb d'Eyramès (Olivier) : Bien, je ne peux pas...

Mme Ouellet : La Commission des transports ne prend pas les moyens pour que ça...

M. Collomb d'Eyramès (Olivier) : Il faut que les gens le signalent. Moi, je me rappelle le cas d'un militant, il y a quelques années, qui avait embarqué dans ce système et qui me disait : Olivier, moi, ma voiture, ils vont prendre deux mois pour la réparer, je fais quoi? Je porte plainte et je dis à mon employeur que j'arrête de travailler pendant deux mois? La personne est dans la fonction publique, elle est cadre, donc il lui faut une certaine souplesse dans ses horaires. Elle ne peut pas dépendre du transport adapté. Et, croyez-moi, ce n'est vraiment pas quelqu'un qui était tendre, qui connaissait ses droits, mais, quand on est pris... et c'est ça, c'est la difficulté dans ce type de dossier. Vous savez, c'est comme porter plainte contre votre proche aidant qui abuse de vous. C'est bien, mais plus de proche aidant, vous faites quoi? C'est ça, le côté sensible dans ces dossiers-là. Et puis M. le ministre parlait d'un territoire où il n'y aurait qu'un seul taxi, vous vous voyez porter plainte puis qu'il n'y en a plus? Là, vous avez vraiment gagné. Donc, c'est ça.

Moi, je me rappelle un cas de transport illégal, une personne qui n'était même pas chauffeur de taxi et qui facturait dans les résidences pour aînés puis il leur chargeait 15 \$ chacun. Et c'était bien au-delà du tarif régulier, mais on fait quoi? Les personnes, c'est le seul moyen qu'elles ont d'aller faire leurs courses. Donc, vous savez, les droits, c'est une chose. Après, il y a des gens qui les vivent dans le quotidien.

Donc, nous, c'est un échange qu'il y a eu. Les personnes ont décidé que, dans l'état actuel des choses, on n'irait pas de l'avant avec ça, et puis là on a vu qu'il y avait une norme de service et puis, bien, on l'attend, la norme de service. Puis, quand elle sera là, oui, quand il y aura du service puis que les gens ne risqueront pas de se priver de vie sociale, quand ils ne seront plus pris à la gorge, moi, je suis certain que ça va être plus facile de porter plainte. Mais, quand on porte plainte contre la seule chose — une des rares, en tout cas — qui nous permet d'avoir une autonomie, je pense que vous comprenez la situation dans laquelle on place les gens.

Mme Ouellet : Je trouve ça préoccupant, ce que vous dites. Pensez-vous qu'avec l'ajout dans le projet de loi de l'évaluation de la satisfaction, ça va pouvoir aider? Est-ce que vous pensez que les gens vont pouvoir l'inscrire dans l'évaluation de la satisfaction ou, même là, ils n'osent pas?

M. Collomb d'Eyramès (Olivier) : C'est illégal, donc c'est... Par exemple, je veux dire, si dans un formulaire d'évaluation de ma chambre d'hôtel je marque que je me suis fait voler, concrètement, si on... Il y a la Commission des transports, il y a la Commission des droits de la personne. Le système d'évaluation, c'est une discussion que... Moi, j'avais appelé Uber quand ils sont arrivés, puis avec toute la liste, d'ailleurs, que je vous ai fait parvenir des plaintes déposées contre eux dans plein de pays pour discrimination des personnes handicapées... Je veux dire, un petit bonhomme sourire, ce n'est pas de la discrimination, là. Et ça, c'est pour ça que nous, on pense que le projet de loi semble le permettre, d'avoir cette possibilité de régie interne, de règlement interne.

Là, je vais plus parler du côté du ROP, mais à Québec, la coopérative 5191, ils ont un système avec des inspecteurs sur route, puis nous, on en avait discuté avec eux, si la personne n'est pas à l'aise à l'écrit, ils se déplacent, ils envoient un inspecteur pour prendre la plainte. Ils font leur régie interne, donc ils font leur justice interne. Ça ne se substitue ni à la Commission des transports ni à la CDPDJ, mais nous, on avait eu un cas de discrimination avec 5191, puis je vous dis qu'un chauffeur, quand il y a la coop, la Commission des droits de la personne qui lui tombent dessus, c'est que ça fait beaucoup. Donc, il y a plusieurs instances. Mais, non, un petit bonhomme sourire lol, un petit bonhomme triste, ça ne règlera pas ça.

Puis, comme on le dit, il y a toute la question de l'accessibilité de ces méthodes-là pour pouvoir faire les commentaires, et ça, c'est un des grands enjeux, pour nous, que le projet de loi n'adresse pas et qu'il doit adresser très clairement. Je veux dire, le gouvernement du Québec a le pouvoir de demander que les applications mobiles et les systèmes technologiques soient accessibles. Il l'a fait en interne. Au gouvernement du Québec, l'ensemble des sites Internet respectent, en théorie, une norme d'accessibilité. C'est très possible de le demander à l'industrie du taxi plutôt que de financer des projets pilotes sans rien leur demander. Nous, on a vu avec la coopérative 5191, encore une fois, à Québec, qu'ils sont ouverts pour regarder, faire des tests. Mais nous, on pense que, par le biais du projet de loi, il y a moyen d'envoyer un message à l'industrie. Ils ne referont pas des applications mobiles toutes les cinq minutes. Et ce qu'on trouve qui est regrettable, c'est qu'Uber, eux, par contre, leur application mobile, elle est accessible aux personnes aveugles avec un téléphone. Donc, s'ils sont capables de le faire, on doit être capables de le faire aussi au Québec.

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

M. Surprenant : M. le Président, M. d'Eyrames, bonjour. J'ai peu de temps, alors je vais aller rapidement aux questions, je ne ferai pas de préambule. «Le service Uber mettait en péril l'encadrement légal du transport par taxi mis en place afin d'assurer la disponibilité du service de transport essentiel que constitue le taxi.» Comment vous voyez ça?

M. Collomb d'Eyrames (Olivier) : Bien, ça, ça avait été présenté dans le précédent mémoire. C'est que, par le biais d'une déréglementation, ça mettait, en fait, en péril ce cadre de protection du public. Et, encore une fois, vous avez certainement des chercheurs, allez sur Internet, regardez ce qui s'est passé avec les personnes handicapées dans les autres pays du monde. Demander à un aveugle de faire monter son chien dans le coffre, au Québec je pense que ça choque tout le monde. Un chien, pour une personne aveugle, il monte avec la personne aveugle. Ce n'est pas un bagage. Uber a été poursuivie, notamment en Californie, pour ne pas avoir communiqué les informations sur l'accessibilité de ses services. Donc, nous, on n'a pas de problème à lire Uber. Uber fait des centaines de milliers de déplacements, Uber, Uber fait, Uber fait, mais je pense qu'il y a beaucoup d'associations de personnes handicapées qui se sont mobilisées, notamment à New York, il y a toute une campagne qui a été faite contre eux par les associations de personnes handicapées parce que les gens voient que ça ne respecte pas leurs droits. Et poursuivre Uber, moi, je veux bien, on poursuit qui? Le service clientèle à Taiwan? Le concepteur à New York? Les personnes sont prises là-dedans. Et pourtant, aux États-Unis, croyez-moi, les associations de personnes handicapées, elles savent défendre leurs droits, mais face à une multinationale, elles n'y arrivent pas. Donc, nous, on a préféré prévenir, on a appuyé l'industrie du taxi. On n'est pas non plus angéliques, l'industrie du taxi, elle a aussi des croûtes à manger, mais au moins, eux, ils sont parlables.

M. Surprenant : Justement, parlons des croûtes à manger. Vous dites un peu plus loin que «la valeur marchande des permis [...] semble être davantage la principale motivation des titulaires des permis que la qualité du service offert à la population». Alors, on a vu dans les médias, là, qu'il y a eu plusieurs choses. Bon, il y a eu de l'avancement quand même, mais quelles sont vos observations récentes? Quel est le constat précis à ce moment-ci? Est-ce qu'il y a encore beaucoup à faire? On parle, au niveau d'habillement en particulier, à Montréal, il y a une réglementation qui n'est pas suivie. Comment vous voyez, actuellement, la qualité du service offert par l'industrie du taxi?

• (12 heures) •

M. Collomb d'Eyrames (Olivier) : Bien, nous, pour ce qui concerne les personnes qui ont des limitations, comme l'a souligné M. le ministre, le Québec, c'est grand, donc c'est toujours difficile de prendre une position et de dire que partout c'est bon ou ce n'est pas bon. Il y a deux réalités : il y a les personnes qui peuvent prendre n'importe quel véhicule, déjà, puis il y a les personnes qui ont besoin d'un véhicule adapté. Alors, je vous dirais, pour les personnes qui peuvent prendre n'importe quel véhicule... Je vous l'ai dit, nous, encore il y a quelques années, une plainte déposée contre un chauffeur de taxi qui refusait un chien-guide, mais avec une coop qui, mise au courant, prend les moyens, bien, je vous dis, c'est la dernière fois qu'on en a entendu parler.

Après, il y a l'assistance, et, là encore, c'est variable. Il y a des réalités dans l'industrie du taxi, il y a aussi des chauffeurs qui, eux-mêmes, ont des limitations, ce qui parfois pose certaines contraintes. Donc, ça, c'est une réalité, je pense, que nous... Ça dépend des régions. Je vous dirais qu'à Québec, quand on entendait les histoires d'horreur, on ne se retrouvait pas vraiment dans ce qu'on entendait de Montréal. Sur le territoire de la Capitale-Nationale, en tout cas, on se disait qu'on était mieux desservi ici.

Par contre, maintenant, il y a la réalité des personnes en fauteuil roulant. Et je vous invite — je vous dis, moi, je l'ai fait il y a trois ans, je l'ai refait l'année passée — dans votre comté, prenez votre téléphone, faites étoile 67 pour qu'on ne voie pas que c'est vous, et appelez, dites que vous êtes en fauteuil roulant, appelez les coopératives, puis vous allez voir. Pour avoir un service de qualité, il faut déjà avoir un service, et souvent il n'y en a pas. Il y a, je pense, parfois, sur certains territoires, pour des raisons liées à un opérateur qui a décidé de le faire... bien, vous en avez plus sur un petit territoire que, parfois, sur une ville qui fait quatre fois la taille. Mais on ne peut pas faire dépendre la qualité de vie, l'autonomie, la capacité à travailler, à consommer des services de santé, aller faire ses courses, à voir ses amis, au bon vouloir des acteurs privés.

Et donc ça revient à la question : Oui, avec la déréglementation qu'a amenée Uber, le peu de leviers que le Québec avait... et là on voit, par le biais du projet de loi, veut renforcer ses leviers, on allait les perdre, alors déjà qu'avec pas beaucoup de... Là, ça aurait été une catastrophe avec Uber, vous n'avez pas de... Écoutez, vous n'êtes même pas capable de savoir si le véhicule qui s'en vient, c'est le vôtre ou pas. S'il vous met un faux call, vous ne savez même pas. Il y a eu des cas, aux États-Unis, de personnes aveugles, le taxi Uber passait devant. Donc, ça fait qu'à un moment, oui, il dit qu'il arrive, mais, concrètement, il arrive, quand tu es aveugle, les voitures passent. Donc, c'est pour ça.

Et c'est pour ça aussi l'importance de la recommandation, et nous espérons que l'opposition va amener M. le ministre à modifier cette position. Il faut arrêter de dire : Le gouvernement peut par règlement, blablabla, une norme de service. Le gouvernement doit en adopter une et mettre une date. Et je vous dirais, dans la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, il est indiqué que le gouvernement doit rendre accessibles les bâtiments construits avant 1976, et c'était prévu pour 2007. On est bientôt en 2017, et ça n'a toujours pas été fait. Alors, le «doit» avec une date ne garantit rien, alors qu'est-ce que ça vaut un «peut» où il n'y a pas de date? Bien, en tout cas, ça, je pense que vous le savez comme nous.

Le Président (M. Reid) : Il ne reste que 30 secondes.

M. Surprenant : Rapidement, au niveau de... Vous suggérez, là... En fait, le constat que vous faites, c'est que la rentabilité de l'exploitation des permis de taxi, en fait, elle repose... finalement, ce sont les locataires chauffeurs qui

assument le risque de ça. Alors, comment vous voyez un changement possible dans l'industrie traditionnelle? On connaît Téo, ce qu'ils vont faire, mais est-ce que vous pensez que l'industrie actuelle devrait modifier ses approches, quand on parle de 22 000, hein, dont quelques-uns ont des permis, mais la plupart, finalement, sont locataires? Alors, est-ce qu'il y a...

M. Collomb d'Eyramès (Olivier) : Il y a quelque chose, je pense, comme 8 000 permis, si je ne m'abuse, mais je vous dirais, ce qui est proposé dans le mémoire, c'est d'être capable, avec l'industrie... un permis doit être opéré par son propriétaire ou par un salarié du propriétaire. Ça, c'est la proposition qui est faite par Kéroul.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, c'est tout le temps que nous avons. Merci beaucoup pour votre participation aux travaux de la commission.

Je suspends la séance quelques instants pour permettre à notre prochain invité de prendre place.

(Suspension de la séance à 12 h 4)

(Reprise à 12 h 5)

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

Je souhaite maintenant la bienvenue au représentant de Taxelco. Vous avez une dizaine de minutes pour faire votre présentation — vous connaissez la routine — par la suite nous aurons une période d'échange avec les membres de la commission. Je vous demanderais, pour les fins de l'enregistrement, de vous présenter et présenter votre fonction.

Taxelco inc.

M. St-Cyr (Thierry) : Bonjour. Je suis Thierry St-Cyr, directeur des opérations et directeur des affaires publiques pour Taxelco.

M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. les députés, Taxelco est très heureux d'être à nouveau devant vous pour vous présenter nos commentaires sur le projet de loi n° 100 qui est présentement à l'étude devant votre commission. La ligne de conduite qu'on a toujours eue chez nous, c'est de remettre le client au coeur de la solution, et on pense que, pour faire ça, il faut participer à la modernisation de l'industrie du taxi. Et moderniser l'industrie, pour nous, c'est développer, par exemple, des applications mobiles plus performantes, plus conviviales, plus efficaces, d'avoir des véhicules qui sont plus confortables, qui sont plus propres, plus écologiques, moins coûteux à exploiter, de mettre en place des systèmes d'analyse et d'optimisation de la répartition pour faire moins de courses à vide, d'avoir des meilleurs trajets, d'utiliser moins d'énergie pour nos déplacements, ça veut dire mettre en place des infrastructures de nettoyage de véhicules, de réparation, et, quand c'est applicable, des infrastructures de recharge des véhicules et ça veut dire aussi mettre en place des mécanismes de suivi de la satisfaction de la clientèle.

Tout ça, la caractéristique commune derrière toutes ces actions à entreprendre pour moderniser l'industrie, la trame de fond, c'est la nécessité d'investir de façon importante, et c'est pour ça qu'on va encourager les membres de la commission et le Parlement à appuyer les mesures qui facilitent l'investissement et de rejeter les mesures qui le découragent parce que tous ces investissements-là ne peuvent pas reposer sur les seules épaules... ce fardeau-là ne peut pas reposer sur les seules épaules du propriétaire artisan, qui vit dans des conditions très difficiles, qui fait 7 \$, 8 \$ de l'heure, qui est endetté, dans bien des cas, jusqu'au cou, et là on va lui demander : Tu dois investir plusieurs dizaines de milliers de dollars pour des meilleurs véhicules, pour des meilleurs systèmes de répartition. Ce n'est pas réaliste.

La solution pour moderniser cette industrie-là, c'est de permettre la création de grandes flottes d'opérateurs qui vont être à même d'investir, d'optimiser, d'avoir des économies d'échelle et plus d'efficacité. On va permettre ainsi de créer de la valeur ajoutée qui va bénéficier autant au client qu'au chauffeur qu'au propriétaire de permis et évidemment à l'exploitant.

Alors, comment ça se décline de façon concrète dans notre mémoire? C'est en cinq propositions. La première : rendre, de façon explicite et systématique, possible la location de permis; deuxièmement, assouplir les règles quant au transfert de permis; troisièmement, permettre l'attribution dynamique des véhicules-taxis qui sont rattachés au permis; quatrièmement, permettre la mise en place d'un système d'apprentis chauffeurs de taxi; et finalement pérenniser l'utilisation du taximètre informatisé.

Alors, si vous voulez bien, reprenons-les une à la fois. Taxelco bénéficie déjà d'un aménagement, d'un projet pilote qui est ouvert à tous, que nous, on a fait une demande au ministre pour pouvoir louer des permis sans louer la voiture qui y est rattachée et rattacher nos propres voitures. Toutefois, cette disposition-là comprend une limite et elle est, pour l'instant, exclusive à Taxelco, et nous, on souhaite que cette limite-là soit levée, que tous les acteurs de l'industrie puissent en bénéficier. Pourquoi? Parce que, comme je vous le dis, on a beaucoup d'investissements à faire, et si on veut constituer des grandes flottes uniformes et performantes, on ne peut pas demander en plus d'investir dans l'achat massif de permis, ça représente tout simplement une somme pharaonique dont peu de joueurs québécois pourraient se permettre.

• (12 h 10) •

Par ailleurs, on pense aussi qu'il y a des propriétaires artisans qui ont travaillé fort toute leur vie dans l'industrie du taxi et, lorsqu'ils arrivent à leur retraite, actuellement, ils n'ont que deux options : soit ils continuent à exploiter leur taxi avec tous les risques et les tracas que ça représente ou ils vendent leur permis. On pense qu'il y a lieu

d'offrir une troisième voie, qui serait celle de tirer une rente de leur permis, de le louer sans tracas, sans risque et de pouvoir enfin bénéficier du fruit de leurs efforts tout au long de leur vie. Aussi, en permettant la location de permis, on pourrait faciliter l'investissement en emmenant de nouveaux joueurs, des tiers qui achèteraient les permis et qui les reloueraient à des opérateurs.

Donc, de ça, j'arrive à notre deuxième recommandation, qui est d'assouplir les règles de transfert de permis. Actuellement, quelqu'un qui souhaite acquérir un permis doit démontrer à la Commission des transports qu'il entend exploiter et qu'il est capable de le faire. Alors, dans le cas où on aurait un groupe qui déciderait d'acheter un bloc de x permis pour ensuite le relouer, bien, ça va être un peu difficile de démontrer qu'il entend l'exploiter puisque, dans le fond, ce n'est pas ça qu'il entend faire, il entend en tirer une rente économique.

Troisièmement, on propose de permettre l'attribution dynamique des véhicules. On pense que c'est au cœur de la problématique actuelle. Si on veut constituer des flottes de véhicules efficaces, il faut qu'il y ait des gens qui investissent là-dedans, et ces gens-là vont vouloir optimiser ces véhicules-là. Alors, on veut être en mesure, par exemple, de prendre un chauffeur qui détient son propre permis puis de lui louer un véhicule pour une plage d'heures qui lui convient, et ce véhicule-là pourra être utilisé par d'autres chauffeurs, qui ont aussi leur permis. Et donc il faudra être en mesure d'affecter dynamiquement en temps réel les permis aux bons chauffeurs, et c'est ça qui va donner la flexibilité. Donc, autrement dit, au lieu d'avoir deux vieux véhicules pourris avec la suspension toute défoncée qui fonctionnent 40 % du temps, bien, on aura peut-être un véhicule à la fine pointe de la technologie moderne qui va fonctionner 85 %, 90 % du temps.

La quatrième mesure qu'on vous propose, c'est de permettre la mise en place d'un système de formation par compagnonnage sous forme d'apprenti chauffeur. Et là, honnêtement, je vous dirais qu'au Québec, comme un peu partout dans le monde, l'approche par juniorat, compagnonnage et apprenti est très étendue dans pratiquement tous les corps de métiers, que ce soient les métiers les plus manuels aux métiers les plus intellectuels. Ce qu'on constate, c'est que l'approche qu'on vit actuellement dans l'industrie du taxi, c'est-à-dire un certain nombre d'heures de bourrage crâne, ensuite un test puis ensuite «tough luck», vas-y mon grand, débrouille-toi tout seul, c'est une approche qui est complètement archaïque. Aujourd'hui, que ce soient les ingénieurs, les infirmières, les mécaniciens, les électriciens, nommez-les tous, ce qu'ils font, c'est que, rapidement, ils vont entrer sur le marché du travail dans une entreprise qui va les encadrer, ils vont vivre des vraies expériences de travail et ils vont apprendre à travers ça, ils vont compléter leur formation avant d'avoir le permis de plein droit, et c'est ce qu'on vous propose d'introduire à ce moment-ci dans la réglementation.

Finalement, on vous propose de pérenniser l'utilisation du taximètre informatisé. On constate avec grande satisfaction que le gouvernement va permettre de convenir, par un moyen électronique comme une application mobile, avec l'utilisateur d'un tarif. On comprend que le gouvernement a l'intention d'encadrer ça, de s'assurer qu'il n'y a pas d'abus ni de dérapage, mais on pense que ça va donner beaucoup de flexibilité pour le consommateur et pour les opérateurs de flotte. Maintenant, pour s'assurer qu'il y ait de la transparence puis qu'on puisse mettre ces mesures-là effectivement en oeuvre, il faudra avoir un outil pour que le client voie ce qui se passe dans le véhicule. Et le vieux taximètre, là, à lumière rouge, qui tourne, ça ne lui permettra pas de voir en temps réel quelle économie il fait, et ainsi de suite. Donc, on pense... c'est une mesure qui est déjà permise dans les projets pilotes et qu'il est temps de la moderniser, de l'étendre.

Alors, je pense que par quelques mesures simples, d'autres qui vont nécessiter un petit peu plus d'efforts au niveau des systèmes, on peut véritablement moderniser notre réglementation, ce qui va nous permettre de moderniser notre industrie, de donner de la capacité à des gens qui veulent investir de pouvoir le faire, d'optimiser la flotte, d'optimiser les déplacements, d'offrir un meilleur service à la clientèle et d'offrir des meilleures conditions de vie aux chauffeurs, aux propriétaires de licences et à l'ensemble de la collectivité.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons commencer maintenant la période d'échange avec les membres de la commission. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Daoust : Merci, M. le Président. Bienvenue, monsieur. Écoutez, il y a eu des propositions qui nous ont été faites hier d'abolir, finalement, les indépendants, que tous les permis passent par des intermédiaires. Je comprends que vous agissez comme intermédiaire, mais est-ce que vous pensez que c'est une bonne chose de rendre obligatoire à tous les indépendants de devenir, si vous voulez, partenaires d'un intermédiaire?

M. St-Cyr (Thierry) : On a choisi, dans notre mémoire, de ne pas se prononcer sur cette question-là parce qu'on pense que c'est vraiment au... il faut vraiment remettre le choix au client, la capacité au client. Évidemment, le problème avec les intermédiaires, c'est que, si vous allez sur un poste d'attente ou dans la rue, vous ne choisissez pas votre taxi. Vous êtes même forcé par la loi de prendre le premier dans la file. Donc, il doit avoir un certain encadrement de ces gens-là, il va sans dire. On ne s'est pas prononcé sur les modalités de cet encadrement-là. Nous, notre pari, c'est de faire que les gens vont choisir un service de la famille Taxelco, ils vont choisir, par exemple, de télécharger l'application Téo Taxi, où là, ils vont être assurés d'avoir un service de qualité, ils vont choisir d'appeler le 322-2121, Taxi Hochelaga, et là ils auront un service d'encadrement. Et donc c'est notre pari, et à ce moment-ci on n'a pas de recommandation particulière à faire au niveau de comment encadrer les indépendants.

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

M. Daoust : Oui. Dans le projet de loi, vous avez sûrement remarqué que la limite de 20 permis était une limite qui était pour être levée. Vous avez exprimé des préoccupations tantôt à l'effet qu'il faut démontrer qu'on entend l'utiliser. Je présume qu'un intermédiaire n'a pas l'intention de les acheter pour les laisser dormants, à moins qu'il veuille

devenir un grand gestionnaire d'offre en limitant l'offre. Mais, dans la loi comme telle, là... ou actuellement, c'est de la réglementation, je présume, je ne pense pas que ce soit le projet de loi qui dise que, si vous achetez un permis ou si vous vous procurez un permis, il faut bien démontrer que vous allez l'utiliser. Est-ce que c'est dans la loi? Je ne penserais pas. C'est dans la réglementation, à ce que je comprends.

M. St-Cyr (Thierry) : C'est fort possible, M. le ministre. D'abord, je voudrais profiter de l'occasion pour souligner notre grande satisfaction face à la mesure qui propose d'abolir cette limite de 20 permis là. C'est assurément la première étape vers la constitution de grandes flottes. Maintenant, la modalité sur comment on pourrait assouplir les règles pour acquérir un permis, on le laisse à la disposition du Parlement et du gouvernement, ultimement. Nous, on voulait partager cette préoccupation-là. Dans le cas, par exemple, où c'est un fonds de placement ou un fonds de retraite qui décide d'investir, ce n'est pas lui qui va l'exploiter, il va louer le permis à un exploitant qui, lui, va le faire. Donc, il faut donner de la souplesse à ça. Puis, effectivement, lorsque des permis vont se vendre jusqu'à 200 000 \$, je ne pense pas qu'il y a une personne qui va les acheter dans le but de ne rien faire avec. Donc, c'est peut-être des dispositions, des règles qui n'ont plus leur raison d'être.

M. Daoust : En fait, c'est parce que, simplement, vous savez, ce n'est pas un débat qu'on a, là, c'est une question. C'est parce que s'il peut y avoir une hypothèque sur un permis comme celui-là, une garantie hypothécaire, et imaginons pour les fins de la discussion que le prêteur hypothécaire le saisit parce que l'autre est en défaut de paiement, le prêteur hypothécaire n'a certainement pas l'intention de l'utiliser et pourtant il en devient le propriétaire. Alors, je présume qu'il y a un minimum de flexibilité déjà dans l'appareil pour faire en sorte qu'il le saisit et il le revend, là.

M. St-Cyr (Thierry) : C'est peut-être le cas. Je comprends bien votre raisonnement. Ceci dit, on préfère toujours quand c'est explicite au plus haut niveau. C'est sûr que, dans ce qu'on a proposé, il y a des éléments qui pourraient peut-être se retrouver dans des réglementations, mais on préfère toujours que ça soit explicite dans la loi. On a des gens qui croient dans Taxelco, qui investissent dans l'équité. Vous le connaissez, les investisseurs, par défaut, sont des gens un peu nerveux qui sont toujours préoccupés, alors plus c'est clair, mieux c'est.

• (12 h 20) •

M. Daoust : Dernière question, après ça je vais laisser mes collègues poser des questions. Dernière question, au niveau de la formation, la préoccupation, l'idée du gouvernement, c'est de faire en sorte qu'on cesse d'être uniquement des personnes qui connaissent les bonnes rues — parce qu'avec les GPS aujourd'hui, la distance la plus courte, la distance la plus rapide, on est capables de faire beaucoup de choses — et de transformer la formation en, véritablement, un service à la clientèle. Les gens de la région de Québec nous disent : Nous, on veut que ça devienne obligatoire de connaître les lieux historiques. C'est une bonne chose parce que, quand les touristes arrivent, ils veulent connaître, ils veulent connaître des bons endroits. Au niveau de la formation, à part de leur dire, chez vous, qu'ils sont heureux, vos chauffeurs, quand on embarque dans l'auto, là, vous leur apprenez quoi?

M. St-Cyr (Thierry) : On a, par exemple, chez Téo, le service Téo, donc toute la procédure de qualité de service qu'on veut leur inculquer et s'assurer qu'ils partagent, on a de l'information sur les véhicules électriques, qui nécessitent une opération particulière, sur l'écoconduite, sur les règles de fonctionnement, la recharge, et ainsi de suite. Mais effectivement vous avez absolument raison, il n'y a plus lieu de consacrer autant d'heures à apprendre toutes les petites rues et sens uniques de Montréal à l'heure où tous les véhicules ont des GPS.

J'ajouterais par ailleurs que, dans la formation, le cursus, par exemple, de Montréal, une partie importante qui est sur le statut de travailleur autonome, les gens qui ont l'intention de venir travailler pour Téo, ils vont apprendre non seulement des choses qui leur sont inutiles, mais qui sont exactement à l'inverse de ce qu'ils devront faire chez Téo parce qu'ils ne seront pas travailleurs autonomes, ils vont être salariés. Donc, on croit qu'on devrait permettre aux gens qui souhaitent devenir chauffeurs de taxi comme salariés d'escamoter ces cours-là puis d'indiquer sur le permis une restriction qui dit : Bien, ce chauffeur-là peut uniquement être salarié, puisqu'il n'a pas suivi les cours comme travailleur autonome. Mais ce qui est important, c'est de permettre de rapidement mettre cette personne-là sur la route comme apprenti et lui permettre d'apprendre dans un réel contexte. Ça fait partie des méthodes pédagogiques de base, à notre époque, dans tous les corps de métier.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour. Dans le même style d'idée, votre système d'apprenti, là, comment vous le voyez évoluer? Vous nous parlez ici de 120 jours, là, mais quel genre de flexibilité vous avez là-dessus puis quels sont les objectifs de ça?

M. St-Cyr (Thierry) : O.K., donc, nous, on pense que la personne qui veut devenir chauffeur de taxi doit quand même faire une démarche, il doit quand même démontrer un certain sérieux. Donc, on dit : Il devrait d'abord obtenir son 4C, son permis, au niveau de la SAAQ, de chauffeur de taxi, il devrait faire la validation de ses antécédents judiciaires. Ça ne sert à rien, de toute manière, de le lancer dans ce processus-là si en bout de ligne il va être refusé. Une fois que ça, c'est fait, il devrait pouvoir aller dans une entreprise accréditée, accréditée parce qu'elle accompagne les apprentis chauffeurs dans leur démarche de formation, et de commencer à faire du service directement sur la route. On pourrait communiquer, ou pas, avec les clients que : Voilà, vous êtes avec un apprenti chauffeur, et en même temps qu'il fait ces

apprentissages-là, bien, il y a de la formation qui se fait, mais elle se fait dans un contexte pratique plutôt qu'un contexte complètement absent. Puis au-delà d'un certain délai — on a mis 120 jours, ça pourrait être autre chose — le candidat chauffeur aura à démontrer qu'il satisfait maintenant aux normes, qu'il est prêt à devenir un chauffeur de plein droit et obtenir son permis en conséquence.

M. Bolduc : Est-ce que vous pourriez élaborer sur la question de temps? Et est-ce que cet apprenti-là a, un peu comme sur la construction, un salaire différent, etc.? Est-ce que vous avez analysé cette situation-là? Comment vous voyez ça?

M. St-Cyr (Thierry) : On ne s'est pas penchés sur cette question-là. Les salaires des chauffeurs de taxi à Montréal, c'est une question assez théorique, puisqu'il y a juste une entreprise, Taxelco, qui emploie des salariés. Les autres sont tous travailleurs autonomes. Donc, pour nous, ce n'était pas ça, l'enjeu. L'enjeu, c'était vraiment que les gens puissent faire leur formation dans un cadre pratique, qu'ils comprennent la formation qu'ils reçoivent parce qu'ils la vivent simultanément.

Maintenant, sur le 120 jours, comme je vous dis, en toute franchise, là, on n'a pas fait d'analyses ou de calculs très sophistiqués, c'était juste pour donner un ordre de grandeur. Est-ce que ça devrait être 90, 180? Là, ce n'est pas une préoccupation pour nous, là.

M. Bolduc : Est-ce que vous entrevoyez, à l'intérieur de ce cadre-là, une espèce de formation... pas rien que d'éthique, là, mais, je dirais, légale, par exemple le concept des agglomérations, le concept du déplacement, l'aéroport à des particularités, etc., là? Est-ce que ça, ça ferait partie du bagage?

M. St-Cyr (Thierry) : Absolument, absolument. Donc, en fait, c'est là-dessus qu'on devrait mettre l'emphase, sur le professionnalisme, la qualité de service plutôt que comment gérer une petite caisse, comment gérer TPS, TVQ — si on est salarié, ça ne sert à rien — ou apprendre par coeur tous les noms des rues et des sens uniques.

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

M. Daoust : Oui, M. le Président. Écoutez, les agglomérations, il y en a 323 au Québec, on pense de réduire le nombre. Montréal n'a pas beaucoup d'agglomérations, il y en a trois, Québec en a six. Vous pensez quoi de ces agglomérations-là, le fait qu'on diminue? Puis je peux aller à une question subsidiaire à celle-là, c'est : Est-ce que vous pensez que Montréal, ça devrait n'être qu'une agglomération?

M. St-Cyr (Thierry) : Bien, c'est sûr que les agglomérations sont un frein à l'optimisation des déplacements, pour sûr. À l'heure où on parle de réduire nos émissions de gaz à effet de serre, diminuer la quantité d'énergie qu'on consomme, de forcer par la loi un taxi qui se déplace d'une agglomération à l'autre à revenir absolument à vide, ce n'est pas très efficace, disons-le simplement. Donc, si on pouvait permettre à des taxis qui sont allés déposer un client légitimement dans une autre agglomération d'aller attendre pour prendre un autre client et le ramener éventuellement vers l'agglomération d'origine — il devra revenir de toute manière parce que le véhicule, il va à un moment donné devoir revenir à son port d'attache — on pense que c'est naturel, que c'est dans l'ordre des choses puis qu'encore une fois ce gain d'efficacité là va être bénéfique à tout le monde. Ça ne change pas le nombre de courses total de faire ça. Donc, la tarte, elle reste la même pour tout le monde, mais on peut faire le même nombre de courses avec moins de déplacements, donc ça veut dire autant de revenus pour l'industrie, mais avec moins de dépenses. À notre avis, tout le monde y gagne.

M. Daoust : O.K. Et je parlais d'une agglomération à Montréal. Vous pensez quoi de ça?

M. St-Cyr (Thierry) : Il pourrait y avoir une agglomération à Montréal. Il pourrait y avoir des règles qui rendent plus simple d'aller sur la Rive-Sud ou sur la Rive-Nord et de revenir avec un client. Ce seraient toutes des mesures qui seraient bénéfiques pour permettre l'optimisation des déplacements sur l'île et autour de l'île de Montréal.

M. Daoust : Je faisais le commentaire parce que la région de Québec a appris à bien gérer cette situation-là, et ils en ont six. Je vais laisser la chance à mes collègues, monsieur.

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

M. Simard : ...juste une petite chance, que je comprends, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui, vous avez...

M. Simard : Merci. D'abord, je vous souhaite la bienvenue, M. St-Cyr, avec nous. Une question. Vous savez que le gouvernement, bon, on est pris, bien sûr, avec un ancien système qu'on voudrait bien faire disparaître, mais sauf qu'en tout respect et en toute équité des gens qui font partie de ce système-là il faut faire des règles et des lois en conséquence de tout ça. Mais je pensais tout à l'heure à votre première recommandation : «Permettre systématiquement la location de permis.» Est-ce que vous pensez que, pour le gouvernement, si, nécessairement, on change les règles, mais on permet à

un propriétaire actuel de permis, après l'avoir évalué... Je vous fais un exemple vite, là : mettons qu'il vaut 100 000 \$, il y a un amortissement, il a emprunté, et puis il reste 100 000 \$ à payer, le permis vaut 150 000 \$, est-ce que le fait qu'on permette à un propriétaire de permis de louer son permis sans avoir un véhicule de taxi, mais louer son permis avec un bail, pourrait être amorti dans le but, justement, de diminuer la valeur de ce permis-là? À chaque fois que le montant est reçu par le propriétaire, il pourrait bénéficier de ces sommes d'argent tout en, nécessairement, se faisant payer son permis de taxi pour lequel il a dû payer. Donc, vous comprenez ma dynamique, là?

• (12 h 30) •

M. St-Cyr (Thierry) : Bien, en fait, à notre avis, la valeur du permis, ultimement, elle dépend toujours du revenu qu'on va en tirer, O.K.? Donc, que ce soit par l'exploitation active du permis ou que ce soit passivement par une rente qui nous est versée parce qu'on donne ce privilège-là, on loue ce privilège-là à quelqu'un d'autre, en bout de ligne le marché va s'équilibrer. Donc, le prix de la location va correspondre aux bénéfices économiques objectifs dans le marché, et donc ça devrait s'équilibrer.

Et moi, j'essaie de me questionner sur l'intention originale du législateur et je ne vois pas d'autres raisons, à l'époque, que pour l'«enforcement», la mise en oeuvre, la validation de la conformité réglementaire. Donc, on peut penser qu'à une époque où la loi a été adoptée la seule véritable façon de savoir si le véhicule qui est arrêté par un inspecteur est sous le contrôle d'un permis, bien, c'était d'ouvrir le coffre à gants puis de dire : Montrez-moi votre permis original, O.K., puis authentique, ah oui, O.K., vous avez le droit, continuez, monsieur. Alors, c'est une époque complètement révolue. Aujourd'hui, si vous vous faites arrêter par la police, vous n'avez pas votre permis de conduire, on vous donne un ticket, et c'est tout. Pourquoi? Parce que le policier, il va dans son ordinateur puis il dit : O.K., M. Untel a son permis de conduire. Donc, il n'y a plus vraiment de raison de forcer à ce que le propriétaire ait son permis avec lui, là, puis il l'ait dans le coffre à gants. C'est marqué, je ne sais pas si c'est dans le règlement ou dans la loi, mais il doit être dans le coffre à gants. Ça date d'une époque révolue, à notre avis.

Alors, même chose pour l'article 5, justement, qui lie fermement le permis au véhicule, et que nous, on propose de se donner énormément de flexibilité en séparant ces deux éléments-là parce qu'aujourd'hui c'est d'une simplicité enfantine, dans une base de données, de dire : Tel véhicule est attaché à tel permis, 10 minutes plus tard, il est attaché à un autre véhicule, et ainsi de suite. À l'époque, ce n'était pas possible, mais aujourd'hui c'est très simple.

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

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Donc, bienvenue à Taxelco. M. St-Cyr, bienvenue en commission parlementaire.

Peut-être, d'entrée de jeu, j'aimerais... Parce qu'on entend beaucoup de choses dans la commission parlementaire, un monopole dans l'industrie du taxi, mais je pense que vous êtes l'exemple extrêmement flagrant qu'il n'y a pas de monopole. Vous êtes un nouveau joueur qui arrivez dans l'industrie avec et Taxelco et avec Téo. Donc, peut-être nous dire... comme c'est quand même assez nouveau, là, nous présenter c'est quoi, où vous en êtes actuellement en termes de nombre de permis, tant du côté de Téo, du côté de Taxelco.

M. St-Cyr (Thierry) : D'accord. Donc, Taxelco, c'est un holding, la société mère qui opère directement Téo Taxi. Téo Taxi, présentement, exploite 60 véhicules. Il y en a d'autres qui seront ajoutés incessamment parce que la demande de la clientèle montréalaise est très forte. On en est très heureux. On doit gérer ce succès-là. On détient 50 permis de taxi qu'on loue, en fait, et 10 permis spéciaux qui nous ont été accordés par la Commission des transports, mais qui ne servent exclusivement qu'à la recharge des véhicules électriques. Donc, ce sont des véhicules entièrement électriques qui sont conduits par des chauffeurs qui ont leur permis en bonne et due forme, qui sont des salariés de Téo Taxi et où la répartition des appels se fait essentiellement par application mobile.

Taxelco est par ailleurs propriétaire de Taxi Hochelaga, qui est un intermédiaire de taxi, le deuxième en importance à Montréal, et en fait le premier dans le transport adapté, et c'est un intermédiaire qui fonctionne, donc, dans le modèle traditionnel, mais pour lequel on introduit beaucoup d'innovations : on réduit la paperasse, on informatise, on diminue l'argent comptant, donc beaucoup d'optimisation pour les chauffeurs, qui peuvent consacrer plus de temps à être sur les routes, tirer des revenus plutôt que dans de la paperasse administrative. Et on a l'intention de poursuivre aussi l'avancée de Taxi Hochelaga. Donc, même dans le modèle traditionnel, on veut être en mesure de constituer des flottes, avoir des flottes uniformisées, de grande qualité, plus écologiques, moins chères à opérer, où le client va avoir une connaissance de la qualité du service et du produit qu'il va recevoir plutôt que de jouer un peu à la loto-taxi, où je suis chanceux — c'est le cas la majorité du temps — j'ai un bon chauffeur de taxi, mais malheureusement parfois je tombe sur un mauvais chauffeur de taxi, j'ai une mauvaise expérience. Ça, c'est la loto-taxi, puis on veut essayer de s'extirper de ça.

Mme Ouellet : Et Hochelaga, c'est combien de taxis?

M. St-Cyr (Thierry) : C'est, si ma mémoire est bonne, autour de 500, 500 membres.

Mme Ouellet : Et, dans le modèle d'Hochelaga, ce n'est pas des salariés, hein, c'est-ou ça?

M. St-Cyr (Thierry) : Non, ce sont des travailleurs autonomes classiques qui ont un membership à l'intermédiaire de taxi.

Mme Ouellet : Donc, je voudrais quand même saluer les innovations que vous avez amenées dans l'industrie du taxi, qui, je le répète, n'est pas un monopole, et vous êtes l'exemple flagrant que ce n'est pas un monopole, un nouveau joueur qui est arrivé avec une nouvelle vision, particulièrement du côté de Téo avec des taxis électriques — on veut souligner toute électrification des transports — et toutes les innovations qui ont été amenées tant par les applications mobiles, parce que je pense que vous avez votre propre application mobile qui a été développée à l'interne, que par les autres innovations de service, là, que vous avez tant à l'intérieur de Téo que d'Hochelaga. Donc, je veux juste souligner qu'innovation, ça rime aussi avec respect des règles, payer les taxes, payer les impôts. Et je pense que c'est important de le dire parce qu'on a un bizarre de débat — je n'ose pas dire «drôle» parce que ce n'est vraiment pas comique — qui a été mis sur place en voulant dire que le taxi, c'est contre l'innovation, c'est contre la technologie alors qu'on est tous, autour de la table ici, d'accord avec la technologie, avec les nouvelles applications mobiles. Et les applications mobiles, bien, il y en a qui peuvent respecter les cadres qui sont au Québec, et je pense que vous le démontrez très bien, comme aussi Taxis Coop l'a démontré dans la région de Québec. Ils ont fait des innovations avant même la venue d'une certaine multinationale.

Je voulais avoir un petit peu plus d'informations sur lorsque vous dites que la limite de 20 permis est trop restrictive puis que vous saluez le fait qu'elle soit levée. Vous souhaiteriez qu'elle soit à combien et quelles sont vos visées en termes de nombre de permis pour Taxelco?

M. St-Cyr (Thierry) : On ne pense pas qu'il devrait y avoir de limite. Nous, on a déjà affirmé publiquement qu'au-delà d'un certain seuil dans un marché, 40 %, 45 %, 50 % du marché, il n'y a plus de gain à faire pour une entreprise parce qu'elle se vampirise elle-même. Puis, de toute manière, le produit qu'on va offrir ne correspondra pas nécessairement à tous les consommateurs. Donc, on est satisfaits que la limite soit abolie puis on pense que c'est les clients qui vont déterminer quelle compagnie va prendre quelle part de marché ultimement.

Maintenant, sur vos commentaires en introduction, je dirais que vous avez tout à fait raison. J'ai l'habitude de dire : Je ne connais pas personnellement le moment où les sociétés se sont dotées d'impôt sur le revenu, de taxes, mais je suis convaincu que, dans l'heure qui a suivi, il y a quelqu'un qui a trouvé une façon de ne pas en payer. Donc, de présenter l'évitement fiscal comme une innovation m'apparaît absolument grotesque, ce n'est pas une innovation. L'application mobile, oui, ça pouvait avoir un caractère innovant il y a quelques années, mais, à notre époque, franchement, c'est fort banal.

Quant au monopole, soyons sérieux, dans l'industrie du taxi, il y a 4 400 détenteurs à Montréal seulement. Là-dessus, la très grande majorité sont des détenteurs uniques. Donc, c'est absolument l'inverse d'un monopole, c'est une organisation complètement éclatée. Et, en termes de monopole dans le taxi, il y en a un seul, c'est dans le taxi amateur. Dans le taxi amateur, il y a un seul joueur. Donc, Uber est le seul monopole dans l'industrie du taxi à Montréal.

Le Président (M. Reid) : Merci.

Mme Ouellet : Oui. Dans votre proposition de pérenniser l'utilisation du taximètre informatisé, parce qu'il y a comme deux petits paragraphes, là, j'aimerais que vous m'expliquiez un peu plus, là, qu'est-ce que vous voulez dire par «pérenniser». Est-ce que c'est de le rendre obligatoire? Dans quelle optique vous le présentez?

• (12 h 40) •

M. St-Cyr (Thierry) : Bon, il manque peut-être effectivement un peu de contexte dans le mémoire. Présentement, dans le projet pilote sur les véhicules électriques, on permet l'utilisation d'un taximètre informatisé, donc, qui est sur une tablette et qui va faire un certain traitement de la donnée, qui va l'afficher pour le client, qui va être relié directement au système de paiement, ce qui permet que le client n'a pas de paiement à faire à bord, c'est géré directement via l'application mobile, le nuage, et ainsi de suite.

Donc, cette mesure-là me semble appelée à prendre de plus en plus d'espace à partir du moment où on va pouvoir permettre aux gens de dire par application mobile : Voici telle course, voici le prix qui est convenu entre les parties, ça vous convient? Oui, j'accepte, ça me convient, effectivement, je pars, j'arrive dans le taxi... mais je ne peux pas avoir le taxi conventionnel, normal, tarif CTQ, qui tourne là, puis je ne sais pas, moi, combien je paie parce que j'ai négocié un escompte, parce que j'ai négocié un prix fixe, parce que j'ai négocié un autre tarif, puis arriver à la fin de la course puis : Surprise! Voici ce qui est affiché, puis voici l'escompte que vous avez pour de vrai. Alors, on pense que ça va aller de soi. Alors, pourquoi ne pas immédiatement l'inscrire dans le cadre légal et réglementaire?

Mme Ouellet : Ça fait que vous proposez que, pour les courses, les tarifs puissent être extrêmement variables puis tous négociés au cas le cas, donc pas de tarifs qui soient prévisibles pour les clients, qui, à la pièce, vont négocier avec chacun des chauffeurs?

M. St-Cyr (Thierry) : Bien, en fait, je retirerais peut-être «extrêmement». On pense que le tarif pourrait être variable, devrait être variable, qu'il y ait certainement un encadrement à prévoir. Dans notre précédent mémoire, on avait soumis des balises qu'on croyait raisonnables sur les prix. Mais, attention, la prévisibilité de la course, elle est importante lorsqu'on ne choisit pas notre taxi. Lorsqu'on le hèle sur rue, lorsqu'on le prend au début de la file, c'est sûr qu'on ne va pas commencer à négocier le prix dans la rue puis, arrivé à l'autre bout : Ah! ce n'est pas ça qui avait été convenu, puis tout ça. Donc, pour ce domaine-là particulier, on garderait le tarif fixe. Mais, quand on choisit... Moi, je choisis de faire affaire avec Cheapos Taxi, et je négocie tel prix, et je m'entends avec, ça devrait être permis, à notre avis.

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

M. Surprenant : M. le Président, M. St-Cyr, bonjour. Rebonjour, devrais-je dire. Alors, d'abord, je réitère mes félicitations au niveau de vos avancées technologiques, tant du côté de Téo que du taxi traditionnel, avec Hochelaga. Alors, de ce côté-là aussi, vous indiquez que vous avez apporté, là, des améliorations au niveau de plateformes, et je vous en félicite. Alors, on est tous très bien en faveur des technologies. Le débat qui nous anime un peu est plus à l'effet : Est-ce qu'on maintient le statu quo ou on modifie les lois pour permettre l'arrivée d'autres joueurs? Alors, certains penchent d'un côté, d'autres de l'autre. Mais, à tout événement, on souhaite avancer au bénéfice des utilisateurs, de nos concitoyens.

Alors donc, d'ailleurs, c'est la raison pour laquelle vous faites l'objet d'un projet pilote avec Téo. Puis j'en félicite le ministre antérieur, en fait, qui avait lancé cette idée-là. Alors, c'est une belle façon, là, d'améliorer les choses. Alors, j'ai par contre quelques questions à vous poser au niveau de Téo. En fait, pas Téo en tant que tel, au niveau des permis de taxi. Vous dites qu'actuellement vous pouvez tenir un registre en temps réel de l'utilisation de ces permis de taxi, c'est donc d'une simplicité informatique enfantine, que vous dites. On comprend qu'avec le projet pilote vous pouvez attribuer dynamiquement ces permis-là parce que ce sont des voitures électriques. Dans un contexte où on peut peut-être améliorer l'efficacité aussi du taxi traditionnel, seriez-vous en faveur d'étendre cette norme-là aux taxis traditionnels?

M. St-Cyr (Thierry) : Absolument. Il faut. Il faut faire ça. Il faut briser le lien ferme et rigide actuel qui attache un permis à un véhicule. Il faut briser ce lien-là et permettre aux opérateurs de flotte d'attribuer dynamiquement... que ça soit les flottes de véhicules électriques, véhicules hybrides ou même véhicules conventionnels, de les attribuer dynamiquement à un permis pour pouvoir les optimiser, pour qu'on puisse avoir des véhicules de plus grande qualité, des véhicules plus confortables, des véhicules plus écologiques, des véhicules qui coûtent moins cher à opérer. Mais, pour tout ça, il faut investir, donc il faut aller chercher une rentabilité face à ces véhicules-là. Donc, on ne peut pas dire : Le détenteur de permis, il est deux semaines en vacances puis le véhicule donc est forcé d'attendre deux semaines dans le fond de la cour, puis on ne fait rien avec. C'est la même logique avec la recharge des véhicules électriques. On a demandé au gouvernement cette disposition-là parce qu'on a dit : Bien, pendant que le véhicule recharge pendant quatre, six, huit heures, il est immobilisé, je ne veux pas payer une licence pour ça, là. C'est une licence de taxi, pas une licence de recharge, une licence d'entretien, une licence d'entreposage. C'est pour faire du taxi.

M. Surprenant : Je comprends. Alors, j'espère que vous avez bien été entendu, monsieur. Alors, maintenant, au niveau, là, de votre coût de location pour le projet que vous avez. Quel est le coût de location des permis qui vous a été proposé?

M. St-Cyr (Thierry) : Actuellement, on les loue 300 \$ par semaine, incluant la TPS, TVQ, là, donc faites le calcul. Si ma mémoire est bonne, ça donne 254 \$, 257 \$, dans ces eaux-là.

M. Surprenant : Et est-ce que vous avez comme projet, à la fin du projet pilote, de vous acheter des permis?

M. St-Cyr (Thierry) : Ce n'est pas nécessairement dans nos projets. Nous, on a l'intention d'investir dans ce qui améliore directement la qualité du service à la clientèle, donc dans les véhicules, dans les systèmes d'optimisation de la répartition, dans le système de suivi de la satisfaction clientèle, dans les applications mobiles.

Vous savez, un permis, c'est un permis, là. Je ne peux pas dire : Mon permis est meilleur que le tien. Je peux dire : Mon véhicule est plus confortable que celui de mon compétiteur. Je peux dire : Mon application mobile est plus conviviale que celle de mon compétiteur. Alors, il y a peut-être d'autres joueurs dans le marché qui vont dire : Bon, bien, moi, acheter des permis puis les louer pour en tirer une rente, je trouve que c'est intéressant. Ce sera leur business, puis on va être leur client. Mais ce n'est pas notre intention que ça soit notre business.

M. Surprenant : Dans la mesure où d'autres joueurs n'auraient pas ces permis-là à vous louer, donc, vous, vous continueriez à louer les permis au gouvernement, à ce moment-là?

M. St-Cyr (Thierry) : Non, non, on loue les permis au grand public. Ça marche bien. On a beaucoup de chauffeurs qui nous louent leur permis puis qui viennent travailler avec nous, en plus, comme salariés, on a d'autres retraités et semi-retraités qui nous louent leurs permis et on a même des gens qui commencent à acheter des permis pour nous les louer. Donc, il y a un intérêt dans le marché pour ça.

Il n'y a pas de raison qu'on garde la limite actuelle et il n'y a pas de raison qu'on n'étende pas cette mesure-là à l'ensemble des autres joueurs qui voudraient en bénéficier. Et c'est une belle façon, en plus, de baisser cette fameuse barrière à l'entrée qui a été évoquée souvent. Si, au lieu de devoir acheter un permis, on peut le louer pour mettre en oeuvre un nouveau projet puis investir dans la modernisation de l'industrie, bien, c'est beaucoup plus facile. On diminue beaucoup le risque puis on le partage à plus de joueurs.

M. Surprenant : Quel est l'impact que vous pouvez voir, au niveau de la valeur des permis traditionnels de taxi si vous, vous allez d'un côté plus sur la location? Puis s'il en manque de disponibles, vous allez probablement demander au gouvernement de vous en émettre directement. Alors, quel impact on peut anticiper sur la valeur des permis actuels?

M. St-Cyr (Thierry) : Bien, pour l'instant, nous, notre modèle, c'est de louer des permis qui existent déjà. J'ai cru comprendre que le gouvernement avait l'intention d'en mettre en location un certain nombre. On n'a pas indiqué d'intérêt pour l'instant à aller dans cette voie-là. On pense que, par exemple, à Montréal, 4 400 permis, c'est beaucoup.

Par habitant, c'est beaucoup plus qu'à Toronto ou à New York. Donc, on n'a pas vraiment de pénurie de permis pour l'instant à Montréal. Ce que ça nous prend, c'est de la flexibilité pour optimiser la gestion de ces permis-là.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, c'est le temps que nous avons. Alors, merci beaucoup, M. St-Cyr, pour votre contribution aux travaux de la commission.

La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures cet après-midi.

(Suspension de la séance à 12 h 49)

(Reprise à 15 h 5)

Le Président (M. Bérubé) : La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux.

Nous poursuivons les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 100, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi.

Cet après-midi, nous entendrons les organismes suivants : M. Sidney Ribaux, d'Équiterre, qui présentera conjointement avec Transport 2000, le Regroupement des travailleurs autonomes, les métallos, la ville de Québec et le Bureau du taxi de Montréal.

Je souhaite la bienvenue au représentant d'Équiterre. Je vous demande de bien vouloir d'abord vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, par la suite nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous.

Équiterre

M. Ribaux (Sidney) : Bonjour. Je me présente, je suis Sidney Ribaux, je suis le directeur général d'Équiterre. Je suis accompagné de Philippe Cousineau Morin, qui représente aujourd'hui Transport 2000.

Je tiens tout d'abord à m'excuser de ne pas avoir déposé un mémoire écrit à la commission. Les délais de convocation ne nous ont pas permis de vous préparer un document. Je vous remercie aussi pour l'invitation de pouvoir témoigner aujourd'hui.

Je tiens à dire d'entrée de jeu que le gouvernement fait face à un enjeu de société qui a plusieurs facettes, qui est complexe, et nous reconnaissons qu'il s'agit d'un débat délicat haut en émotions. Winston Churchill, le premier ministre britannique, a déjà dit : «Un pessimiste voit la difficulté dans chaque opportunité, un optimiste voit l'opportunité dans chaque difficulté.» Aujourd'hui, vous comprendrez que notre position sera celle de l'optimiste, et on voit donc dans cette réforme une opportunité qui est devant nous : la chance de moderniser une approche réglementaire et d'ainsi améliorer les services aux consommateurs tout en réduisant les gaz à effet de serre.

Nos organisations sont favorables à une réglementation des secteurs du taxi, du covoiturage et du service de transport à la demande. Nous sommes aussi de grands promoteurs du service de taxi et du covoiturage et avons travaillé en partenariat avec les entreprises puis les associations de ce secteur-là depuis plus de 20 ans.

Toutefois, nous croyons aussi que ce projet de loi doit permettre une éclosion de cette industrie et non un renforcement du statu quo. Voici donc quelques principes sur lesquels il faut, à notre avis, ne faire aucun compromis, et je crois que le gouvernement sera d'accord avec nous sur les deux premiers, du moins.

Premièrement, le gouvernement a une responsabilité envers les conducteurs de taxi et, peu importe la solution qu'il préconisera, il doit s'assurer que ceux-ci ne fassent pas les frais d'un éventuel changement de réglementation.

Deuxièmement, l'ensemble des entreprises qui opèrent au Québec, incluant les services de transport à la demande, doivent se soumettre à la réglementation, aux lois et payer leur juste part d'impôt et de taxes. Aucun compromis n'est possible sur ce point. Jusqu'à présent, le débat sur le projet de loi a porté essentiellement sur ces deux points, alors qu'il faudrait tenir compte d'autres éléments.

Troisième principe qu'on vous propose, la réglementation du secteur du taxi doit être assouplie pour permettre une amélioration de l'offre de services, de meilleurs prix, l'innovation et ultimement une augmentation de l'utilisation des services de taxi. Cette réglementation doit aussi encadrer les services de transport à la demande.

Quatrièmement, cette nouvelle réglementation doit permettre une réduction des gaz à effet de serre, notamment en favorisant le covoiturage, la multiplication des clients par taxi et plus globalement en rendant le cocktail transport plus accessible. Et mon collègue reviendra sur le cocktail transport.

Le projet de loi, dans sa forme actuelle, ne respecte pas ces deux derniers principes. Le taxi est un secteur qui est encadré de façon stricte : on réglemente la grosseur des voitures, les tarifs, la localité desservie, et j'en passe, mais évidemment la réglementation la plus stricte et la plus structurante est celle qui limite le nombre de permis de taxi, qui engendre la création d'un marché secondaire pour ces permis. Ceci crée une barrière à l'entrée et limite ainsi la compétitivité du secteur et donc l'innovation. L'apparition et la grande popularité de services de transport à la demande est le résultat direct, d'ailleurs, de ce mode de réglementation. Combien de conducteurs de taxi m'ont fait part, au fil des ans, de leur frustration à cet égard. Ils sont nombreux à vouloir innover, améliorer leurs services, et depuis longtemps. Soyons clairs, le problème n'est pas le manque d'innovation de ces conducteurs, le problème est simplement le résultat du système réglementaire en place.

Encore une fois, nous ne proposons pas de déréglementer, mais plutôt de réglementer autrement. Le système des quotas est problématique. Il faut trouver le moyen de transitionner de ce système vers d'autres systèmes qui pourraient assurer à la fois un système plus compétitif et un système qui demeure équitable pour les conducteurs et qui permet à

ceux qui le désirent d'en faire un métier. Plusieurs experts ont fait des recommandations en ce sens, on pense notamment au groupe Hara, qui était devant vous récemment. En somme, il faut créer un cadre réglementaire pour le service de transport à la demande tout en assouplissant le cadre réglementaire de l'industrie du taxi.

J'aimerais maintenant vous faire deux recommandations plus précises à l'égard du projet de loi. L'article 6.1 concernant la possibilité de prendre plus d'un client. Cet assouplissement est le bienvenu, toutefois on se questionne sur son application. Premièrement, y aura-t-il un avantage pour le conducteur et pour les passagers? Par exemple, lorsqu'on sort de l'aéroport, on est, à Montréal, 200 à attendre pour les taxis. Dans d'autres juridictions, le portier réfère les passagers par quartiers et leur propose de partager un taxi. La course, dans mon cas, de l'aéroport jusque chez nous me coûte normalement 40 \$. On peut imaginer, en ajoutant deux personnes, que la course me coûterait, à moi, 20 \$ et aux deux autres personnes, 20 \$ pour ainsi créer un incitatif à la fois pour le consommateur — donc je paie la moitié du prix — et pour le conducteur, qui, lui, obtiendrait un prix plus élevé. Notre compréhension, présentement, du projet de loi, c'est que cet exemple-là ne serait pas possible dans la réglementation qui est proposée. Or, il faudrait s'assurer d'élargir la capacité parce qu'il existe toutes sortes d'autres exemples où des taxis devraient pouvoir prendre plus qu'un client. Et donc il faut encourager cette pratique et il faut que le projet de loi aille dans ce sens.

Deuxième exemple, on comprend mal les raisons qui poussent le législateur à limiter à ce point l'argent qui peut s'échanger entre personnes désirant faire du covoiturage. L'article 2 limite en effet l'argent échangé au coût direct du déplacement. Dans la mesure qu'il y a de nombreux bénéfices sociaux au covoiturage, on ne devrait pas limiter l'incitatif financier ou on devrait le rendre beaucoup plus généreux, au minimum. Pourquoi ne pas laisser l'offre et la demande déterminer ce prix? Évidemment, il faut s'assurer qu'il s'agit réellement de covoiturage. Or, on pourrait imaginer une limite du nombre de courses par jour, deux par exemple, et puisque ce jumelage se fait et se fera de plus en plus via des services de jumelage en ligne, il devrait être possible pour le législateur de s'assurer du respect d'une telle règle.

Sur ce, je cède la parole à mon collègue de Transport 2000.

• (15 h 10) •

M. Cousineau Morin (Philippe) : Merci. Alors, pour le bénéfice des parlementaires et des gens qui nous écoutent, en fait, je voudrais vous rappeler un peu ce que nous entendons par «cocktail transport», par le fait que nous voyons beaucoup plus de place pour les services de taxi. D'ailleurs, je rappelle que ce concept, le cocktail transport, s'apparente à celui de mobilité durable, qui fait maintenant partie de l'intitulé du ministère des Transports, donc qui fait partie de sa mission.

Dans nos villes, avec l'urbanisation qui est en place, il est indéniable qu'il n'y a pas de mode de transport alternatif pris isolément qui offre la flexibilité de la voiture pour réaliser tous les déplacements du quotidien. Mais comme cette flexibilité, elle a un coût qui est économique, qui est social, qui est environnemental, de plus en plus de citoyens font le choix d'utiliser majoritairement d'autres modes de transport. Le cocktail de transport est donc l'usage combiné de différents moyens de transport pour que chacun puisse effectuer ses déplacements sans recourir uniquement à la voiture solo. C'est un savant mélange des modes de transport actifs et collectifs, du taxi, de la location de voiture, du partage de voiture, du covoiturage, etc. En combinant ces moyens de transport, il est possible de se déplacer efficacement sans posséder de voiture ou, si on est dans un lieu de résidence qui ne le permet pas, de limiter l'utilisation de sa voiture pour toutes les bonnes raisons économiques, de qualité de vie et de santé publique.

Je rappelle d'ailleurs que, selon les chiffres de CAA-Québec, les coûts d'achat, de financement et d'utilisation d'une voiture standard avoisinent les 10 000 \$ annuellement, et le cocktail transport permet de réduire jusqu'aux trois quarts de ces coûts pour un ménage québécois. L'accès à un déplacement en voiture sans le souci de la possession, de l'entretien, du stationnement, de l'enregistrement devrait être favorisé et, dans le contexte d'un parc automobile très vaste, très développé, là, ça devrait être favorisé pour diminuer l'attrait de l'auto solo et favoriser, voilà, le cocktail transport.

Dans ce portrait, le taxi et le covoiturage forment des rouages importants qui permettent de pallier des déplacements difficilement réalisables autrement. Or, le potentiel du taxi et du covoiturage est actuellement loin d'être atteint. Plus il y aura de services de taxi, plus il y aura d'offres de covoiturage, plus les citoyens auront d'options gagnantes pour se déplacer à leur guise efficacement. Actuellement, malgré la vaste discussion qui a lieu sur les services de taxi, le projet de loi ne permet pas de répondre à la question : Comment allons-nous améliorer l'offre de déplacement pour les citoyens? Sachant qu'il y a plus de 4 millions de véhicules privés au Québec stationnés plus de 95 % du temps, nous aurions souhaité que le gouvernement aille plus loin dans la révision législative pour favoriser le cocktail transport, car il ne faut pas se bermer, l'utilisateur du taxi est, dans bien des cas, un citoyen qui utilise peu la voiture comme mode de transport principal. Inhiber le potentiel des transports alternatifs à la voiture, c'est confiner les citoyens à la dépendance à la voiture et à ses effets négatifs, nous ne nommons que la congestion et une dépense qui va jusqu'à 20 % du budget des ménages.

Nous croyons que le projet de loi ne permet pas d'améliorer suffisamment l'offre de services de transport pour les citoyens qui font le choix du cocktail transport là où un régime d'encadrement pour, par exemple, trois types de services, qui seraient le taxi traditionnel, le transport à la demande par application mobile et le covoiturage, réglementés et encouragés dans tous les cas, offrirait un meilleur environnement de concurrence et d'offre de services aux consommateurs, qui permettrait à plusieurs joueurs de l'industrie de se démarquer. Ce régime législatif offre le plus d'avantages pour les citoyens, et non pas un système où l'offre de services qui lui est proposée est limitée. Pour faire advenir cette vision, il faudra des modifications majeures au projet de loi. Je vous remercie.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, MM. Ribaux et Cousineau Morin. Je vous remercie pour votre exposé. Nous allons maintenant débiter la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Daoust : Merci, M. le Président. Bienvenue, M. Ribaux, et bienvenue, M. Morin. Alors, écoutez, je vais commencer simplement pour qu'on s'entende sur une définition quand on parle d'économie de partage. Hier, le

représentant d'Amigo nous a dit — et je pense que c'est une ligne, en tout cas, que je trouve intéressante puis j'aimerais vous entendre sur ça — que l'économie de partage, c'est le partage des économies. Êtes-vous d'accord avec ça?

M. Ribaux (Sidney) : L'économie de partage, c'est le partage des économies?

M. Daoust : Oui.

M. Ribaux (Sidney) : Bien, en fait, c'est très personnel, ce que je vais faire comme réponse, là, mais, à mon avis, l'économie de partage, c'est une économie dans laquelle on partage les biens.

M. Daoust : O.K. Je reçois ce que vous me dites tantôt, là, quand vous dites que... C'est parce que, quand on parle de covoiturage — puis vous avez parlé de covoiturage — encore une fois, on recevait Amigo hier, puis, eux, ils étaient très satisfaits du projet de loi, qui venait clarifier ce qui est du covoiturage et ce qui est du taxi. S'il y avait une ambiguïté, ce qu'ils nous ont dit, c'est qu'au terme de ce projet de loi là ça va être clair. Ils nous ont même proposé une précision à ajouter, qui était la précision que je qualifierais d'ontarienne, là, ce que l'Ontario a fait.

Maintenant, quand... Puis c'est très différent, le covoiturage. Actuellement, il y a peut-être une ambiguïté. Je pense qu'il n'y en a pas, je pense que les tribunaux aussi ont dit qu'il n'y en avait pas, mais certaines entreprises ont des prétentions qu'ils font du covoiturage, et ce n'est pas du covoiturage. Si vous commencez à permettre d'avoir plus qu'un client, il faudrait toujours que les clients soient d'accord avec ça. Moi, personnellement, si je suis à l'aéroport puis je veux me rendre chez moi, je pense que c'est ma décision à moi si je veux être tout seul dans l'auto puis je veux payer plus cher. Alors, autrement, la loi le permet, là, de faire ce que vous dites. Actuellement, la nouvelle loi permet de faire du taxi-partage. Bon, si on va plus loin que ça, parce que vous avez parlé peut-être deux courses par jour, puis tout ça, on contrôle ça comment?

M. Ribaux (Sidney) : Bien, O.K., je vais peut-être commencer puis Philippe complétera, mais, dans le fond, il y a deux éléments, je pense, à votre question. Sur la question du covoiturage, tant mieux si vous me dites que c'est le contraire, mais notre compréhension du projet de loi, c'est qu'on limite la quantité d'argent que quelqu'un qui ferait du réel covoiturage... Je suis d'accord avec vous, là, quelqu'un qui part de sa résidence, qui s'en va travailler le matin puis qui revient le soir, par exemple, ça limite la quantité d'argent qu'il peut demander. Alors, dans le fond, on se questionne à savoir pourquoi on n'offrirait pas un incitatif supplémentaire, l'idée étant qu'on veut diminuer le nombre de voitures, à l'heure de pointe, qui se déplacent, pour des raisons économiques et pour des raisons environnementales. Alors, pourquoi le projet de loi limite l'incitatif financier de celui qui voudrait faire du covoiturage? Dans le fond, c'est ça, notre commentaire sur le projet de loi que vous avez, vous limitez à un équivalent de ce qu'une personne qui travaille pour le gouvernement peut demander comme remboursement pour un déplacement. Or, on dit : Bien, pourquoi limiter? Ou en tout cas, du moins, augmentez ce plafond-là. Ça, c'est un premier élément. Veux-tu aller sur...

• (15 h 20) •

M. Cousineau Morin (Philippe) : Oui, je complétera sur les définitions. Vous avez raison, en fait, je pense qu'il est très louable de la part du gouvernement d'avoir précisé, à l'instar de l'Ontario, la définition du taxi et de covoiturage, mais, si on se projette un peu, on se questionne quand même sur : Est-ce que cette catégorisation va survivre à l'épreuve des faits? Puis je donne des exemples, là, puis je n'ai pas la réponse, mais où se classe le taxi, les services de taxi effectués par une voiture autonome dans cette définition-là donnée? Est-ce que d'emblée, elle est bannie? Est-ce que, sur le covoiturage interurbain, actuellement, le partage automobile entre les villes doit se restreindre au covoiturage, donc, sans but lucratif, si je peux le préciser, ou au taxi? Est-ce qu'il n'y a pas une offre intermédiaire?

Puis ce que mon collègue dit, c'est : Il y a une distinction peut-être à faire entre un covoiturage, effectivement, qui était ce que la personne allait proposer comme trajet, qui est non lucratif et le fait que, socialement, on veut l'inciter à proposer une offre de covoiturage. Donc, on peut proposer un certain dédommagement qui ne va pas jusqu'à rendre cette activité lucrative, mais qui peut quand même donner un incitatif supplémentaire parce que, socialement, on dit : On veut favoriser le covoiturage, et ça peut se monétiser.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. Cousineau Morin. M. le député de Dubuc, vous avez une question?

M. Simard : Merci, M. le Président. D'abord, je vous salue, M. Ribaux et M. Cousineau Morin, je vous salue, merci d'être ici.

J'ai un petit peu de complications à comprendre là où vous voulez aller parce qu'en réalité je vois Équiterre. Équiterre, pour moi, c'est dans le but de diminuer les gaz à effet de serre, diminuer la quantité de voitures. Et puis, lorsqu'on... Vous, vous dites que l'économie... Au moment où on se parle, l'industrie du taxi ne favorise pas ça, alors que... C'est quoi que ça favorise si on limite le nombre de permis? J'ai de la misère. Vous voulez ouvrir ça «at large» et puis qu'à peu près tous et chacun, on puisse prendre l'automobile, puis rendre le service à quelqu'un, puis être sur le chemin, etc., alors qu'au moment où on se parle, on limite nécessairement, avec l'industrie du taxi, les gaz à effet de serre du fait qu'il n'y en a pas des centaines de millions, là, qui font du transport, c'est limité. Donc, si on ouvre ça à cause qu'il y a une application... vous appelez ça, vous, ici une augmentation des services par application mobile. Bien, je m'excuse, là, mais, si tout le monde qui a ça, ici, là, se mettent à faire du taxi, on n'est pas sortis du bois, les gaz à effet de serre, on va en avoir plein la face, puis ça va être à peu près comme on a vu cette semaine, pire que Tokyo, là, O.K.? Ce n'est pas ça que vous voulez, c'est ce que je comprends. Ce n'est pas ça que vous voulez.

Le Président (M. Bérubé) : M. Ribaux.

M. Ribaux (Sidney) : Deux éléments, rapidement. Premièrement, on pense que les services comme le taxi sont complémentaires à des déplacements plus écologiques. Donc, si vous êtes un usager du transport en commun, vous ne vous déplacez pas uniquement en autobus, il y a des moments où vous avez besoin de vous déplacer autrement et utiliser des véhicules, louer des voitures, prendre des taxis. Alors, l'idée générale qu'on vous propose, c'est que plus ces services-là de partage de voiture, ou de taxi, ou de services semblables sont accessibles, disponibles, de bonne qualité, plus on va inciter des gens à avoir des modes de déplacement plus écologiques. Alors, il ne faut pas regarder simplement les déplacements des taxis en tant que tels. C'est sûr que, si je me déplace une fois en taxi, le taxi va faire nécessairement plus de kilométrage que si je prends ma voiture pour me déplacer. Par contre, si je me déplace une fois par semaine en taxi et le reste du temps en transport en commun versus quelqu'un qui se déplace à tous les jours en voiture seul, bien, c'est clair qu'à la fin de la semaine j'ai peut-être 1/10 des émissions. Ça fait que c'est dans ce sens-là qu'on voit ce type de services là, premièrement.

Deuxièmement, sur la question de la réglementation, ce qu'on propose, et je comprends que ce n'est peut-être pas clair parce qu'on a juste 10 minutes pour le présenter, mais c'est de réglementer les deux industries. Il faut réglementer le secteur du taxi. On pense qu'il est trop réglementé, on pense qu'il faut assouplir les règles pour permettre plus d'innovations dans ce secteur-là. On pense qu'il faut encadrer les services de demande de transport sur appel comme Uber et comme d'autres avec des règles. Il faut qu'ils respectent les lois fiscales, il faut qu'ils respectent les lois en vigueur, il faut réglementer ce secteur-là et il faut sans doute limiter le nombre de conducteurs d'une façon ou d'une autre dans ce secteur-là aussi. Donc, on n'est pas du tout en contradiction avec ce que vous avez dit. C'est peut-être plus sur le moyen d'y arriver où là on questionne la nature du projet de loi.

M. Simard : C'est ça, moi...

Le Président (M. Bérubé) : À vous, M. le député de Dubuc, vous êtes sur une lancée, là.

M. Simard : Merci. Je me questionne versus ce que vous apportez comme argumentaire lorsque vous dites qu'il faut augmenter, justement, le service ou augmenter le cocktail de services, bon. Si on augmente le cocktail de services, rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme. Si vous augmentez le cocktail de services, vous allez augmenter de la circulation sur les routes, là. C'est ce que je pense. Parce que l'industrie du taxi, du moins ici, à Québec, nous ont fait la démonstration qu'ils ont maintenant des applications à l'effet qu'ils peuvent se promener entre les différentes agglomérations et également, lorsqu'ils sont plus près d'un client, laisser leur client là, aller chercher le client qui demande, justement, un transport, donc, pour éviter les gaz à effet de serre. Je suis convaincu que vous êtes d'accord avec ça. Mais, si vous augmentez le nombre de voitures sur la route en ayant des possibilités, je vous dirai, à tous azimuts, là, de prendre une voiture qui appartient à Jos Bleau, ou à matante, ou à mononcle, ça fait que vous allez avoir plus de gaz à effet de serre, vous allez avoir plus de voitures sur la route, ils vont plus utiliser la route, donc plus d'embouteillages, etc. C'est ça que je... Alors que le projet de loi, lui, dit : On va encadrer l'industrie du taxi, on va savoir exactement c'est quoi, le covoiturage, parce qu'effectivement, hier, on a rencontré Amigo Express, qui est venu nous faire une démonstration, et quand on parle de partage, justement, on partage notre automobile, on partage les coûts du point a au point b. C'est ça, faire du covoiturage, et ce n'est pas d'ouvrir ça à tous azimuts, encore une fois, parce que de toute façon ces déplacements-là, ils existeraient quand même. Pourquoi ne pas remplir, justement, le maximum d'individus à l'intérieur d'une voiture? Vous avez absolument raison dans vos propos.

Encore une fois, j'ai peut-être une tête dure, moi là, là, mais j'aimerais que vous m'expliquiez à fond et en large le fond de la pensée, en oubliant Uber. Je pense que vous n'êtes pas ici pour faire les avocats d'Uber, là, vous êtes pour qu'on favorise, nécessairement, oui, le minimum de déplacements avec des applications parce que ça a des effets bénéfiques pour la nature, mais, moi, quand on me parle d'Uber, dans ma tête à moi, ça augmente les voitures sur la route, c'est juste ce que ça fait.

Le Président (M. Bérubé) : M. Cousineau Morin.

M. Cousineau Morin (Philippe) : Vous avez raison de voir ça comme ça, mais je repartirais peut-être la définition de l'économie du partage. L'économie du partage, je pense que c'est l'optique d'optimiser, effectivement, les actifs qu'on a entre les mains. Alors, je repars de tous les véhicules qui existent sur les routes, de toutes les routes qui nous coûtent si cher au Québec, je pense qu'elles peuvent servir plus. On peut effectivement les utiliser non pas seulement en pointe, matin et soir, et les voitures n'ont pas seulement à être stationnées 95 % du temps. Effectivement, on peut améliorer ça. Et je serai en désaccord avec vous sur le fait que ça augmentera effectivement les gaz à effet de serre. Je n'ai pas la statistique pour le taxi, mais j'ai la statistique pour les Communauto de ce monde, l'autopartage : une voiture en autopartage permet à huit ménages de se départir d'une voiture, si ma statistique est la bonne, de mémoire, là — et j'en suis un utilisateur — donc, au final, effectivement, il y a une transition. Si demain matin on dit : Oui, on permet un élargissement des services de taxi, il y aura un ajustement à faire, un ajustement structurel, mais peut-être que, lors des prochaines décisions d'achat de voiture, il y aura moins de ménages au Québec qui vont en acheter et qui vont économiser d'autant, comme je le disais, sur le 10 000 \$ annuel du coût d'une voiture. Alors, il y a peut-être une transition à faire, mais je pense que c'est gagnant, tant d'un point de vue économique que d'un point de vue environnemental.

Le Président (M. Bérubé) : M. le député de Dubuc, un peu moins de quatre minutes, puis il y a votre collègue de Maskinongé aussi qui voudra plus tard poser une question.

M. Simard : D'accord. Oui, bien, je peux laisser la parole à mon collègue de Maskinongé.

Le Président (M. Bérubé) : M. le député de Maskinongé, c'est votre heure.

M. Plante : Merci, M. le Président. Merci, mon cher collègue. Messieurs, bon après-midi. J'aimerais vous entendre... Bon, on se connaît bien dans certains dossiers, mais j'aimerais surtout vous entendre... Parce qu'hier, quand on a rencontré l'industrie du taxi de part et d'autre, ils nous ont parlé de leur volonté commune d'aider la collectivité dans sa lutte contre les gaz à effet de serre, donc de renouveler la flotte de véhicules pour des véhicules électriques ou du moins des véhicules hybrides. Et ça, c'est déjà commencé, mais dès 2017 ils seraient même prêts à une obligation d'avoir exclusivement des véhicules électriques. En tout cas, c'est ce qu'on a entendu des groupes. J'aimerais entendre votre propos là-dessus, parce qu'on parle beaucoup, bon, de définition de l'économie de partage, et on sait vos positions dans d'autres dossiers, mais j'aimerais vraiment avoir votre opinion sur... parce qu'on sait tous, si on veut atteindre l'objectif de 100 000 véhicules, si les industries puis les véhicules corporatifs ne deviennent pas électriques, on va avoir plus de difficultés. Donc, j'aimerais savoir qu'est-ce que vous pensez de cette ouverture-là de la part des entreprises de taxi.

Le Président (M. Bérubé) : M. Ribaux.

• (15 h 30) •

M. Ribaux (Sidney) : Deux, trois éléments là-dessus. Premièrement, je pense que c'est une bonne nouvelle, tant mieux. Par contre, je vous dirais... et honnêtement je n'ai pas la réponse à la question que je vais soulever, mais, vous savez, les véhicules hybrides sont sur le marché depuis une quinzaine d'années. À Montréal, ça fait seulement quelques années qu'on voit apparaître ces véhicules-là sur le marché. Quand on parle d'innovation, par exemple, et la raison qui apparaît sur le marché, c'est assez simple, c'est qu'ils sont très efficaces, ils coûtent beaucoup moins cher d'entretien et d'essence. Alors, c'est pour ça qu'ils sont là, mais ça fait 15 ans qu'ils sont sur le marché. Alors, ça, est-ce que c'est un exemple du cadre réglementaire trop rigide? Je n'ai pas la réponse à cette question-là, mais c'est un exemple où on voudrait une industrie du taxi qui puisse innover beaucoup plus rapidement que ce qu'elle a fait dans les dernières années. Tant mieux si maintenant c'est l'optique de l'industrie. Puis je ferais la différence entre l'industrie puis les conducteurs parce qu'encore une fois, je me répète, mais il y a un principe fondamental que je pense que plusieurs, tout le monde ici poursuit, c'est : On veut s'assurer qu'il y a une équité dans une éventuelle transition qu'il pourrait y avoir dans une réglementation pour les conducteurs de taxi, pour les travailleurs, là, ceux qui sont sur le terrain puis qui conduisent. Ça, pour nous, ce n'est pas négociable, mais on pense, à notre avis, qu'on peut faire ça en ouvrant l'industrie à plus de compétitivité et donc plus d'innovation. Alors, bonne nouvelle pour l'électrification des taxis.

L'autre élément que je voudrais amener, c'est que, dans les objectifs que vous avez mentionnés de réduction des gaz à effet de serre, c'est clair que l'électrification, c'est un morceau essentiel, et on en fait beaucoup la promotion. Mais je vous donne une statistique rapidement. L'objectif que le gouvernement s'est donné, sur l'année 2020, de 100 000 véhicules électriques, dans le fond, sur cette même période là, donc dans les cinq prochaines années, on va augmenter les nouveaux véhicules sur la route d'à peu près 250 000. Donc, l'effet net de cet objectif-là, c'est que, d'ici cinq ans, il va y avoir, oui, 100 000 véhicules électriques sur les routes, mais il y aura 150 000 véhicules à essence de plus sur les routes.

Alors, mon point est le suivant : il faut accélérer cette stratégie-là. On va arriver à atteindre les réductions de gaz à effet de serre via l'électrification, mais il faut aussi réduire le nombre total de véhicules sur la route, et ça rejoint un peu la question de votre collègue de tantôt. Il faut donc trouver des moyens de proposer aux gens de...

Le Président (M. Bérubé) : Merci. C'est tout le temps qu'on a pour ce bloc. On passe à l'opposition officielle, à la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Bien, bienvenue, M. Ribaux. Ça fait plaisir de vous voir en commission parlementaire. M. Cousineau Morin, ça fait plaisir de vous voir en commission parlementaire.

Je dois vous avouer, je suis un peu surprise. Je m'attendais à voir quand même un petit volet vélo, étant donné que vous aviez parrainé la pétition avec Vélo Québec sur l'ensemble de la route verte. Mais en tout cas, si jamais vous avez des commentaires sur des améliorations à faire sur le volet vélo du projet de loi, qui est quand même pas mal différent, là, vous pourrez le faire, là, par correspondance à la commission. Ça nous intéressera, là, de pouvoir le prendre en considération, parce que je pense que c'est un volet important qui est couvert beaucoup par vos activités. Vous avez, là, beaucoup de gens qui touchent à ce volet-là.

Sur la question du taxi, je suis un petit peu surprise de voir les trois catégories que vous faites. Vous faites : taxi, taxi à la demande par application mobile et covoiturage. Bon, je pense qu'on s'entend, je pense que j'ai un petit peu entendu ce que vous disiez, que le covoiturage, c'est le vrai covoiturage, là, où c'est le conducteur qui décide de la destination. Ça fait qu'on va s'entendre sur le mot «covoiturage». Ça, c'est important en partant.

Mais, entre les deux autres catégories... C'est parce que maintenant, le taxi, la plupart des compagnies — ce n'est pas encore complètement généralisé, mais c'est en train de se faire — ont des applications mobiles à la demande. Donc, que ce soit Taxis Coop à Québec... puis on le redit tout le temps, là, mais, comme c'est peu connu, je vais me permettre de le répéter, ils ont développé, là, déjà depuis deux ans, avant même l'arrivée d'Uber, une application qui est pour toutes les agglomérations, là. Au-delà des territoires qui sont déterminés par le taxi, c'est la même application pour tout le monde, puis tu peux avoir le taxi le plus proche. Donc, c'est vraiment une demande par application mobile. Taxi Diamond a ça. Maintenant, Taxelco a ça pour Taxi Téo, et je me demande s'il ne l'a pas introduit également pour son Taxi Hochelaga. Donc, je ne comprends pas comment vous coupez la différence entre taxi puis taxi à la demande par application mobile, étant donné que l'application mobile est rendue le nouvel outil de ce qu'on appelait à l'époque «répartition des appels», là. Aujourd'hui, on pourrait appeler ça «répartition de la demande», là, parce que ça ne se fait plus par appel téléphonique. Ça fait que ça, j'aimerais comprendre ce volet-là.

Le Président (M. Bérubé) : M. Ribaux.

M. Ribaux (Sidney) : Dans le fond, c'est une façon... et c'est les mots, là, donc c'est une façon d'exprimer les services qui sont présentement de type Uber, si on veut l'exprimer autrement, donc qui n'ont pas la structure réglementaire des taxis actuellement, qui n'ont pas non plus... qui ont la particularité de faire appel au partage... bien, pas au partage de véhicules, enfin, à l'utilisation de véhicules privés. Donc, c'est simplement pour faire cette distinction-là. Autrement dit, ce qu'on dit, c'est que ce type de service là devrait... on devrait trouver une façon de le permettre, mais de l'encadrer, de le réglementer, de limiter le nombre de permis, possiblement, mais on pense que c'est un service qui est complémentaire à l'offre globale du cocktail transport, comme on pense que le taxi est un service essentiel qui est complémentaire à l'offre globale du cocktail transport.

Mme Ouellet : C'est parce qu'en termes de service, je pense que c'est exactement le même service, là, c'est par application mobile. Parce que, quand on dit «de type Uber», en fait, ce qui différencie beaucoup Uber, c'est qu'ils ne paient pas de taxes, ils ne paient pas d'impôt, et ils n'ont pas de catégorie 4C de licence de taxi, puis ils n'ont pas de permis de taxi, tandis que les chauffeurs de taxi, je crois — et là les gens, peut-être, dans la salle pourront me corriger — c'est aussi leur voiture qu'ils partagent. Donc, est-ce qu'à ce moment-là on pourrait dire que c'est de l'économie de partage parce que c'est leur voiture qu'ils partagent pour faire du taxi? Si on élargit la définition à «partage du bien», là, et si on élargit cette définition-là, en fait, tous les Lou-Tec de ce monde deviendraient aussi des économies de partage, puisque c'est des outils qui sont partagés à travers de la location.

Donc, moi, j'ai l'impression que la différenciation entre un taxi puis un taxi à la demande... En fait, la plupart des taxis font du taxi à la demande aujourd'hui. Et, oui, on est d'accord avec de l'encadrement, et c'est exactement ce qu'on est en train de faire en commission parlementaire. Puis je pense que, oui, certaines règles doivent être assouplies, on parle des agglomérations, on parle des courses partagées, mais est-ce que vous êtes... Puis je pense que vous l'avez dit d'entrée de jeu : Il faut que tout le monde paie ses taxes, paie ses impôts. Puis après ça, bien, vient en considération la question du permis de taxi, où on a... comme par exemple pour le lait, pour les oeufs, il a été décidé à une certaine époque, à une autre époque... Puis on peut trouver ça bizarre aujourd'hui, mais moi, je me suis fait raconter qu'à l'époque c'était vraiment le bordel dans l'industrie du taxi, et, pour assainir ça, ils ont décidé de faire de la gestion de l'offre. À tort ou à raison, ils ont fait de la gestion de l'offre. En tout cas, donc, je suis un petit peu surprise sur ce volet-là.

L'autre volet sur votre covoiturage, où vous demandez de ne pas limiter le remboursement, en fait, votre proposition, puis c'est ouvert, là, mais va complètement à l'encontre de la recommandation d'Amigo Express, qui est, en tout cas, un des grands succès, je crois, au Québec, dans le covoiturage, qui... pour eux, c'est essentiel que ça reste dans une mentalité puis dans une philosophie de partage et non pas que ça rentre dans une philosophie commerciale et pour eux, c'est essentiel, c'est même programmé dans leur application que c'est un maximum de ce qui est permis, là, de remboursement. Je pense qu'ils ont pris comme indicateur la fonction publique, là. De mémoire, ils disaient 0,53 \$ le kilomètre, là. Donc, votre recommandation va complètement à l'encontre de leur recommandation à eux qui sont dans le covoiturage.

Le Président (M. Bérubé) : M. Ribaux. M. Morin.

M. Cousineau Morin (Philippe) : Oui, bien, peut-être sur le premier élément. À notre sens, dans le débat, il y a une certaine confusion entre ce qu'on pourrait exiger de services de type Uber — on pourrait leur exiger effectivement un permis 4C, une redevance particulière — et l'obligation d'entrer dans le système de gestion de l'offre, d'avoir le permis de taxi. On pense que, par réglementation, il y a moyen de demander des exigences à un service de type Uber sans que ce soit le même système d'encadrement que le régime de taxi. C'est là qu'on dit : Il peut y avoir des systèmes qui coexistent. On n'est pas les seuls, je pense, à avoir dit ça ici, et ça existe dans d'autres villes aussi. Ça nous semble être, comme je l'ai dit, une voie qui n'est peut-être pas parfaite, mais qui serait la meilleure pour, effectivement, offrir le plus de services possible aux citoyens et donc que le citoyen, comme le disait le ministre, peut lui-même choisir le type de service qui lui convient, s'il veut être seul, s'il veut être à plusieurs, etc.

Maintenant, sur votre deuxième portion, sur le covoiturage, pas la prétention nécessairement d'être parfaitement en accord avec Amigo, mais ce qu'on dit, c'est qu'effectivement si c'est un 0,53 \$ dont on parle, qui seraient effectivement les frais d'utilisation pour s'assurer qu'on reste dans du covoiturage, on se dit : On pourrait mettre la limite plus haute parce qu'on peut, socialement, dire : On va donner une valeur, on va encourager les gens à le faire. On a parlé, par exemple, de limiter le nombre de courses par jour. Ça existe, hein, il y a d'autres modèles, si on peut appeler ça aussi l'économie du partage, par exemple, dans l'hôtellerie, qui ont réussi à faire une distinction en disant : Plus de tant de jours par année, c'est une exploitation commerciale, et moins de tant de jours par année, c'est de l'économie de partage personnelle, je veux rentabiliser mon bien. Alors, c'est pour ça qu'on disait : Pourquoi pas deux courses par jour financées à, peut-être, un plafond un peu plus élevé que 0,53 \$? Puis je pense que, oui, il y a moyen, pour répondre à une autre question, de contrôler ça d'une certaine façon, d'autant plus que, de plus en plus, c'est fait par application électronique, la commande des courses.

Mme Ouellet : Quel plafond?

M. Cousineau Morin (Philippe) : Bien, le plafond du 0,53 \$, je dis : On peut le mettre plus haut. On n'a pas chiffré. On ne l'a pas chiffré, mais on peut dire : On va donner un incitatif.

Mme Ouellet : C'est parce que, vous savez, plus haut, là, on parle-tu de 1 \$, on parle-tu de 5 \$? Tu sais, qu'est-ce que... quand vous dites...

M. Cousineau Morin (Philippe) : Bien, je n'ai pas fait le calcul, mais faisons le calcul de : Est-ce que quelqu'un peut avoir un revenu avec 1 \$ ou 2 \$, un revenu, un salaire décent? Je pense que c'est effectivement l'objectif vers lequel on ne veut pas aller.

Mme Ouellet : Aussi haut que le taxi?
• (15 h 40) •

M. Cousineau Morin (Philippe) : Mais on veut en donner un incitatif à faire le covoiturage, à l'offrir. Parce que c'est le problème du covoiturage actuellement, il n'y a pas suffisamment d'incitatifs à le faire si ça me prend trois minutes de plus dans ma soirée pour ramasser quelqu'un et le ramener dans le même quartier le mien.

Mme Ouellet : Est-ce que vous mettriez le plafond aussi haut que ce qu'un chauffeur de taxi peut se faire?

M. Cousineau Morin (Philippe) : Non, justement, parce que ça doit rester du covoiturage. Mais le plafond, c'est pour, comme je l'ai dit, ajouter un petit bonus, un petit incitatif parce que, socialement, on n'arrive pas à faire décoller le covoiturage, bien qu'on le veuille tous.

Le Président (M. Bérubé) : Il vous reste un peu moins d'une minute.

Mme Ouellet : En tout cas, moi, ça fait pas mal le tour. Peut-être juste dire que, si vous pensez faire deux systèmes qui coexistent qui donnent le même service, bien là on n'a plus, justement, de la gestion de l'offre. La gestion de l'offre, c'est justement gérer l'offre, et c'est ce qui fait tout l'impact sur les gens qui ont des permis, actuellement, qui ont une valeur qui est souvent leur retraite et que les gens ont mis leurs économies dans ça. Donc, il y a des gens qui ont contribué à ça, qui ont fonctionné dans le système qui était là parce que c'était le système, à tort ou à raison, encore là, là, hein, qui leur était imposé. Et, si on décide du jour au lendemain de ne plus fonctionner dans ce système-là en disant : On fait un deuxième système à part, ça a de l'impact.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, c'est tout le temps qu'on a pour ce bloc. On passe à la deuxième opposition, et je cède la parole au député de Masson.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Donc, bienvenue, M. Ribaux et M. Cousineau Morin, bien enchanté de vous voir aujourd'hui. Vous savez, je vous ai entendu tantôt dans votre allocution, votre discours semblait très orienté sur une économie collaborative.

Donc, vous mentionniez tout à l'heure, dans le fond, qu'on pouvait utiliser les capacités excédentaires de nos véhicules. On va juste prendre l'auto, là, vous mentionnez que 95 % du temps l'auto ne roule pas, donc elle est utilisée seulement à 5 %, si on prend vos chiffres. Donc, vous avez mentionné l'opportunité d'avoir des taxis, taxis à la demande ou du covoiturage, c'est des éléments très intéressants. Puis vous aussi mentionné le fait d'abaisser les barrières à l'entrée. Donc, ça aussi, c'est important si on veut permettre une meilleure offre.

Mais la question principale qu'on doit tous se poser, c'est : Quel est l'objectif le plus important qui est visé par le projet de loi n° 100? Puis, selon moi, puis je pense que ça rejoint un peu votre pensée, c'est qu'il faut avoir plus de mobilité, il faut avoir plus de sécurité pour les utilisateurs, mais il faut aussi réduire nos gaz à effet de serre. Donc, très intéressant de s'en aller aussi vers les véhicules électriques ou des véhicules hybrides, mais aussi d'utiliser les véhicules existants. Donc, on sait qu'ils sont 95 % non utilisés.

On prend un exemple, quelqu'un qui habite en banlieue, qui travaille au centre-ville, en fin de journée, au lieu d'aller prendre un 5 à 7 sur une terrasse, déciderait, lui : Bien, moi, je vais utiliser mon véhicule puis je vais faire du taxi à la demande, et puis ça va permettre peut-être à des gens de ne pas avoir deux voitures. Parce qu'on sait bien, avec les couples, qu'est-ce qu'on a présentement, on a souvent deux véhicules. Mais peut-être qu'un couple pourrait décider : On va seulement avoir un véhicule, et puis la deuxième personne va se déplacer au centre-ville puis en transport en commun et va utiliser quelquefois un taxi à la demande. Ça pourrait être une façon de réduire les gaz à effet de serre.

Donc, en fait, une façon d'y arriver, c'est d'être... il faut encadrer pour mieux permettre... Parce que vous mentionniez, tout à l'heure, je crois... vous disiez que la réglementation doit être assouplie pour permettre une meilleure offre. Donc, ça va dans ce sens-là. Mais comment qu'on fait pour permettre du taxi à la demande? Peut-être que l'idéal, c'est d'y aller avec une redevance par course. Donc, si on va par une redevance par course, ça donne des revenus garantis au gouvernement, qui compense le fait que l'utilisateur, la personne qui offre son service, elle ne détient pas un permis, mais il faut pouvoir l'encadrer pour mieux permettre ça. C'est très important. C'est un peu le message que vous mentionniez tout à l'heure. Mais qu'est-ce qu'on a aujourd'hui avec Airbnb ou seulement Uber, là, les deux exemples les plus flagrants, c'est la pointe de l'iceberg, là.

Je ne sais pas si vous avez entendu parler de Renault Twizy, mais c'est un petit véhicule électrique, là, qui a... les portes ne se barrent même pas. Donc, c'est un peu le concept de : Je vais me présenter avec ma Renault Twizy au centre-ville, je vais la déposer là, je vais peser sur mon application, dire : Elle est disponible pour être utilisée, quelqu'un va rentrer, il n'y a pas de dispositif de sécurité sur le véhicule, je veux l'utiliser, clic, clic, clic, bon, le véhicule va pouvoir être utilisable pendant que la personne travaille. Donc, c'est vers là qu'il faut qu'on s'en aille. Mais, si on met un frein aujourd'hui en mettant une réglementation sévère, on ne pourra pas permettre ce genre d'innovation là. Puis, si on a une résistance au changement, donc — le député de Dubuc, tantôt, j'ai senti une grande résistance au changement dans ses propos — bien, ça, c'est un frein à l'innovation, là. Tu sais, il faut être capables d'avoir une tolérance aux bouleversements si on veut pouvoir faire de l'innovation.

Mais, bref, j'essayais de faire un peu le résumé de vos propos. En fait, c'est bon pour le consommateur si on a une meilleure offre de services, c'est aussi bon pour l'environnement. Peut-être vous pourriez nous parler le côté environnement de l'économie collaborative. Est-ce que vous voulez rajouter des propos?

Le Président (M. Bérubé) : M. Ribaux.

M. Ribaux (Sidney) : Bien, je vous dirais, vous avez bien résumé, je pense, en gros, notre intervention, mais je pense que la question, effectivement, de la transition serait importante si on repense la réglementation puis on repense le système de quota. Je ne pense pas qu'on puisse dire, parce qu'on a un système de quota en place, qu'on doit nécessairement le garder pour l'éternité. On met en place un système réglementaire à un moment donné qui répond à un enjeu. Il y a d'autres moyens de répondre à ces enjeux-là. On s'entend qu'on ne peut pas avoir aucune réglementation sur les services de type taxi. On doit trouver une façon de limiter jusqu'à un certain point l'entrée sur le marché parce qu'on veut éviter une saturation. Bon, ça, c'est clair. Donc, ça nécessite une réglementation.

Maintenant, ce que le phénomène d'Uber nous fait voir, c'est que cette réglementation-là, elle est trop restrictive par rapport à l'entrée du marché et elle limite la compétitivité. Donc, nous, on pense, et je pense que c'est contraire à la pensée dominante, qu'on peut atteindre les deux objectifs. On pense qu'on peut imaginer un système où on transitionnerait vers une réglementation où on aurait soit des permis avec des prix moins élevés, soit des permis qui seraient non pas vendus sur le marché secondaire mais vendus par le gouvernement à un prix déterminé, soit un prix au kilométrage, comme vous l'avez mentionné, dans le respect des gens qui ont déjà des permis puis qui ont payé cher pour leurs permis, dans une transition, mais où on aboutirait à un système réglementaire plus compétitif. C'est un peu ça, le sens de notre principale idée.

Le Président (M. Bérubé) : 50 secondes, M. le député.

M. Lemay : 50 secondes, merci, excellent. En fait, il ne faut pas... c'est important que l'industrie du taxi actuelle puisse continuer d'obtenir des profits de leurs opérations, puis en contrepartie, bien, il faut que, s'il y a des nouveaux joueurs, ils puissent pouvoir avoir les mêmes règles du jeu, si on veut, avoir un peu un dollar par course, qui fait en sorte que ça équivaut à leurs permis existants. Mais effectivement l'économie collaborative, ça va être un nom qu'on va entendre parler prochainement, et puis j'espère effectivement que le ministre va pouvoir écouter vos propos que vous avez apportés aujourd'hui pour les intégrer dans son projet de loi, parce qu'assurément, nous, c'est quelque chose qui nous intéresse, de voir que c'est seulement la pointe de l'iceberg puis il ne faut pas qu'on mette un frein aujourd'hui, il faut qu'on puisse avoir une meilleure économie collaborative.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le député de Masson. Et je vous remercie pour votre contribution aux travaux de la commission.

Je suspends les travaux quelques instants afin de permettre aux représentants des travailleurs autonomes métallos de prendre place.

(Suspension de la séance à 15 h 48)

(Reprise à 15 h 50)

Le Président (M. Bérubé) : Alors, je souhaite la bienvenue aux représentants du Regroupement des travailleurs autonomes métallos. Je vous demande de bien vouloir vous présenter, ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous.

Regroupement des travailleurs autonomes métallos, section locale 9840 (RTAM)

M. Jugand (Benoit) : Bien, merci. Alors, je me présente, Benoit Jugand, je suis le responsable du développement stratégique et des affaires publiques pour le Regroupement des travailleurs autonomes métallos. Je vous présente, à ma gauche, M. Wesner Jean-Noël, ex-président de l'association haïtienne des chauffeurs de taxi; M. Driss Bouamira, administrateur de coop de Montréal, propriétaire et chauffeur de taxi; à ma droite, M. Jocelyn Desjardins, responsable des communications au RTAM; ensuite, M. Hamid Nadji, président du Regroupement des propriétaires de taxi de la Capitale, propriétaire et chauffeur; M. Hicham Berouel, président de Taxi Lévis, propriétaire et chauffeur. Tous sont membres élus du comité du RTAM.

Alors, M. le Président, députés membres de cette commission, M. le ministre, bonjour. Nous venons de vivre, au Québec, tout un débat de société. Il faut le reconnaître, nos législateurs ont un travail difficile à faire, ils doivent partager le bon grain de l'ivraie, ils doivent faire respecter l'État de droit tout en restant à l'écoute des besoins de la population et des évolutions de la société. L'arbitrage que nos parlementaires ont à faire n'est pas toujours facile, car leur diagnostic a ses conséquences. Ils donnent des lois et des règlements que tout le monde doit respecter. Par conséquent, ces lois sont le reflet de notre société.

Le RTAM-métallos aimerait saluer le travail des députés et du gouvernement dans le dossier. Avec le projet de loi n° 100, le gouvernement du Québec a fait le choix de la paix sociale en adoptant un seul régime de permis pour tous

plutôt que deux régimes, comme le prônait Uber. Nous espérons qu'à la suite des présentes consultations le projet de loi ne sera pas modifié pour introduire un régime de permis à deux vitesses, un pour Uber et un pour les taxis et limousines.

Concernant Uber, le message du RTAM-métallos est très simple : Si Uber désire vraiment rester au Québec, elle n'a qu'à respecter les règles, incluant celles entourant la notion de projet pilote qui a été introduite en juin 2015 par le gouvernement actuel. Les règles ont été établies, on demande à ce qu'elles soient respectées et qu'elles ne soient pas changées.

Le gouvernement du Québec ne doit pas se laisser amadouer par le chant des sirènes d'Uber, qui marchande des cacahuètes à la dernière minute après s'être moquée des lois du Québec et de ses législateurs pendant deux ans. Le Regroupement des travailleurs autonomes métallos presse les parlementaires d'adopter le projet de loi n° 100 pour mettre fin au mauvais mélodrame d'Uber et permettre enfin à l'industrie du taxi d'envisager l'avenir avec confiance et de consacrer ses énergies à se moderniser.

Uber nous dit que c'est aux citoyens et à l'État de contribuer pour qu'elle reste, qu'elle ne veut pas contribuer à notre société. Alors, la question est simple : Est-ce qu'on est capables d'accepter une telle proposition? La question, naturellement, c'est vous qui allez y répondre, mais on croit sincèrement que, dans la société de droit dans laquelle on vit actuellement, le gouvernement a fait le bon choix puis on espère que ce choix-là va demeurer.

Maintenant, le RTAM a déposé un mémoire concernant le projet de loi n° 100. Ce mémoire-là fait suite à deux mémoires qui ont été présentés. Un premier qui a été présenté le 14 août dernier et pour lequel on l'a déposé à nouveau à la commission qui portait sur la modernisation. Il y avait plusieurs recommandations sur lesquelles on amenait des pistes de solution pour moderniser l'industrie du taxi, aider les chauffeurs et les propriétaires à prendre un virage technologique. On le soumet à nouveau à la commission. Un autre mémoire a été déposé, celui sur la mobilité durable et responsable. Au mois de février, le RTAM-métallos a déposé en commission parlementaire, à la demande la commission, 31 recommandations.

Naturellement, concernant le projet de loi n° 100, on a quelques commentaires et petites demandes de modification à faire et on va se concentrer seulement sur les demandes d'ajustement que le RTAM, via son assemblée des membres, a jugé bon vous signifier aujourd'hui.

Alors, la première demande, et celle-là, elle est très importante, on parle d'une demande au gouvernement de créer une association professionnelle de chauffeurs et de propriétaires de taxi. La demande n'est pas futile. On a vu en début de commission hier le regroupement des intermédiaires en services venir présenter son mémoire. On sait que, dans la loi, il y a plusieurs objets qui viennent encadrer les intermédiaires en services, et on est en train, au gouvernement, de donner le pouvoir de vie ou de mort sur un chauffeur et un propriétaire de taxi. Une compagnie va pouvoir gérer, au niveau de la discipline, l'expulsion, la suspension, la révocation d'un chauffeur ou d'un propriétaire de taxi sans lui donner aucune chance d'appel.

Ce qu'on vient demander au gouvernement, c'est d'avoir un contrepoids qui vient situer l'association professionnelle. On veut être capables de bien représenter nos chauffeurs et nos propriétaires. Vous le voyez avec les gens qui sont assis avec nous, ce sont des membres de différentes compagnies de taxi, ce sont tous des propriétaires et des chauffeurs. Et on est d'accord avec le fait qu'il y ait des nouvelles mesures qui touchent les codes d'éthique, et on le salue, ça vient protéger la population, mais il faut aussi penser à l'autre acteur qui est important dans l'industrie du taxi, et l'acteur le plus important, c'est le chauffeur, c'est lui qui rend le service directement à la clientèle. C'est cette personne-là qui doit se sentir impliquée davantage au niveau de l'application des lois, et c'est nous, comme organisation, comme association professionnelle, qui devrions avoir le devoir de représenter et d'aider ces chauffeurs-là à cheminer dans le nouveau projet de loi qui est actuel.

Maintenant, on a aussi une position par rapport à la modulation des tarifs en fonction de l'achalandage. On est d'accord avec ce que le projet de loi propose au niveau de la modulation des tarifs fixes, c'est-à-dire de jour, de soir, de nuit, en fonction de jours fériés. Par contre, on croit que le gouvernement prend un risque en ouvrant la porte à une modulation des tarifs basée sur l'offre et la demande. Est-ce qu'un prix plafond pourrait être proposé? C'est une question qu'on pose. Mais la position des chauffeurs et des propriétaires de taxi du Québec, elle est simple : on demande à ce que le gouvernement fixe un prix plafond. On ne veut pas voler la population. D'un côté, on a blâmé les compagnies comme Uber qui pouvaient charger 400 \$ pour une course qui normalement en vaut 15 \$ ou 20 \$, bien, les chauffeurs et les propriétaires n'ont pas l'intention de jouer ce même jeu là une fois qu'Uber aura quitté ou décidera de se conformer aux lois et règlements. On ne veut pas d'une modulation de tarifs basée sur l'offre et la demande.

Maintenant, concernant les quotas, les fameux quotas en fonction des agglomérations, il faut faire attention à une chose, et on tient à souligner au gouvernement que, concernant les quotas, le fait de revoir les agglomérations, le fait de revoir les quotas, ce qu'on propose au gouvernement, c'est de mener une étude avant sur l'état de l'offre et de la demande au Québec sur l'ensemble de son territoire. Une fois que cette étude-là est faite et qu'on connaît vraiment, basé sur des données dures, c'est quoi, l'état de l'offre et de la demande au Québec... Est-ce qu'on a des secteurs qui sont surreprésentés? Est-ce qu'on a des secteurs qui sont sous-représentés? Est-ce qu'on ne pourrait pas mettre en place un mécanisme pour permettre une certaine forme de mobilité des permis de propriétaires de taxi? À titre d'exemple, il y a trop de taxis à Montréal; à Laval, il n'y en a pas assez. Est-ce qu'on ne pourrait pas offrir aux propriétaires de taxi de Montréal, ceux qui, dans le fond, veulent changer d'agglomération, la possibilité de changer d'agglomération avant d'émettre des nouveaux permis, soit des permis restreints pour répondre à un besoin où il y a un besoin qui est fixé? Il y a un mécanisme qui peut être établi qui pourrait être assez simple et auquel l'association professionnelle, le Regroupement des travailleurs autonomes métallos est enclin à participer et à présenter différentes propositions au gouvernement à cet effet-là.

• (16 heures) •

Maintenant, concernant les limites de propriété, on parle d'une limite de 20 permis qui auparavant existait. Cette limite-là a été abolie. On veut juste envoyer un message au gouvernement comme quoi il peut y avoir un danger.

Éliminer la limite de propriété d'un permis peut amener à la spéculation par des multinationales où on voudrait venir acquérir. Exemple : il y a 4 400 taxis à Montréal, qu'est-ce qui empêcherait une multinationale de venir acheter les 4 400 permis de taxi à Montréal et de venir dire : On respecte, dans le fond, la loi, on va respecter la loi, mais on va se procurer l'ensemble des permis? On ouvre la porte à une spéculation qui est encore plus grande que celle qui existe actuellement.

En conclusion, le RTAM a été l'acteur incontournable du changement. Maintenant que le gouvernement a choisi la paix sociale, le RTAM peut maintenant se concentrer sur sa mission principale, qui est d'aider ses chauffeurs et propriétaires à cheminer dans le projet global du gouvernement, qui vise la modernisation de l'industrie, et on se positionne comme la seule organisation de représentation qui n'a aucun intérêt pécunier dans l'industrie du taxi.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. Denis. On vous remercie pour votre exposé. Nous allons maintenant débiter la période des échanges. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Daoust : Alors, M. Jugand, messieurs qui l'accompagnent, bienvenue, bienvenue à cette commission parlementaire. On s'était vus l'hiver dernier, j'étais à ce moment-là nouveau en poste.

Dans les amendements que nous voulons apporter par le nouveau projet de loi, un des amendements qui m'apparaît important, c'est la réduction du nombre d'agglomérations. Comme l'a dit quelqu'un au cours des consultations, ça ne fera pas moins de projets, mais ça va faire un chauffeur de taxi qui va faire, par exemple, l'aller-retour, parce qu'il va y avoir des juridictions qui vont être plus grandes, il va pouvoir aller dans des endroits où actuellement il revient à vide. Alors, arbitrairement, probablement, on a dit : 323, on va réduire à 100, ce qui veut dire, ça, en fait, qu'on réduirait à peu près à un tiers. J'aimerais vous entendre sur ça.

M. Jugand (Benoit) : Le RTAM est tout à fait d'accord avec la réduction du nombre d'agglomérations. Si on permet la mobilité des propriétaires puis on permet d'offrir un service qui est meilleur à la population, c'est exactement le but qui est visé. Là, où on met un petit bémol, c'est seulement sur le point où il y a une possibilité pour le gouvernement d'émettre des nouveaux permis de type restreints dans des agglomérations données. Et ce qu'on demande au gouvernement, c'est qu'avant d'émettre ces permis-là, y a-tu moyen de faire une étude avant sur l'état de l'offre et de la demande et y a-tu moyen de demander aussi aux propriétaires de taxi qui sont dans les secteurs avoisinants ceux qui voudraient bien changer d'agglomération et pouvoir offrir le même service en répondant tout le temps aux conditions du gouvernement? On parle de véhicules électriques, qui est prêt à changer son véhicule pour un véhicule électrique et d'aller dans telle région ou pour un véhicule pour personnes à mobilité réduite, même chose?

M. Daoust : Mais, quand vous parlez de changer d'agglomération, les permis, par exemple, à Montréal, il y a près de 75 000 \$ de différence entre un permis Montréal puis un permis Laval. Si on veut garder la valeur relative des permis, est-ce qu'à ce moment-là cette personne-là devrait payer à un fonds, je présume, là? Est-ce qu'elle devrait payer à un fonds une indemnité qui va être compensatoire, qui va faire en sorte que la valeur relative des permis va être maintenue?

M. Jugand (Benoit) : Le RTAM est ouvert. Et, comme on l'a mentionné exactement dans le mémoire qui a été déposé... naturellement, on n'a pas passé tous les éléments, mais on parle de la formation d'un comité triparti avec des organismes chargés d'appliquer la loi, le RTAM, un organisme qui représente les intermédiaires en service pour établir une norme professionnelle, les façons de faire. On demande aussi à participer au fonds du réseau des transports, auquel les sommes vont être versées. Il y a des choses qui peuvent être aménagées là-dedans, et le RTAM est bourré de ressources et on est prêts à les partager, et à innover avec le gouvernement, et remettre tout ça en place ensemble.

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

M. Daoust : Les personnes qui vous ont précédés... les organisations, je devrais dire, qui vous ont précédés, certaines ont mentionné l'intérêt pour eux de forcer les indépendants à être associés à un intermédiaire. On a bien compris qu'il y a une distinction à faire entre les régions. Dans les petites municipalités où il y a un taxi, ça se prête moins bien, mais disons que, dans les grands centres, il y a quand même... dans la région de Montréal, je pense qu'il y a plus de 1 000 indépendants. Qu'est-ce que vous pensez de ça? Est-ce qu'ils devraient être regroupés autour d'un intermédiaire ou ils pourraient demeurer indépendants?

M. Jugand (Benoit) : Je vais vous répondre à cette question-là. Et ça me fait un peu sourire, les demandes qui ont été faites. Pourquoi? Le gouvernement donne un privilège, hein — c'est un privilège — à un titulaire de permis d'offrir un service à la clientèle, pas un privilège qui est donné à une compagnie de taxi. Maintenant, ce que les compagnies de taxi vous demandent, vous ont demandé hier, c'est un cadeau que le gouvernement donnerait de 6,7 millions de dollars juste pour Montréal. 400 \$ par mois, environ, en frais de location fois 1 400, ça fait 560 000 \$, multiplié par 12, ça fait 6,7 millions de dollars. Il faut se poser la question : Pourquoi un propriétaire de taxi décide de devenir un indépendant? Peut-être parce que les compagnies de taxi n'ont pas su répondre aux besoins de la clientèle et aux besoins aussi des propriétaires. Peut-être que, parce que l'on charge des frais de 10 %, certaines compagnies, sur des cartes, des frais de transaction, un 15 % parce qu'ils ont un contrat avec le gouvernement sur du transport adapté, il y a des gens qui s'aperçoivent qu'au bout de la ligne leur facture qu'ils doivent payer à une compagnie pour avoir le droit de recevoir un appel d'un client leur revient plus cher que d'aller travailler dans la rue pour prendre la clientèle.

Et pour réévaluer tout ça, tout ce système-là, il faut juste faire en sorte qu'on équilibre les forces. Il va falloir faire en sorte qu'on écoute, d'un côté, oui, les intermédiaires en services, qui sont chargés de faire du développement. C'est à eux à faire de l'oeil aux propriétaires et à offrir à un service qui répond à leurs besoins puis qui répond aussi aux besoins de la clientèle. Les gens vont se battre aux portes, nos propriétaires vont se battre aux portes de la compagnie qui va offrir une solution pour répondre à tous les besoins de la clientèle, parce qu'ils veulent aller chercher des sous aussi, mais ils ne sont pas prêts à se faire exploiter par des compagnies qui pensent qu'ils ont des monopoles et qui pensent qu'ils vont être capables de faire changer et faire chanter autant le gouvernement que la ville de Montréal en disant : C'est comme ça ou ça ne sera pas rien pantoute. Écoutez, on n'est pas là. On est là pour travailler, tout le monde, dans le même sens. Et les indépendants sont là, ce n'est pas pour rien, c'est un choix qu'ils ont fait, et le gouvernement a choisi de leur offrir à eux un privilège et non aux compagnies de taxi.

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

M. Daoust : Dernière question, puis après je vais laisser mes collègues en poser aussi. Le projet de loi nous provoque ou nous mène, nous indique qu'il faut revoir le mode de formation des chauffeurs. Donc, on parle de chauffeurs... vous parlez de chauffeurs professionnels, la formation a été axée beaucoup à connaître les rues de la ville, puis toutes les rues, et les ruelles, et les petites rues, et tous les petits coins. Avec les GPS aujourd'hui, disons que ça change la donne considérablement, mais le besoin de formation est quand même là. Les gens de la région de Québec, ici, ont dit en commission parlementaire : Nous, on pense qu'il faudrait qu'ils connaissent un peu plus l'histoire, il faudrait qu'ils connaissent la géographie des sites historiques, il faudrait qu'ils soient capables de l'expliquer un peu. On n'ira pas sur une connaissance des rues, on va y aller sur plus développement d'une compétence, d'une attitude. Vous pensez quoi de ça?

Le Président (M. Bérubé) : M. Jugand.

M. Jugand (Benoit) : Je suis tout à fait d'accord, tout à fait d'accord. Il faut que nos chauffeurs, qui sont des professionnels du transport de personnes, soient reconnus comme tels. Il faut revoir l'ensemble des formations. Il faut faire en sorte que des organismes comme le nôtre puissent aider à amener de l'expertise pour faire cheminer là-dedans, mais il faut aussi s'adresser aux organismes qui représentent les clientèles. Vous savez, Tourisme Montréal, Tourisme Québec, il y a d'autres organisations, les clientèles pour les personnes à mobilité réduite ont peut-être des mots à dire pour aider les chauffeurs à se bâtir une meilleure formation qui va répondre aux besoins du service à la clientèle, et ça, on est prêts à collaborer à ça. On a même proposé, le 14 août, de bâtir une norme professionnelle pour l'ensemble de l'industrie du taxi au Québec, à laquelle on va aider les chauffeurs et les propriétaires à adhérer, mais aussi à suivre, hein? On se fixe des règles, on se fixe aussi des normes qu'on doit respecter, mais ce n'est pas toujours au gouvernement puis aux organismes qui sont chargés d'appliquer la loi d'avoir le bâton aussi. C'est à nous, on a cette responsabilité-là et on aimerait ça que le gouvernement nous accorde ces responsabilités-là aussi pour qu'on puisse s'occuper nous-mêmes de nos chauffeurs et de nos propriétaires.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le ministre. On va passer au député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Vous avez parlé tout à l'heure, dans votre discussion, des changements d'agglomération avec le ministre. Je voudrais juste y mettre un petit bémol, sur le changement d'agglomération. Est-ce que vous voyez un inconvénient à ce que — prenons un exemple simple, il y a la formule 1 à Montréal, là, puis il va y avoir un trafic immense et très intéressant — l'on puisse, pour des raisons fonctionnelles et pratiques, de dire : Bon, bien, pour cette fin de semaine-ci, là, les chauffeurs de la périphérie, on en a besoin, mettons, de 500 additionnels, donnez-nous une liste pour qu'on puisse avoir la main-d'oeuvre supplémentaire qui nous sera nécessaire en fin de semaine?
• (16 h 10) •

M. Jugand (Benoit) : Bien, c'est ce qu'on appelle les permis d'événements spéciaux. Il y a déjà des projets qui ont été faits à la ville de La Baie, dans le Saguenay, à cause des bateaux de croisière qui arrivaient, la même chose pour Québec. Tout ce qui est événements spéciaux, il y a un besoin spécifique pour la clientèle, et on a besoin d'être capables d'abolir certaines règles pour une période donnée et, pour autant qu'on puisse être en mesure de s'assurer qu'en bout de ligne ce soit un chauffeur qualifié, au lieu d'avoir des territoires à respecter en disant : Moi, je suis dans un territoire où on doit faire en sorte que ce soit mon taxi qui soit là, oui, on accepte ce véhicule-là en tout temps, mais lorsqu'il y a un événement spécial, est-ce qu'on peut aller chercher une main-d'oeuvre qualifiée qui est peut-être qualifiée, mais qui n'est juste pas dans le bon secteur ou qui est dans le secteur à côté? On devrait lui permettre de pouvoir y aller aussi, mais pour un événement type, pas en tout temps.

Le Président (M. Bérubé) : M. le député.

M. Bolduc : Merci. Vous nous parlez aussi de la restriction des 20 permis. Pourriez-vous élaborer? Quelles sont les raisons pour lesquelles vous voulez vous assurer qu'il y a un bémol là-dedans, là?

M. Jugand (Benoit) : À plusieurs occasions, et à tort, l'industrie du taxi a été accusée d'être un monopole; au Québec, on parle de plus de 300 compagnies de taxi. Maintenant, si on ouvre les quotas de permis puis on enlève la limite de 20 permis et qu'on la laisse ouverte, on ouvre la place à créer peut-être des monopoles. Et présentement ce qui

est intéressant, c'est qu'on a une compagnie québécoise qui elle, peut-être, voudrait avoir accès à plus de permis, voudrait se procurer des permis, ce qui en soi est correct, mais on veut juste vous souligner qu'il y a peut-être d'autres entreprises... et dans d'autres fonctions que j'ai occupées au préalable, j'ai quelqu'un qui m'a déjà posé la question lorsqu'on leur disait : Montréal, ça vaut pour pas loin de 900 millions, le président de cette compagnie-là qui a 40 000 employés m'a dit : Où est-ce que je fais le chèque? Il était prêt à acheter l'ensemble des taxis de Montréal.

Alors, c'est juste pour vous dire qu'à un moment donné, si on a fait des choix au niveau de la loi en disant qu'on limite à 20, c'est qu'on voulait avoir des propriétaires artisans à cette époque-là, qu'on voulait éviter une certaine forme de spéculation. Si on introduit des entreprises, des multinationales qui ont des capitaux importants, et qui viennent prendre le contrôle, et que cette compagnie-là, par exemple, est inscrite en bourse, on sait que ces compagnies-là, leur but premier, c'est de réaliser des profits pour leurs actionnaires. Est-ce que son but premier, ça va être de faire en sorte qu'on réponde aux besoins de la clientèle? Il faut se poser la question. Alors, c'est juste un bémol qu'on apporte. On vous demande de porter une attention particulière à cet aspect-là et que le gouvernement se dote peut-être d'outils pour venir baliser lorsqu'on voudra dépasser la limite des 20 permis.

Le Président (M. Bérubé) : M. le député.

M. Bolduc : Mais... Ça va-tu?

Le Président (M. Bérubé) : Ça va. 4 min 25 s.

M. Bolduc : O.K., merci. Maintenant, on a parlé un peu de la formation puis de l'aspect pratique. Est-ce que, dans votre regroupement, vous faites de la formation, actuellement?

M. Jugand (Benoit) : Actuellement, la formation relève des écoles, les centres de formation qui sont reconnus par le gouvernement. Il y a deux centres de formation dans la région de Montréal, un dans la région de Québec. Il y a lieu de revoir cette formation-là et sans que le RTAM... Actuellement, on n'a pas la structure pour donner cette formation-là et on n'a pas eu ce mandat-là. Par contre, dans un contexte où on développe, on forme un comité pour établir une norme professionnelle, est-ce que ça reviendrait à l'association de donner la formation ou est-ce qu'on pourrait se garder, dans le fond, une certaine forme de transparence et on laisse les centres de formation offrir une formation, mais qui est adaptée aux besoins de la clientèle? C'est ça qui est important.

Nos chauffeurs, à tous les jours, vivent avec une clientèle qui change : une première minute, on va transporter une personne à mobilité réduite; la deuxième course, on va transporter une personne âgée; la troisième, on va avoir un homme d'affaires qui est pressé. Bien, il faut être capables de répondre à cette clientèle-là. Ensuite, on va arriver avec une clientèle qui est touristique qui, elle, veut faire un tour de ville. Bien, soit qu'on devient des généralistes, on a des chauffeurs de taxi qui sont généralistes et qui répondent à l'ensemble des besoins ou on développe des formations spécifiques avec des catégories de chauffeurs qui sont capables de répondre aux besoins de cette clientèle-là.

Le Président (M. Bérubé) : M. le député.

M. Bolduc : Comment vous voyez, en fait, le... On a parlé abondamment, et dans le passé et maintenant, de la modernisation non seulement, comment je dirais ça, des véhicules, mais aussi de la formation, du service à la clientèle. Comment vous voyez le développement du service à la clientèle en fonction de votre organisation à vous?

M. Jugand (Benoit) : Tout simplement, lorsqu'on parle d'application universelle, hein, je pense que... lorsqu'on parle de service à la clientèle, on est dans le domaine des technologies, l'implantation des nouvelles applications. Une application universelle devrait répondre premièrement à qui? Au client. Puis ensuite qui devrait être la personne qui répond à ça? C'est le chauffeur. Tous les acteurs qui sont en arrière, comme le RTAM, comme l'intermédiaire en services, comme le propriétaire, ce n'est pas eux autres qui donnent le service directement au client. Et notre rôle à nous, c'est de faire en sorte qu'on trouve le moyen d'avoir des chauffeurs qui adhèrent au nouveau projet de loi et que ce soit le chauffeur qui, en bout de ligne, bénéficie aussi de toutes ces avancées-là. Qu'on arrête d'essayer de faire des ponctions d'argent à chaque fois. Chaque fois qu'on a une strate supplémentaire, on enlève le l'argent aux chauffeurs. Il faut remettre de l'argent dans les poches des chauffeurs pour que les chauffeurs aient un dévouement et qu'ils soient enclins à desservir la population qu'ils doivent desservir. La journée qu'on va comprendre qu'on a deux acteurs qu'on doit mettre ensemble, le client puis le chauffeur, puis après qu'on ait tous, les personnes, un réseau satellite qui vient supporter ces gens-là, on va avoir évolué beaucoup, et tout qu'est-ce qui est modernisation, ça va passer comme du beurre dans la poêle, c'est sûr et certain.

Le Président (M. Bérubé) : On va passer à M. le député de Dubuc. Ça vous va?

M. Simard : Oui, M. le Président.

Le Président (M. Bérubé) : Il reste un peu plus d'une minute. À vous.

M. Simard : Merci beaucoup. M. Denis, juste une petite question. Tout à l'heure, dans votre argumentaire, vous avez apporté ceci : L'acteur le plus important, c'est le chauffeur. Et je ne veux pas vous mettre mal à l'aise avec ça,

mais c'est effectivement peut-être la raison pour laquelle on est tous assis ici aujourd'hui, c'est qu'on doit plus porter vers la clientèle. Ça fait que je voudrais que vous m'expliquiez un petit peu c'est quoi que vous vouliez dire par là.

M. Jugand (Benoit) : Oui. Juste en passant, c'est Benoit Jugand, mon nom. Je suis désolé.

M. Simard : Ah bon! Bien, parfait. Excellent. Parce que, là, je voyais ça ici, là, puis bon...

Le Président (M. Bérubé) : Allez-y.

M. Jugand (Benoit) : Bien, oui, effectivement, l'acteur le plus important, c'est ce que je viens de mentionner, hein, c'est le client, naturellement, qui a un besoin. Mais, au sein de l'industrie du taxi, l'acteur le plus important, c'est le chauffeur. Et c'est cet acteur-là, parmi tout l'écosystème qui existe dans le taxi, qui est toujours laissé de côté, auquel on dit : Vous allez ramasser les grenailles. Bien, à ce moment-là, il faut juste faire en sorte qu'on met le chauffeur au centre et on identifie ses besoins en fonction des besoins de la clientèle. On travaille là-dessus puis on va avoir des solutions.

M. Simard : Merci.

Le Président (M. Bérubé) : M. Jugand, peut-être poursuivre à la faveur d'un autre bloc. Et c'est au tour de l'opposition officielle, et je reconnais la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Et bienvenue au RTAM, avec M. Jugand, M. Desjardins, M. Berouel, M. Bouamira et les autres élus qui vous accompagnent. Merci d'être venus en commission parlementaire nous faire part de vos recommandations. D'ailleurs, c'est la troisième fois qu'on se rencontre sur le dossier, notre troisième consultation.

J'ai quelques questions. J'irais premièrement sur la question de la modulation des tarifs. Et donc ce que je comprends, c'est qu'il y a une ouverture pour qu'il y ait une modulation, instaurer un plafond de 50 % au-delà du tarif fixé par la Commission des transports du Québec, j'imagine, pour soir, fin de semaine, jours fériés, quelque chose comme ça. Mais vous avez, je dirais, une réserve avec ce que vous appelez la tarification spéculative, où il y a une ouverture avec l'article 19. Lorsqu'on parle de technologie utilisée, j'imagine que ce qu'on veut dire en arrière de ça, c'est les algorithmes de programmation. Et donc j'aimerais vous entendre sur les réserves que vous avez sur cette tarification spéculative.

Le Président (M. Bérubé) : M. Jugand.

M. Jugand (Benoit) : Bien, merci pour cette question. En fait, la tarification spéculative, ça a été le cheval de bataille du RTAM contre Uber. Alors, on ne peut pas se réjouir qu'il y ait une ouverture dans la loi pour une tarification spéculative pour nos propres chauffeurs et propriétaires, tout simplement. Pourquoi? Parce que, lorsqu'on introduit un algorithme et on établit la fonction en fonction de l'offre et de la demande, on va laisser, par exemple, à 14 compagnies différentes à Montréal de fixer c'est quoi, son algorithme, comment le tarif va être fixé. À un moment donné, ça ne sera plus gérable. Et ce qu'on veut, c'est regagner la confiance des citoyens. Ceux qui pensent qu'ils avaient un bon service avec Uber, je vous le dis, venez prendre le taxi, là, vous allez avoir un prix fixe, vous allez savoir combien ça vous coûte et vous allez être en sécurité du point a au point b. Et c'est ça qu'on veut faire. On ne veut pas arriver en disant : Bien, parfait, Uber quitte le Québec, maintenant on va se remplir les poches. Ce n'est pas ça, le message qu'on veut envoyer du tout. Et je pense que l'industrie du taxi est capable de bien vivre, est capable de bien arriver avec des tarifs qui sont plafonnés en fonction des jours, des soirs, des nuits, des journées fériées, mais pas en fonction d'un algorithme qui va venir gérer la tarification.

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

• (16 h 20) •

Mme Ouellet : Oui. Deuxième question, c'est ce qui a trait sur la question des permis. Donc, lorsque vous dites que le nombre de permis, avant ça, était décidé avec la Commission des transports du Québec sur la base de calculs quasi actuariels et périodiques, donc il y avait des analyses qui étaient déposées, et je pense qu'également il y avait des consultations qui étaient faites sur le nombre de permis. Et là le projet de loi donne un pouvoir discrétionnaire au ministre sur le nombre de permis, donc ça devient une décision qui pourrait être basée aussi sur des analyses, mais qui pourrait être strictement politique. Donc, j'aimerais vous entendre sur ce que vous suggérez concernant ces articles-là sur les émissions de permis.

Le Président (M. Bérubé) : M. Jugand.

M. Jugand (Benoit) : En fait, ces articles-là, effectivement, nous présentent un danger. Il y avait des comités, avant. On avait la table de concertation, qui a été abolie. On propose la formation d'un nouveau comité tripartite qui va faire en sorte qu'on puisse garder les yeux, hein, sur qu'est-ce qui se passe. Le meilleur exemple, c'est que ça fait deux ou trois fois que la Commission des transports du Québec, après son étude, recommande la hausse des tarifs, mais suite à des auditions, l'industrie du taxi elle-même est allée s'asseoir pour dire : On ne veut pas d'augmentation de tarifs. Alors, c'est important, ça, de garder cet aspect-là, au moins de consultation, et qu'il y ait un processus qui soit clair et qui soit établi, auquel on puisse au moins donner notre opinion puis qu'on puisse intervenir.

C'est sûr que ça devient un danger lorsqu'on ne sait pas ce qui se passe. C'est qu'il peut y avoir des impacts aussi sur la population, sur la clientèle, sur nos chauffeurs et nos propriétaires suite à une décision qui... lorsqu'on pense que c'est une bonne décision, mais on n'a peut-être pas évalué tous les impacts. Et on est là pour ça. On est là pour aider aussi le gouvernement à cheminer dans ses décisions.

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

Mme Ouellet : S'il y avait d'inscrit... puis on n'est pas rendus au libellé, là, mais s'il y avait d'inscrit que, pour des décisions sur les émissions de permis — parce qu'on a eu aussi les recommandations d'autres groupes — ça doit être basé sur des études et qu'il y ait une consultation, est-ce que ce serait un accommodement qui serait suffisant pour vous?

M. Jugand (Benoit) : Bien, c'est sûr que ce serait un bon début. Il faut savoir quels sont les termes, c'est quoi, les termes au niveau de la consultation. Mais, à tout le moins, il y a un processus décisionnel qui est mis en place, et qui permet aux acteurs de l'industrie de pouvoir au moins se faire entendre, et qu'on puisse apporter des bémols. La décision revient toujours... C'était à la commission, la décision, auparavant; maintenant, c'est au gouvernement. Mais qu'on puisse au moins avoir notre mot à dire ou notre opinion à donner, ça serait déjà une grande avancée.

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

Mme Ouellet : Concernant, là, le nombre de permis qui était fixé à 20, où le projet de loi lève cette contrainte-là, et votre inquiétude concernant, dans le fond, actuellement, effectivement... puis je pense que c'est important de le répéter, là, parce qu'on entend toutes sortes de choses de la part des acteurs, mais aussi de la part des médias, qu'il y a un monopole dans l'industrie du taxi. Effectivement, il n'y a pas de monopole dans l'industrie du taxi, et vous pourrez me préciser, là, combien qu'il y a de chauffeurs indépendants, donc, et il y a plusieurs compagnies, en plus, de taxi, puis on a vu même une nouvelle compagnie arriver dernièrement, avec Taxelco. À combien vous mettriez le plafond pour que ce soit à un niveau raisonnable? Parce qu'effectivement, si on n'a pas du tout de plafond... L'exemple que vous me donnez, moi, c'est la première fois que je l'entends, là, que... vous me dites que, dans le passé, vous avez entendu quelqu'un qui vous a dit : Bien, c'est quoi, le chèque?, et 900 millions, ça n'avait pas l'air d'être un problème. Donc, ça veut dire que c'est une réelle possibilité d'avoir un monopole à Montréal s'il n'y a pas une limite de permis. Donc, j'aimerais vous entendre un peu plus là-dessus parce que, moi, c'est la première fois que j'entends ça.

M. Jugand (Benoit) : Je pense que le processus qui avait été mis en place par la Commission des transports du Québec, lorsqu'il y avait des auditions, on disait : On ne peut pas franchir le cap des 20. Peut-être qu'il y a lieu de le revoir, mais à tout le moins qu'il y ait un processus et que ce ne soit pas arbitraire, dans le fond, au gouvernement de pouvoir laisser une personne décider : Bon, bien, c'est beau, tu peux avoir 100 permis de taxi. Si on ouvre la porte une fois, je vous le dis, il y a des gens de l'extérieur — et j'en connais personnellement qui viennent d'autres pays — qui attendent ce moment-là pour pouvoir venir investir. Parce que les permis de taxi, même si on pense qu'ils sont chers ici, à Montréal, à 200 000 \$, à Québec, aux alentours des mêmes prix, Laval, 300 000 \$, il y a des gens, pour eux, là, que ce n'est rien.

Alors, de prendre le contrôle de certaines régions, puis ainsi de suite, est-ce que c'est ça, la volonté du gouvernement? Si ce n'est pas ça, il faut mettre un mécanisme en place pour qu'il puisse y avoir des auditions et que le gouvernement puisse au moins avoir le pouvoir de dire non à des entreprises qui viendraient demander de telles choses.

Mme Ouellet : O.K. Et, dans vos recommandations, et là, parce qu'il ne me reste pas beaucoup de temps, je vais mettre ensemble deux, trois...

Le Président (M. Bérubé) : 1 min 40 s.

Mme Ouellet : ...deux, trois recommandations, donc, vous déplorez l'abolition de la table de concertation, vous demandez la création d'une association, vous demandez aussi la mise en place d'un comité tripartite et vous dites que ce comité tripartite là est important parce que... et là c'est la première fois qu'on l'a aussi dans un mémoire, vous dites : Certains intermédiaires — mais je l'avais déjà entendu — par exemple, pour la carte de crédit, chargeaient des frais de 10 %, alors que les banques, les compagnies de crédit chargeaient 3 %. Donc là, on peut comprendre qu'elle était la résistance, dans certains cas, d'utiliser la carte de crédit avec des frais de 10 % et d'autres frais, là, qui peuvent atteindre jusqu'à 15 %. Donc, j'aimerais vous entendre, là, sur ce comité tripartite là qui permettrait peut-être de, justement, faire un contrepois à des décisions comme celles-là qui sont pénalisantes tant pour le chauffeur, mais pour la clientèle aussi, indirectement, là.

M. Jugand (Benoit) : Je pense qu'on a mentionné un peu plus tôt, il y a 300 compagnies de taxi au Québec. On impose les codes d'éthique à toutes les compagnies de taxi qui, en soi, est une bonne nouvelle, hein? On protège la clientèle, on demande une évaluation des chauffeurs. Par contre, est-ce que ça veut dire qu'on va avoir 300 codes d'éthique différents, des règles différentes pour chacune des compagnies? Est-ce que, selon les personnes qui vont siéger sur les différents comités des codes d'éthique, on va expulser, on va faire en sorte que ces gens-là soient congédiés? L'association professionnelle prend tout son sens, et le comité pourrait servir de comité d'appel pour ces chauffeurs-là qui auraient été expulsés ou qui se sentiraient victimes d'une injustice.

Le Président (M. Bérubé) : Merci. C'est tout le temps dont on dispose, M. Jugand, Mme la députée de Vachon. On passe à la deuxième opposition. Je reconnais le député de Masson.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Merci, M. Jugand et tous vos collaborateurs. Vous savez, j'ai très bien compris que, dans le fond, vous voulez que tous respectent les lois au Québec, puis effectivement c'est important de respecter les lois, puis c'est pour ça qu'il faut qu'on regarde nos réglementations. Puis, si on peut permettre l'innovation puis de mettre un frein aux résistances au changement, enlever les barrières, permettre un accès à plus de gens, c'est peut-être une voie qu'on doit étudier.

Je veux revenir sur un point que vous avez mentionné, puis je sais que la partie gouvernementale puis l'opposition officielle en ont déjà parlé, mais, bref, je vais revenir. Vous avez mentionné votre article 10 tout à l'heure dans votre mémoire, à la page 11 de votre mémoire, puis vous mentionnez... dans l'article 10, c'est mentionné, en fait, avant, c'était la commission qui délivrait les permis, bon, qui faisait l'étude pour chaque agglomération; maintenant, ça va être le gouvernement qui va en faire cette étude. Vous avez dit tout à l'heure aussi qu'on devrait faire une étude sur l'état de l'offre et la demande complète sur le territoire québécois, mais le ministre, hier, en tout début, dans son allocution initiale, nous a mentionné qu'il voulait faire passer le nombre d'agglomérations d'environ 300 à 100 agglomérations. Donc, c'est déjà une décision politique avant même avoir eu une telle étude. Selon vous, la Commission des transports du Québec, elle a-tu déjà fait une telle étude pour que le ministre puisse arriver déjà, là, le jour 1, là, de dire qu'on va faire passer de 300 à 100? Est-ce que vous avez déjà entendu parler de ça? Est-ce que ça fait du sens de réduire le nombre d'agglomérations de cette façon?

M. Jugand (Benoit) : J'ai été, pendant 11 ans, membre de la table de concertation du Québec et je peux vous dire que la Commission des transports du Québec a établi des normes, une façon d'établir les quotas pour chacune des agglomérations, et on savait que la révision des agglomérations était pour arriver. Alors, oui, c'est une bonne nouvelle qu'on puisse revoir les agglomérations pour répondre aux besoins des citoyens, aussi aux besoins des chauffeurs et des propriétaires. Alors, ça, on est tout à fait avec ça. C'est les processus sur lesquels on demande peut-être à être impliqués. On demande à ce que ça soit un peu plus transparent dans ce qu'on voit dans la loi. Puis on sait que les règlements ne sont pas écrits encore. Alors, peut-être que ça va arriver dans les règlements, et on le souhaite.

M. Lemay : Parfait. Vous avez aussi mentionné, dans votre mémoire, là, vous aviez une petite interrogation au niveau de l'article 60, là, concernant la modulation des tarifs. Vous mentionniez, là, il faudrait que ça soit une modulation de tarifs fixes et puis, dans le fond, que ça soit pour les jours, soirs, nuits, fins de semaine ou les jours fériés. Et puis, dans votre modulation de tarifs fixes, en fait... parce que ce que je vois dans l'article 60, là, où la proposition qui est faite dans le p.l. n° 100, c'est qu'au troisième alinéa, ça dit : «Tout tarif visé au deuxième alinéa peut varier selon le jour ou la période du jour au cours duquel le service est fourni», mais il n'y a aucune précision de limite maximale, puis c'était ça, votre interrogation. Vous autres, votre point principal, est-ce que vous auriez déjà une proposition à faire? Est-ce que c'est un maximum de 50 %? Est-ce que c'est ça que j'ai cru comprendre?

• (16 h 30) •

M. Jugand (Benoit) : Je vais vous donner la réponse, là, de façon simple. Prenons exemple qu'un tarif de jour, c'est 1 \$, ce qu'on vient dire, c'est que la fin de semaine, ça pourrait être 1,50 \$, mais pas plus que ça. Quand on parle d'un prix plafond, c'est un prix fixe, une modulation fixe en fonction d'un type de journée, ou de soir, ou de week-end, mais pas en fonction d'un algorithme qui vient gérer l'offre et la demande.

M. Lemay : Donc, ça revient à 50 %, là. Vous seriez prêts à avoir un plafond d'environ 50 % du tarif de base.

M. Jugand (Benoit) : C'est le gouvernement qui décidera. On avançait des chiffres où, oui, il pourrait y avoir... par exemple, un week-end, une journée fériée où on sait qu'il n'y a pas assez de taxis puis on va solliciter les gens, il faut peut-être offrir un peu plus de sous, mais on n'est pas prêts à extorquer la population, loin de là, et on n'est pas prêts à accepter non plus qu'il y ait des taxes supplémentaires qui soient rajoutées aux citoyens pour favoriser des compagnies qui viennent de l'extérieur d'ici.

M. Lemay : Parfait. On s'entend que le but visé du projet de loi devrait être, dans le fond, avoir plus de mobilité, avoir plus de sécurité puis aussi de viser la réduction des gaz à effet de serre. Dans votre mémoire, à la page 6, là, vous mentionnez que vous serez favorables à réinstaurer la création d'une association professionnelle. Est-ce que vous pouvez m'en parler un petit peu plus? Parce que c'est quelque chose qui était là, qui a été retiré, là vous voulez le remettre sur la table. Est-ce que ça, ça permettrait d'avoir une meilleure sécurité?

M. Jugand (Benoit) : Bien, certainement que ça pourrait. Vous savez, il y a un déséquilibre dans le rapport de forces, actuellement. Il y a des acteurs dans l'industrie du taxi... vous avez les organismes qui sont chargés d'appliquer les lois, vous avez des intermédiaires en services, c'est des compagnies, c'est des personnes qui sont chargées d'envoyer des appels à des propriétaires puis à des chauffeurs, mais on ne reconnaît pas les chauffeurs et les propriétaires, on ne reconnaît pas une association qui pourrait venir dire aux compagnies de taxi : Ça n'a pas de bon sens, ce que vous faites. Là, on est à la merci... on est obligés de jouer au chat puis à la souris, essayer de quémander des rencontres à gauche et à droite pour être capables de se faire entendre, alors que c'est nous qui avons l'expertise. Vous voyez, alentour de la table, on a des présidents de compagnie, on a des gens qui sont propriétaires de plusieurs permis, on a des ex-présidents d'association, on a plus de

4 000 membres chez nous, au RTAM. On a une expertise, et cette expertise-là, on est prêts à la mettre à profit pour le gouvernement, pour la ville de Montréal, encore faut-il qu'on soit reconnus. Et c'est tout ce qu'on demande, on demande seulement à être reconnus.

Le Président (M. Bérubé) : 45 secondes, M. le député de Masson.

M. Lemay : 45 secondes? Vous avez plusieurs personnes, y a-tu quelqu'un qui a un bref commentaire à faire, de supplémentaire, à part vous?

M. Jugand (Benoit) : M. Berouel.

M. Berouel (Hicham) : Oui, c'est juste pour corroborer à ce que M. Jugand a dit tout à l'heure pour ce qui est des fixations des tarifs. Vous savez, on est contre une fixation des tarifs selon les algorithmes parce qu'il pourrait y avoir des excès. Une compagnie qui a accès à ton téléphone cellulaire, elle peut avoir accès aussi aux habitudes des clients, puis Uber utilise aussi... fixe ses tarifs selon l'offre et la demande, mais pas seulement, selon les habitudes, même le niveau de la batterie aussi. Il y a eu un article de presse cette semaine qui a parlé de ça.

Le Président (M. Bérubé) : Merci beaucoup. C'est tout le temps dont on disposait. Je vous remercie pour votre contribution aux travaux de la commission.

Je suspends les travaux quelques instants afin de permettre aux représentants de la ville de Québec de prendre place.

(Suspension de la séance à 16 h 33)

(Reprise à 16 h 37)

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

Je souhaite la bienvenue aux représentants de la ville de Québec. Comme à l'habitude, vous avez 10 minutes pour faire la présentation. M. le maire, je vous demanderais de vous présenter, même si tout le monde vous connaît, et de présenter les personnes qui vous accompagnent pour les fins de l'enregistrement. À vous la parole.

Ville de Québec

M. Labeaume (Régis) : Oui, alors, M. le Président, M. le ministre, messieurs dames les députés, mon nom est Régis Labeaume, je suis le maire de Québec. J'ai Jonatan Julien, vice-président du comité exécutif de la ville de Québec, et Marc Des Rivières, directeur du Bureau du transport de la ville.

Alors, la ville apprécie l'occasion qui lui est offerte par la Commission des transports et de l'environnement d'exprimer son point de vue à l'égard du projet de loi n° 100 portant sur les services de transport par taxi.

L'industrie du taxi joue un rôle important dans l'organisation des déplacements sur le territoire de la ville de Québec, car elle contribue à la vitalité des activités commerciales, et administratives, et touristiques. On constate toutefois que cette industrie repose sur un modèle d'affaires qui ne correspond plus à la réalité d'aujourd'hui et qui a de la difficulté à répondre aux nouveaux besoins de la population.

La ville de Québec a le plus grand respect pour les propriétaires et les chauffeurs de taxi, qui paient leurs impôts et leurs taxes comme tout bon citoyen corporatif. Nous constatons que l'industrie du taxi est ouverte à se moderniser dans la mesure où les règles historiques qui ont été établies par les gouvernements au fil des temps sont adaptées à sa réalité. Dans cette optique, la ville de Québec souhaite formuler des attentes à l'égard de la notion d'agglomération, de la gestion des permis et des innovations technologiques.

Les taxis qui opèrent sur le territoire de la ville de Québec sont regroupés en six agglomérations dont les limites territoriales actuelles correspondent aux limites des anciennes villes qui forment aujourd'hui la ville de Québec. Cette situation soulève des contraintes importantes dans l'opération quotidienne des taxis et a un impact négatif sur l'efficacité et la productivité de cette industrie, l'environnement, le service à la clientèle et la réputation de Québec.

Le cadre légal actuellement en vigueur empêche un taxi d'une agglomération de faire monter un passager dans une autre agglomération. Ainsi, à titre d'exemple, un taxi de l'agglomération de Sainte-Foy qui dépose un passager sur la colline Parlementaire doit retourner dans son agglomération d'origine sans transporter aucun passager. Cette règle archaïque a un impact particulièrement important pour la desserte des équipements régionaux où un grand nombre de personnes doivent être transportées dans une courte période de temps, pensons au Centre Vidéotron, au terminal de croisière Ross-Gaudreault, aux gares ferroviaires, aux gares d'autocars, à l'aéroport Jean-Lesage et aux nombreux spectacles en plein air qui se tiennent sur la colline Parlementaire ou sur les plaines d'Abraham.

Les passagers doivent souvent attendre plusieurs minutes, voire plus d'une heure parfois, avant de monter dans un taxi, car le nombre de véhicules autorisés à prendre des passagers dans un secteur est insuffisant pour répondre à la demande. Dans ce contexte, la ville de Québec est favorable à la modification proposée par l'article 6 du projet de loi, qui accorde au gouvernement le pouvoir de déterminer le nombre d'agglomérations et le territoire de chacune d'elles.

• (16 h 40) •

Par ailleurs, la ville demande au gouvernement d'adopter rapidement un décret afin que les taxis opérant sur son territoire soient regroupés en une seule agglomération. Nos discussions récentes avec les représentants de l'industrie du taxi de Québec laissent croire que la majorité des chauffeurs de taxi sont favorables à cette mesure. Une telle modification permettrait de mieux répondre aux besoins des utilisateurs, et nous croyons que si le gouvernement a réussi le défi d'unifier les villes, il devrait être en mesure de relever le défi d'unifier l'industrie du taxi sur le territoire de la ville de Québec.

Le mode de gestion des permis actuellement en vigueur qui repose sur l'offre et la demande a favorisé des valeurs des permis élevées au fil des ans. Cette situation impose des difficultés importantes lorsqu'il est question de la réorganisation de l'industrie du taxi et de l'utilisation des nouvelles technologies. Nous croyons que le gouvernement doit aborder la question du transport sur demande, taxi ou autres types, par son aspect complémentaire à l'ensemble de l'offre de transport, comme on le fait généralement pour le transport en commun versus les transports actifs, le transport en auto ou en covoiturage. Il faut éviter de placer en opposition ces différents moyens de transport ou de les voir les uns contre les autres.

Les tendances mondiales illustrent que le cocktail mobilité durable comportera dans le futur de plus en plus de modes diversifiés, et les opportunités comme UberX se multiplieront. Au lieu de chercher à les faire entrer dans un cadre désuet comme le système actuel de monopole et de gestion par quotas, il faut leur trouver une niche en complémentarité avec les autres modes existants et s'assurer qu'ils se concurrenceront selon des paramètres réglementaires et fiscaux comparables.

L'ouverture souhaitée par la ville de Québec impose au gouvernement l'obligation de trouver des solutions à la nécessaire évolution du système actuel et de développer des scénarios qui vont favoriser une migration harmonieuse vers d'autres formes d'organisation du transport sur demande sur le territoire de la ville de Québec et sur l'ensemble du Québec.

La ville constate que le projet de loi ne permet pas, dans sa forme actuelle, d'introduire un nouveau cadre de fonctionnement pour soutenir les changements souhaités et rencontrer les objectifs qu'elle s'est donnés comme ville intelligente dans le schéma d'aménagement qui est actuellement en révision. Nous comprenons que le gouvernement veuille protéger le patrimoine des propriétaires de permis. Nous lui demandons toutefois de poursuivre la réflexion sur la gestion des permis afin d'identifier de nouvelles approches qui permettraient d'introduire une plus grande flexibilité dans la gestion des permis et qui facilitera l'évolution de cette industrie.

La population, particulièrement les jeunes, est friande des nouvelles technologies dans le domaine du transport. Dans ce contexte, la ville de Québec et ses partenaires consacrent depuis quelques années des efforts importants pour développer des outils technologiques qui sont utilisés dans la gestion des déplacements, citons à titre d'exemple les applications mobiles Copilote et Nomade, le système de téléjalonnement qui permet de guider en temps réel les automobilistes, et le gestionnaire artériel, qui optimise la gestion des feux de circulation. La technologie est devenue un incontournable pour faciliter les développements et répondre aux nouveaux besoins de la population.

Nous sommes bien au fait des enjeux associés à la valeur économique des permis dans le patrimoine des 600 détenteurs de permis de taxi de Québec. Dans cette optique, nous avons soutenu l'industrie du taxi dans le débat associé à la technologie, en précisant toutefois qu'il ne fallait pas croire à la disparition d'UberX ou à une technologie apparente qui serait fiscalement responsable.

Nous avons récemment connu des problèmes de disponibilité de taxis lors de deux spectacles au Centre Vidéotron. En réponse aux problèmes observés, l'industrie de taxi de Québec et la ville de Québec ont signé hier une déclaration de services concernant la dotation de ce service à l'amphithéâtre, et je remercie le président Homsy. Cela a été possible grâce à la qualité des dirigeants locaux, mais un leadership plus radical pourrait éventuellement profiter de la situation de monopole et perturber dramatiquement le fonctionnement d'équipements majeurs de la capitale. Dans les circonstances, il est de notre devoir de prévoir cette éventualité et de se demander comment nous pourrions faire face à cette situation.

Nous reconnaissons que l'industrie du taxi a posé des gestes concrets au cours des dernières années pour offrir à sa clientèle des outils technologiques afin de faciliter ses déplacements, tels le GPS et les applications mobiles. Nous sommes toutefois d'avis qu'il faut faire encore plus.

Nous constatons que le projet de loi, dans un souci de mieux encadrer le service UberX, impose des contraintes considérables à l'évolution du transport par taxi dans le nouvel environnement technologique. Dans cette optique, la ville de Québec est d'avis qu'il est important de mettre en place un cadre d'exploitation qui favorisera le développement et l'utilisation de nouvelles technologies et qui permettra d'optimiser l'intégration du transport rémunéré des personnes aux autres modes de transport.

La ville de Québec est donc favorable à la venue de nouveaux intervenants dont le modèle d'affaires repose sur une technologie évoluée. Ces entreprises et leurs chauffeurs devront être fiscalement responsables et payer leurs impôts et leurs taxes aux différents paliers de gouvernement, comme le font les chauffeurs de taxi qui évoluent dans le mode traditionnel. Elles devront également consentir à offrir aux municipalités les métadonnées sur les déplacements de leurs clients afin d'intégrer ces informations aux données utilisées pour la planification du transport.

En conclusion, la ville de Québec remercie le gouvernement d'avoir été sensible à ses préoccupations à l'égard du transport par taxi. La ville de Québec croit que la société québécoise ne pourra pas toujours opposer à l'arrivée de nouvelles technologies un réflexe protectionniste et privilégier le statu quo et, dans ce contexte, encore moins endosser des industries basées sur des fondements monopolistiques. Nous croyons que le Québec ne pourra se distinguer comme société en étant en retard sur l'utilisation des technologies émergentes. Faire plus pour améliorer la qualité de la prestation des services, faire plus dans la gestion de la demande, tels sont les défis de l'industrie du taxi traditionnel. La mutation doit s'effectuer rapidement, car le gouvernement ne pourra pas encore longtemps favoriser le statu quo. L'économie du XXI^e siècle s'impose ailleurs qu'au Québec, et c'est une question de temps avant qu'elle s'installe chez nous, et ce, une fois pour toutes, et dans les faits le Québec se distinguerait pour de bien mauvaises raisons. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le maire. Alors, nous allons passer maintenant à une période d'échange avec les membres de la commission. La parole est au ministre.

M. Daoust : Merci, M. le Président. Bienvenue, M. le maire Labeaume, M. Julien, M. Des Rivières, on est heureux de vous avoir avec nous cet après-midi. D'abord, d'entrée de jeu, je voudrais vous féliciter pour l'entente que vous avez faite hier, ce qui démontre qu'entre personnes sensées on est capables de s'entendre, et c'est une bonne nouvelle. Vous avez une nouvelle infrastructure, le Centre Vidéotron, qui est extraordinaire, et en même temps, bien, il faut s'assurer qu'on peut y accéder puis on peut en ressortir. Alors, j'ai beaucoup apprécié, je dois vous avouer, comme ministre des Transports, le fait que vous avez fait cette entente-là. C'est très rassurant.

La première question, qui est plus technique que d'autre chose, M. le maire, c'est... Vous parlez de n'être qu'une agglomération, actuellement il y en a six. Est-ce que vous me dites que vous passez de six à une? Et, si c'est le cas, elles ont... Vous savez que les permis... actuellement, là, beaucoup de ces permis-là sont hypothéqués avec Fintaxi, avec le Fonds de solidarité, avec Desjardins, ils n'ont pas tous la même valeur. Et le gouvernement et, je pense, aussi une partie de l'opposition sont d'accord que les gens qui sont pris avec ces hypothèques-là ou pour qui c'est l'épargne d'une vie, hein, ne peuvent pas être floués ou ne peuvent pas être lésés dans cet exercice-là. Et c'est la grande difficulté que nous avons aujourd'hui, vous le savez, parce que, s'il fallait que le gouvernement décide de racheter ces permis-là, ça coûterait à peu près, selon la valeur présente et la durée, là, entre 800 millions immédiatement puis 1 milliard, là, même si on les rachetait sur 10 ans. Et ça, bien, vous serez le premier d'accord avec moi que, dans les priorités gouvernementales, notre milliard marginal ne sera pas investi pour accueillir une société californienne. On a d'autres priorités que ça et puis on n'a pas ces moyens-là, de toute façon, on pourrait mettre en péril la valeur de la notation Moody's du gouvernement. Mais, dans un contexte comme ça, c'est ça qui est notre difficulté, et je pense que vous le comprenez bien. Comment on fait pour faire cette transition-là? Parce qu'on a même essayé, M. le maire, le modèle d'une transition, on a dit : On va le faire sur 10 ans, mais les règles comptables nous imposent de prendre la dépense tout de suite, c'est ça qui est notre difficulté. Puis je ne suis pas en désaccord avec vous, mais on gère ça comment?

• (16 h 50) •

M. Labeaume (Régis) : Bien, tout d'abord, je voudrais vous dire que l'entente qu'on a eue avec l'industrie du taxi d'hier, c'est parce qu'on a des gens intelligents qui dirigent cette industrie-là, puis permettez-moi de lancer des fleurs à M. Homsy, qui est ici. On a des gens intelligents, raisonnables puis qui veulent que ça fonctionne. La société n'est pas peuplée que de gens intelligents. Alors, s'il fallait que quelqu'un de différent dirige l'organisation, il pourrait agir différemment, et auquel cas on pourrait potentiellement avoir de très gros problèmes. Alors, ça, ça dépend aussi des individus, et on avait la bonne personne devant nous.

L'agglomération. Si je vous parle de laisser tomber les agglomérations — et je comprends très bien les barrières financières — je vous le dis parce que, dans le fond, les présidents d'entreprise, hier, m'ont dit que c'était possible à Québec. Alors, je n'ai pas fait de grande analyse. Comme ils disent que c'est possible, je présume qu'eux ont fait l'analyse et nous disent que c'est très faisable.

Bon, société californienne, M. le ministre, nous, on essaie d'aller en Californie. Ça fait que j'espère qu'ils ne disent pas la même affaire de nous autres là-bas, là, on a des entreprises qui essaient de s'établir en Californie.

Nous, on n'est pas d'accord avec Uber. Je veux que vous sachiez que nous ne sommes pas d'accord avec le comportement d'Uber. On n'est pas d'accord avec une entreprise qui décide de fonctionner en marge, fiscalement, de la société, c'est tout à fait injuste, inéquitable. Sauf qu'on a tendance à penser que le projet de loi a été créé pour exclure Uber. Vous auriez raison de vouloir exclure Uber à cause de leur comportement et de leur modèle d'affaires, mais pourquoi le projet de loi ne permet pas l'arrivée éventuelle d'une société? Et, en passant, les technologies, ça va très vite, là, je pense que même Uber est peut-être un petit peu dépassée. Pourquoi on ne permet pas l'arrivée potentielle d'une entreprise qui, elle, serait fiscalement responsable, hein?

Bon, vous allez me dire : Il y a des permis existants. C'est vrai, je suis très conscient de ça. Moi-même, je me creuse la tête, mais moi, je ne suis pas le ministre des Transports. Moi, mon rôle à moi comme gestionnaire public, c'est de me dire : Quel est mon plan B si j'ai un problème? Alors, je ne suis pas le ministre des Transports, je vous dis juste que le monopole vient de la somme des permis. La somme des permis est le monopole. Et est-ce qu'à cause de ça on va garder encore pendant 50 ans le même système en refusant toute nouvelle arrivée de modèles intelligents? C'est ça, la question que je me pose.

Je comprends le problème fiscal. Mais, bon, moi, je suis juste maire de la ville de Québec, je me dis : Comment je m'arrange si j'ai un problème? Admettons que ce n'est plus M. Homsy, c'est son cousin qui est toujours de mauvaise humeur, par exemple, tu sais, puis il décide, le maire Labeaume, il va le mettre à sa place, tu sais, puis il décide de dire aux gars : Arrêtez d'aller au Centre Vidéotron, j'ai un problème, moi, là, là. J'ai un problème très sérieux, je n'ai pas de plan B, actuellement. Je bougonnais dernièrement, dire : Les gars, je vais appeler Uber, tu sais, bon. Mais là je ne l'aurai plus, puis ce n'était pas le bon exemple. Alors, moi, je n'ai pas de plan B, puis on ne peut pas, à cause du modèle actuel puis du système des permis, se dire que, pendant 50 ans, c'est terminé, on ferme la porte à toute technologie avec des gestionnaires qui seraient responsables fiscalement. Moi, je pense que... quelque part, j'ai l'impression que ça ne fait pas de sens, pas aujourd'hui, et ça pourrait teinter le Québec d'une façon un petit peu curieuse, tu sais. Moi, je vous dis juste : Y a-tu moyen... dans le projet de loi, tout en excluant le modèle Uber — puis on est totalement d'accord avec le gouvernement là-dessus — on peut-u laisser l'ouverture à des nouvelles technologies où les gens seraient responsables fiscalement? C'est ça que je veux vous dire, dans le fond.

M. Daoust : Vous savez, en fait, les technologies aujourd'hui, puis je suis tout à fait avec vous, elles évoluent à une vitesse grand V. On se rappellera qu'il y a 25 ans, je pense, les premiers fax thermiques sont arrivés, puis c'était là

grande révolution. Aujourd'hui, quelqu'un qui a encore ça est vraiment dépassé. Alors, on comprend ça et on n'est pas fermés aux technologies en aucune façon. Mais, personnellement, je dois vous avouer, M. le maire, que j'ai de la difficulté à accepter qu'une société internationale aussi puissante ne puisse pas adapter son application aux besoins qui ne sont pas différents d'autres besoins dans d'autres villes. Je pense que plus on va avoir une application qui va être flexible, plus on va être capables d'aller chercher de clientèles au niveau international. Alors, on n'est pas fermés aux applications, et à preuve on a fait un projet pilote avec Téo, avec Taxelco, qui est une très belle application, qui est une application de chez nous, et c'est aussi avancé, à mon avis, que peut l'être Uber. Alors, en soi, là, je pense qu'on se rejoint à l'effet que ce qu'on veut, c'est avoir des alternatives, mais on veut le faire dans le respect des réglementations qui sont les nôtres. Et ce que je vous dis simplement, c'est : On a développé... et à Québec, Coop a développé une application avant qu'Uber se présente, avec des caractéristiques qui approchent de beaucoup celles qu'on retrouve chez Uber.

Alors, vous savez, on n'a pas un monopole, puis on a eu des discussions sur la notion de monopole récemment. Ici, là, aux auditions, il y a plusieurs compagnies de taxi, il y en a plusieurs. Bien, moi, je suis Montréalais, je sais qu'il y en a 300 à Montréal. Alors, ça fait quand même beaucoup de compagnies. Ce n'est pas une situation de monopole. Mais je pense que les applications... et ces sociétés-là ont tout intérêt à développer des applications tellement flexibles qu'elles vont être bienvenues partout en étant, si vous voulez, de bons citoyens respectueux dans un système comme le nôtre qui a une gestion de l'offre, dans un système ailleurs où on a d'autres exigences. Alors, vous ne pensez pas que ces applications-là, elles devraient être plus flexibles ou, tout au moins, elles devraient se casser la tête pour essayer de le devenir?

M. Labeaume (Régis) : Bien, tout d'abord, je vous dirais que, oui, c'est un monopole parce que c'est l'offre qui est plafonnée. La somme des permis crée le monopole, c'est clair pour moi.

La valeur des permis, puis c'est ce que je trouve extrêmement malheureux pour les individus qui sont là-dedans, je pense que c'est une valeur qui est, à mon sens, superficielle. Quand vous me dites qu'un permis vaut 300 000 \$ à Laval, je ne comprends rien du fondement logique de la valeur du 300 000 \$, je ne comprends rien là-dedans. Ça n'a aucun sens, sinon la limitation des permis. À Québec, le nombre de permis n'a pas évolué depuis des années, ce qui crée artificiellement, hein, une valeur supplémentaire aux permis. C'est malheureux, les gens qui ont ça dans les mains, ils sont avec des valeurs qui, à mon sens, sont injustifiables sur des bases normales, hein, d'offre et de demande. Moi, c'est ce que je pense.

Téo, on est très ouverts à Téo, mais Téo est accroché aux permis. Téo, demain matin, pourrait devenir en situation de monopole s'il louait tous les permis de la ville de Québec. Si tous les chauffeurs devenaient salariés de Téo et qu'ils louaient tous les permis de Québec, on n'est pas plus avancés. Le système des permis crée le monopole.

Alors, moi, je vous dis : On est toujours dans la même soupe, là, on est toujours dans la même soupe, et je n'ai pas la solution. Parce que moi, j'ai appuyé les chauffeurs de taxi depuis le début parce que ces gens-là font vivre des familles puis paient des taxes à Québec. Ça, je suis totalement d'accord et je les appuie depuis le début. Mon seul problème, c'est l'idée de fermer pour à peu près tout le temps notre système à nous aux nouvelles technologies. Pour moi, c'est inconcevable. C'est ça, le problème. Alors, c'est un peu cornélien. Vous allez me dire : Je le comprends, c'est un peu compliqué pour vous, je le comprends. Mais moi, personnellement, comme gestionnaire public, j'ai de la misère avec ça, je me dis : Je n'ai jamais d'alternative. Je veux protéger les chauffeurs de taxi de Québec. C'est du monde, il y a 600 personnes, là, qui ont un patrimoine puis qui espèrent de le revendre un jour pour payer leur retraite. Je le comprends parfaitement puis je les défends depuis le début, mais je ne suis pas capable, comme individu, comme gestionnaire public, de m'imaginer que tout est fermé dans l'avenir au Québec pour des nouvelles technologies intelligentes, fiscalement responsables. Comprenez-vous mon problème? Pour moi, ça ne fait pas de sens. Puis Téo, je suis totalement d'accord, ils viennent me voir bientôt, là. C'est juste que c'est accroché aux permis, donc il est accroché au monopole.

Alors, le dilemme, il vaut pour moi comme il vaut pour vous. Je n'ai pas la solution magique. C'est juste, comme citoyen puis comme élu, je ne suis pas capable de m'imaginer qu'on ferme la porte pour toujours. Ça me semble, quelque part... enfin, ça me semble déraisonnable.

M. Daoust : Vous savez, ce que nous espérons, en fait, au gouvernement, c'est que, justement, ces applications-là, la puissance des développements, aujourd'hui, d'applications devrait nous conduire à une solution au problème que vous soulevez, qui est mon problème aussi, comme ministre des Transports. Il faudrait qu'on retrouve notre flexibilité, qu'on retrouve cette capacité d'accueil là, on se rejoint. Mais moi, je dois vous avouer qu'à ce problème-là, pour lequel vous n'avez pas de solution, pour lequel je n'en ai pas trouvé encore... Comme je le dis, ça a été un peu long, déposer le projet de loi, parce qu'on a soulevé toutes ces pierres-là, puis en bout de ligne on n'est pas capables de se résigner à être injustes vis-à-vis des détenteurs. Mais, pour moi, je pense que c'est par une application, c'est les technologies qui devraient nous fournir la solution à ça.

• (17 heures) •

M. Labeaume (Régis) : Bien, la flexibilité... moi, je dis toujours que nécessité fait loi, hein? Je suis obligé de dire que, depuis un an, je trouve que, dans l'industrie du taxi, ça a accéléré, le changement, hein? On sait pourquoi. Il y avait une crainte, une saine crainte. Ce n'est pas nécessaire dans la vie, mais ça existait. Là, tout le monde va faire : Ouf! Ça m'inquiète. Puis, tu sais, je ne veux pas prêter de mauvaises intentions à personne, mais il va y avoir... les gens vont relaxer un petit peu. Et, vous savez, moi, je disais à M. Homsy : C'est le service qui va faire la différence, mais un petit peu de compétition, ce n'est jamais mauvais pour améliorer le service. Alors, voyez-vous, moi, mon problème à moi, là? Et, si M. Homsy est remplacé par son cousin qui est de mauvaise humeur puis qu'à un moment donné il décide de boycotter le transport, il décide qu'il arrête pour deux semaines le transport en taxi à Québec, moi, je suis fait. Et la personne qui prend le taxi, là, normalement, ce n'est pas une personne qui prend l'autobus, on s'entend là-dessus, elle

prend le taxi. La personne qui va au Centre Vidéotron, par exemple, elle prend un taxi. Tu ne convaincras pas cette personne-là de prendre l'autobus, puis on a tout ce qu'il faut pour bien organiser en autobus.

Alors, le problème qu'on a, c'est ça, c'est un noeud gordien, mais on est dans une situation de monopole. On peut bien nier le monopole, mais il est là, le monopole. Tu sais, à Québec, il y a 600 quelques permis, puis ça n'a pas augmenté depuis des années. Bien, ça, on appelle ça une offre qui est plafonnée. Une offre qui est plafonnée, on appelle ça un monopole. Tu sais, on peut bien jouer sur les mots, mais pour moi, ça ressemble de même, à moins que mes bases en macro puis en microéconomique ne sont pas bonnes.

Alors, je pense qu'on devrait, dans le projet de loi... Je sais que ce n'est pas simple, je le sais, que ce n'est pas simple...

(Interruption)

M. Labeaume (Régis) : C'est fini?

Le Président (M. Reid) : Vous avez encore 30 secondes. Allez-y, parce que c'est peut-être un vote, mais on a 30 secondes.

M. Labeaume (Régis) : Bien, voilà.

M. Daoust : C'est-u le temps qu'il me restait, Pierre?

Le Président (M. Reid) : Oui.

M. Daoust : Ah! O.K.

Le Président (M. Reid) : Vous pouvez faire un commentaire, M. le ministre, il reste 30 secondes.

M. Daoust : Non, mais, écoutez, simplement, en terminant, M. le maire, j'apprécie que vous soyez venu. On partage les mêmes préoccupations, préoccupations étant de vous sentir avec pas d'alternative puis, en même temps, soucieux de respecter des citoyens qui demeurent à Québec et puis qui paient leurs taxes. Alors, j'apprécie votre passage.

Puis, quand on va revenir du vote, on va continuer avec l'opposition officielle et la deuxième opposition. Vous nous excusez, mais on n'a pas le choix.

Le Président (M. Reid) : ...quelques instants, le temps que nous allions faire notre devoir dans la chambre d'à côté.

(Suspension de la séance à 17 h 2)

(Reprise à 17 h 24)

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

J'ai besoin du consentement des membres de la commission pour prolonger la réunion jusqu'à à peu près 18 h 25. On n'a pas le choix. J'ai le consentement. Alors, nous continuons

Alors, la parole est à vous, Mme la députée Vachon, pour les échanges avec les représentants de la ville de Québec.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Bien, dans un premier temps, j'aimerais saluer la bienvenue à M. Labeaume, à M. Julien, à M. Des Rivières. Vous avez un beau nom, M. Des Rivières, j'aime ça.

M. Labeaume, peut-être dans un premier temps, je vous entendais dire que ça fonctionnait bien avec M. Homsy, mais peut-être que le cousin de M. Homsy pouvait être de mauvaise humeur. Je suis certaine qu'il est de bonne humeur, puis je suis contente de vous voir sourire, parce que je me demandais si vous étiez de bonne humeur cet après-midi, ça fait que je suis contente de vous voir sourire. Donc, je pense que vous êtes de bonne humeur, ça fait que ça commence bien.

Je pense que, très clairement, tout le monde ici autour de la table, là, on est tout à fait ouverts, et même plus qu'ouverts, volontaires à toutes les nouvelles technologies intelligentes, fiscalement responsables. Et je vous dirais même qu'ici, à Québec, les compagnies de taxi ont été particulièrement proactives parce qu'ils n'ont pas attendu qu'Uber arrive, même si je vous ai entendu dire que peut-être qu'après ça qu'ils vont relaxer, mais ils n'ont pas attendu qu'Uber arrive pour développer des applications mobiles, GPS. Et, pour votre information... et moi, j'ai appris ça ici, en commission parlementaire au mois de février, mars, que l'application de Taxis Coop, qui est bonne pour toute la ville de Québec — même s'il y a plusieurs agglomérations, mais ils se sont arrangés, ils ont fait une entente — elle a été développée par des programmeurs de Québec, donc créer des emplois ici, dans la ville de Québec, parce que vous savez qu'on a une expertise bonne dans la programmation ici, à Québec. Donc, je trouve que c'est le fun de développer des emplois ici, à Québec, pour de la programmation d'applications mobiles. On a un savoir-faire, une expertise, puis je pense que c'est le fun de la mettre en valeur.

Donc, ça, je pense que, de ce côté-là, là, toutes les technologies évoluées, les nouvelles technologies, c'est tout à fait ouvert puis je pense que la porte est grande ouverte à toutes ces nouvelles technologies là. Et on a un exemple

encore assez patent ce matin, puis c'est vrai qu'il n'est pas encore arrivé à Québec, mais avec Téo Taxi, donc des nouvelles technologies, là, du côté électrique, parce qu'il y a des nouvelles technologies d'applications mobiles, mais des nouvelles technologies du côté électrique. Téo est allé encore plus loin que ce que certaines multinationales étrangères proposent avec des véhicules électriques. Et je pense qu'ici, à Québec, je ne me rappelle plus le pourcentage, mais il y a un très fort pourcentage — et il y a sûrement des gens en arrière qui vont pouvoir me dire — de voitures hybrides. Donc, depuis longtemps, le pourcentage est très, très fort de voitures hybrides, là, ici, à Québec. Donc, je pense que, de ce côté-là, il y a de l'ouverture.

Puis c'est certain qu'il faut moderniser puis il faut améliorer, puis même l'industrie du taxi le demande, là, la loi, et je pense que même ici, à Québec, là — puis je vous félicite, moi aussi, pour votre entente hier — mais je pense qu'il y a eu des ententes pour l'aéroport, des ententes pour les croisières justement pour être capables de dépasser cette question-là d'agglomérations puis d'offrir le service, puis ça va être même un exemple qui est regardé pour Montréal. Donc, je suis certaine que vous êtes content que Québec serve d'exemple pour Montréal.

Donc, sur la question des agglomérations, j'aimerais ça aussi vous... comment vous voyez... parce que, là, des six agglomérations, vous en voudriez une seule, et je pense qu'il y a de l'ouverture, j'ai entendu ça qu'il y a une volonté. On a entendu d'autres groupes qui sont venus dire : Pour ces changements-là d'agglomérations, ce serait bien qu'il puisse y avoir des études qui soient déposées puis des consultations des gens du milieu, parce que souvent ils connaissent les impacts, puis ça apporte de l'eau au moulin. Comment voyez-vous, ce changement d'agglomération là, que ça pourrait s'opérer de façon concrète?

M. Labeaume (Régis) : Je veux juste rectifier, j'ai dit tout à l'heure que les compagnies étaient d'accord, là, c'est parce que j'ai pensé qu'il y avait un accord, mais ils sont en train de travailler là-dessus, je veux être...

Bien, tout d'abord, je vous dirais que, vous savez, Québec, ce n'est pas New York, là. Que tu sois dans le territoire de Beauport, que tu ailles mener quelqu'un à Charlesbourg puis que tu n'aies pas le droit d'amener quelqu'un de Charlesbourg à Beauport, ça ne fait pas de sens, là, tu sais. La ville de Québec, c'est un demi-million de personnes; à six territoires, tu sais, pour moi, ça ne marche pas, je pense que ça n'a pas de sens. Alors, il y a quelque chose d'historique qui explique tout ça, là. Alors, juste au niveau du service à la clientèle, c'est une barrière, ça me semble évident.

Maintenant, sur la valeur des permis, M. Des Rivières m'a dit que 84 % de tous les permis à l'extérieur de la ville de Québec, de l'agglomération de Québec, ont la même valeur que celle de Québec, il y en a juste 16 % dont la valeur diffère. Alors, l'écart n'est pas assez grand pour ne pas que les gens puissent ne pas s'entendre, éventuellement. Alors, ce que je dis, c'est : Québec, ce n'est pas une grosse ville et ça ne mérite pas six agglomérations puis faire en sorte que tu ne peux pas prendre quelqu'un comme passager dans le territoire de l'autre, là. À un moment donné, il n'y a aucune logique qui sous-tend ça, là.

Mme Ouellet : On est tout à fait d'accord sur la question des courses à vide, là, que ce n'est pas intéressant.

M. Labeaume (Régis) : Non, ça n'a pas de sens.

Mme Ouellet : Ce n'est pas intéressant ni pour les clients mais ni pour les chauffeurs non plus.

M. Labeaume (Régis) : Tu sais, tu as le Bronx, tu as le Queens puis tu as Manhattan, là, mais chez nous, c'est 500 000 personnes. On relaxe un peu, là.

Mme Ouellet : C'est ça, mais du côté du service à la clientèle, il y a quand même l'application qui est bonne pour tout le monde, puis le taxi le plus proche qui peut être utilisé. Donc, c'est sûr, je pense qu'on veut aller plus loin, mais il y a des améliorations qui ont déjà été faites.

M. Labeaume (Régis) : Non, non, moi, je l'ai dit tout à l'heure, les entreprises ont beaucoup fait en technologie, là, c'est juste que ça, que tu aies n'importe quelle technologie, que tu ne puisses pas ramener quelqu'un à la fin de ta course, tu sais, ça ne marche pas, là.

• (17 h 30) •

Mme Ouellet : On a exactement la même préoccupation. Ça a été abordé, là, lors de l'ancienne commission parlementaire, là, les courses à vide, là, que ce n'est pas intéressant. Donc, O.K., mais en termes de façon de procéder pour passer de six à une, êtes-vous d'accord avec un processus de consultation puis des études? Parce que, vous savez, anciennement, ce qui était fait, c'était la Commission des transports du Québec qui faisait des analyses et qui faisait des rapports puis sur la base desquels il y avait des consultations.

M. Labeaume (Régis) : Moi, je vous dirais que, si le gouvernement dit : Je vous donne tant de temps pour que vous vous entendiez, ça va aider, ils vont s'entendre. Je pense que ça serait le plus simple que le gouvernement décrète qu'ils doivent s'entendre à l'intérieur d'une telle période, puis ils vont trouver les solutions. Sinon, comment dire, les gens ne sont pas suffisamment motivés, je vais le dire comme ça. C'est juste que ça serait une petite urgence, là, parce que... puis ils s'entendent entre eux. Parce que, pour le Centre Vidéotron, je pense qu'ils vont s'entendre de cette façon-là. Alors, s'ils sont capables de le faire là, à un moment donné, il faudrait que ça se fasse dans le quotidien et normalement, là.

Mme Ouellet : Moi, je pense qu'il y a sûrement une grande ouverture pour regarder ça dans le quotidien, normalement...

M. Labeaume (Régis) : Je le pense.

Mme Ouellet : ...mais en autant que la loi le permette, ce qui n'est pas le cas actuellement, là. Donc, c'est pour ça que... c'est quoi, les mécanismes qui nous permettent...

M. Labeaume (Régis) : Parce que je pense que ça prend un décret, si je ne me trompe pas. Je ne sais pas si c'est comme ça que ça fonctionne, là.

Mme Ouellet : Je ne sais pas si c'est dans les règlements. Je crois que c'est dans les règlements. Donc, effectivement, je crois... Puis je ne suis pas certaine si c'est dans la loi, il faudrait que je revérifie.

Je voulais revenir sur votre question de monopole, parce que vous dites : Je n'ai jamais d'alternative. Effectivement, historiquement, à tort ou à raison, il a été décidé, au Québec, de mettre un système de gestion de l'offre. Mais un système de gestion de l'offre, ce n'est pas un monopole, là. Juste à Montréal, il y a 300 compagnies de taxi. À Québec, je ne sais pas il y en a combien, mais vous disiez 600 permis, donc plusieurs compagnies de taxi. Donc, il y a de la concurrence entre les différentes compagnies. Ils peuvent offrir un service différencié. Parce que, si je reviens à la définition de monopole sur Wikipédia — on peut chacun avoir sa source, là, mais mettons Wikipédia : «Le monopole [...] est [...] une situation dans laquelle un offreur — un seul — se trouve à détenir une position d'exclusivité sur un produit ou un service offert à une multitude d'acheteurs.» Donc là, il y a plusieurs offreurs puis il y a plusieurs acheteurs, mais c'est certain qu'avec une gestion de l'offre, effectivement, le nombre de permis est plafonné.

M. Labeaume (Régis) : Si vous me permettez, par exemple, il y a une agglomération au Québec où il y a juste un détenteur de permis, là. Ça, ça doit ressembler à un monopole, là.

Mme Ouellet : O.K. C'est quelle agglomération, ça?

M. Labeaume (Régis) : Bien, monsieur...

M. Des Rivières (Marc) : Prenons, là, l'agglomération de Charlesbourg, c'est taxi coop Charlesbourg, il n'y en a qu'un seul. Donc, si je veux un taxi, je dois appeler taxi coop Charlesbourg, je n'en ai pas d'autres. Je vais à Beauport, c'est la même chose, j'appelle Taxi Coop Beauport. Alors, il y a une forme de monopole qui s'exerce.

M. Labeaume (Régis) : Tu sais, chacun ses définitions, mais, tu sais, quand l'offre est plafonnée, là, bien, on peut prendre un autre terme, là, «contrôle», mais pour moi, ça donne ça, là.

Mme Ouellet : Oui, mais, en fait, ce n'est pas tellement parce que l'offre est plafonnée, c'est parce que tous les permis sont dans la même compagnie. Mais, si vous avez une seule agglomération, à ce moment-là, il va y avoir de la concurrence qui va s'installer...

M. Labeaume (Régis) : Je vais trouver un synonyme, moi. Ça va nous aider.

Mme Ouellet : ...c'est ça, et vous n'aurez plus, à ce moment-là, cette question-là, mais il y aura quand même la...

Le Président (M. Reid) : On doit arrêter avec cette partie-là. Nous allons passer maintenant au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : M. le Président, merci. M. Labeaume, M. Julien, M. Des Rivières, bonjour.

Alors, j'ai entendu tantôt que vous avez mentionné que le nombre de permis n'a pas évolué, M. Labeaume, ce qui a créé des valeurs artificielles. Alors, je voudrais qu'on parle un peu de la condition au niveau des permis. Alors, le gouvernement avait déjà proposé, dans ses réflexions, de racheter les permis. On parle de 1,2 à 1,4 milliard, finalement, selon des règles comptables. En se réfugiant derrière des règles comptables, il ne veut pas, finalement, racheter ces permis-là. Mais on peut comprendre, mais on peut avoir des opinions peut-être autres, peut-être, là-dessus, mais enfin c'est sa position.

Nous, ce qu'on voudrait, en fait, c'est de protéger les chauffeurs. Et ce sont tous, pour plusieurs qui le mentionnent, des gens qui sont venus ici puis qui ont pris des risques importants. Alors, ils ont acquis ces permis-là. Puis, pour plusieurs, ils avaient des formations dans d'autres domaines, mais ils ont dû se replier là-dessus parce qu'on n'a pas été assez ouverts auprès de ces gens-là pour leur permettre d'exercer ce pour quoi ils avaient acquis une formation, donc ils se sont réfugiés au niveau du domaine du taxi. Ils ont bien fait. Ce sont des citoyens responsables. Alors, il faut demeurer responsables envers ces gens-là aussi.

Mais dans un contexte où ce qu'on veut aussi, c'est qu'on ait... on va du côté de plus en plus vert, on pense qu'actuellement, avec l'évolution des sociétés, les gens ont des façons de faire qui sont différentes que lorsqu'on avait établi ces règles et ces lois-là. Alors, les gens, à l'époque, c'était l'automobile qui était le facteur qui était très important pour eux. Aujourd'hui, bien, c'est le cellulaire qui est important comme source d'identité, alors donc, les gens, c'est la technologie.

Alors, on veut donc protéger, en fait, les valeurs que ces gens-là ont faites. Que penseriez-vous d'une situation où on protégerait au niveau de zones pour les chauffeurs de taxi, on leur permettrait le hélage et d'autres façons de protéger

la valeur qu'ils ont et dans un contexte où la demande va croître vraisemblablement au niveau du transport rémunéré de personnes? Parce que les gens, comme je vous dis, c'est moins important d'avoir une auto, ils veulent de l'efficacité puis à moindre coût. Donc, il pourrait y avoir une croissance de la demande qui va d'autant plus protéger le commerce traditionnel du taxi, et donc ça crée de l'ouverture pour d'autres choses. Alors donc, dans le contexte où... Comment vous verriez, à Québec, si on leur permettait des zones spécifiques et puis le hélage pour les protéger puis d'améliorer le cocktail de services?

M. Labeaume (Régis) : Bien, écoutez, il faudrait qu'on l'analyse, là. Ça serait malhonnête de dire que j'ai une réponse comme ça. M. Des Rivières, peut-être, qui...

M. Des Rivières (Marc) : J'aurais juste un commentaire là-dessus. Le hélage, on entendait, là, que, dans la région de Montréal, on parle de 60 %. Dans la région de Québec, c'est un phénomène qui est relativement marginal. Dans le centre-ville dense, si on veut, là, on parle d'environ 30 %. Et, quand on va à Sainte-Foy, quand on va dans les périphéries, c'est moins de 10 %, moins de 5 %. Donc, essentiellement, là, ce n'est pas un mode de recherche de service qui est populaire et qui est utilisé à Québec. Le mode, essentiellement, c'est : J'appelle l'entreprise et j'ai besoin d'un service ou je prends une application mobile et je demande un service.

M. Labeaume (Régis) : Puis ça va avec la nature de la ville. On n'est pas une métropole, nous, et il n'y a pas la densité comme il y a à Montréal, par exemple.

M. Surprenant : Vous êtes quand même une ville où vous avez un pôle que vous avez créé au niveau technologique, donc vous attirez des joueurs dans ce secteur-là. Alors, que pensez-vous, au niveau réputationnel, bon, du Québec ou de la ville de Québec, dans un contexte où on préfère demeurer sur des positions qu'on a depuis longtemps puis de ne pas avoir d'ouverture au niveau de nouvelles façons de faire? Le risque réputationnel, pour vous, d'aller chercher des joueurs en technologie qui vont dire : Bien, au Québec, ils ne sont pas ouverts aux nouvelles technologies, on va le faire ailleurs, et puis...

M. Labeaume (Régis) : Bien, je pense que ce que j'ai dit tantôt a été assez clair là-dessus, là.

M. Surprenant : Désolé, j'ai manqué le début de votre intervention tantôt.

M. Labeaume (Régis) : Vous n'étiez pas là?

M. Surprenant : Pardon?

M. Labeaume (Régis) : Vous n'étiez pas là?

M. Surprenant : ...

M. Labeaume (Régis) : Bien, ce qu'on dit, c'est qu'on ne peut pas garder le même système 50 ans sans ouvrir à des nouvelles technologies avec des gestionnaires responsables fiscalement, donc qui paient leurs taxes et leur impôt. On pense que le projet de loi est plus pour écarter Uber, ce qui est peut-être une bonne idée, par ailleurs. C'est juste qu'on pense qu'on ne peut pas rester un demi-siècle, là, avec ce système-là sans ouvrir pour des nouvelles technologies avec des gens qui sont prêts à payer leurs taxes et leur impôt. Le projet de loi va être voté, puis le problème ne sera pas réglé, moi, je pense, O.K.? Puis je comprends très bien les motifs du projet de loi, c'est pour exclure Uber, puis c'est une bonne affaire d'exclure Uber. Comment dire, ils réagissent un peu tard, je trouve, d'ailleurs, là, mais... Alors, nous, Uber, on n'est pas d'accord avec ça. Alors, si c'est ça, l'opération, c'est réussi.

Maintenant, à partir de là, il faut penser à d'autres choses, là. On s'en va où dans l'avenir là-dedans? On ne peut pas, je pense... le Québec ne peut pas se fermer à des nouvelles technologies qui vont être utilisées dans le monde entier. Tu sais, Québec, il y a des visiteurs de l'extérieur qui vont arriver ici puis, s'ils sont habitués de prendre un transport d'une entreprise d'une technologie qui paie ses taxes et ses impôts, ils vont peut-être arriver ici puis ils vont être surpris que ça n'existe pas ici, là, tu sais. C'est-u nécessaire de se rendre jusque-là? Je ne suis pas sûr que c'est une bonne idée. Honnêtement, je pense qu'on va avoir une réputation pour les mauvaises raisons. Alors, déjà, il va falloir expliquer au monde pourquoi qu'on n'a pas Uber ici. Parce qu'ici, historiquement, il y a des raisons pour ça, c'est parce que, bon, les taxis, ils ont des valeurs dans les mains, puis tout ça, puis qu'il y a une situation inéquitable. Parce que la situation inéquitable, elle est tolérée dans d'autres villes, puis je pense que ce n'est pas une bonne idée, mais les visiteurs vont arriver ici puis ils vont essayer d'aller sur Uber, ils ne pourront pas, il va falloir qu'on leur explique. Bon, déjà là, c'est une grosse tâche, là.

Deuxième affaire, ensuite, dans l'avenir, bien, expliquer que même s'il y a des technologies qui seront équitables, responsables, on ne les veut pas non plus, ça va devenir compliqué, je trouve, pour notre réputation. Je trouve que ça va devenir compliqué.

• (17 h 40) •

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, c'est le temps que nous avons pour le deuxième groupe d'opposition. Il reste trois minutes pour M. le député de Mercier.

M. Khadir : Bonjour. Je veux souhaiter la bienvenue à mon tour à l'équipe du maire et au maire lui-même.

Je retiens, M. le maire, de vos paroles que vous êtes fondamentalement opposé au modèle d'affaires d'Uber parce qu'ils ne paient pas leurs taxes, ils ne paient pas les impôts. En plus, vous n'êtes pas sans savoir que la moyenne du taux horaire que touchent leurs chauffeurs tourne aux alentours de 5 \$, 6 \$. En tout cas, un test a été fait à Montréal il y a trois ou quatre mois, c'était 4,60 \$ de l'heure sur une semaine. En plus, ils ont des méthodes déloyales de déterminer leurs prix. Vous avez entendu le témoignage récent qui a été rapporté par les journaux, leur application permet de savoir jusqu'à où est chargée encore votre batterie. Et quand il ne reste que quelques minutes, là, les tarifs augmentent substantiellement, sachant que l'usager, pris de court et n'ayant que quelques secondes à son téléphone pour appeler un taxi, est prêt à accepter n'importe quoi. Ça montre vraiment la nature de ce genre d'entreprise.

Mais je tiens à vous assurer, il n'y a aucun problème à la crédibilité du Québec parce que, suivant les analystes un peu indépendants dans le marché, Bloomberg, des analystes financiers de grandes revues économiques, la bulle — qui est une bulle spéculative — d'Uber va chuter. Et on n'est pas les seuls. En fait, les principaux pôles d'attraction des nouvelles technologies que sont la Californie, Boston, Austin au Texas, qui a une forte réputation — en fait, tous les amateurs de technologie se ramassent... c'est la Mecque de la technologie — qui sont donc très sensibles aux questions qui touchent la modernité et l'usage des technologies, ont rejeté Uber. Et nous, on pourra fièrement dire, quand cette entreprise d'un capitalisme qui appartient au XIXe siècle — ce n'est rien de nouveau en fait, eux veulent le retour à un capitalisme style XIXe siècle — va tomber...

Ce que je n'arrive pas à comprendre cependant, parce que c'est la première fois que j'entends qu'à Québec il y a un grand problème avec les taxis... De temps en temps, il y a des pointes, comme n'importe quelle grande ville, les meilleures, nommez-les, où il y a un grand événement, il arrive des fois qu'il y a une rupture de services ou un manque de services pendant quelque temps. Le seul événement majeur qui serait survenu serait autour de l'amphithéâtre. Est-ce que vous êtes en train de dire que l'amphithéâtre pourrait connaître des problèmes d'achalandage et de fréquentation à cause de manque de disponibilité des taxis? Est-ce que c'est ça qu'on doit comprendre?

Le Président (M. Reid) : En 30 secondes, M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : Première affaire, là, le taux horaire, là. On est contre le modèle d'affaires, là, d'Uber, on se comprend bien, mais de là à penser que c'est terminé puis que le modèle, à Austin... Il y a une différence entre technologie émergente et inéquité. Vous amalgamez les deux absolument pour les 20 prochaines années. Pas sûr que ça va être comme ça. C'est inéquitable, Uber, je suis totalement d'accord. Ça ne veut pas dire que les technologies émergentes qui s'en viennent seront toutes inéquitables.

M. Khadir : ...on n'en mange pas.

M. Labeaume (Régis) : Oui. Non, mais moi, je pense que ça ne sera pas tout à fait comme ça. Sincèrement, ils vont...

M. Khadir : L'amphithéâtre...

Le Président (M. Reid) : Merci. Merci, le temps est écoulé. Alors, M. le maire, M. Des Rivières et M. Julien, merci beaucoup pour votre contribution aux travaux de la commission.

La commission suspend ses travaux quelques instants pour permettre à nos prochains invités de s'installer.

(Suspension de la séance à 17 h 43)

(Reprise à 17 h 45)

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

Des voix : ...

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

Je voudrais souhaiter la bienvenue à Mme Marchand, du Bureau du taxi de Montréal. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation, après laquelle nous aurons une période d'échange avec les membres de la commission. Je vous demanderais, pour les fins d'enregistrement, de vous nommer et de donner votre titre. Merci. À vous la parole.

Bureau du taxi de Montréal

Mme Marchand (Linda) : Oui, bonjour. Mon nom est Linda Marchand, et je suis directrice générale du Bureau du taxi à la ville de Montréal.

M. le Président de la Commission des transports et de l'environnement, M. le ministre des Transports, Mmes, MM. les députés et membres de la Commission des transports et de l'environnement, tout d'abord, laissez-moi vous remercier pour l'invitation à participer à cette importante consultation pour l'industrie du taxi.

À titre d'organisme paramunicipal chargé de l'encadrement de près de 60 % de l'industrie du taxi de la province, le Bureau du taxi accueille favorablement la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant

principalement les services de transport par taxi. En plus de répondre positivement aux préoccupations que la ville de Montréal et son Bureau du taxi avaient émises lors des consultations particulières de février dernier, c'est-à-dire la préservation de l'équité sociale et fiscale, la sécurité des chauffeurs et de leurs clients ainsi que de l'amélioration du service à la clientèle, le présent projet de loi contient des dispositions qui faciliteront notamment le travail de nos inspecteurs, aussi bien dans l'encadrement de l'industrie légale du transport par taxi que dans la lutte contre le transport illégal. Aussi, les différents ajouts concernant la qualité du service à la clientèle font écho à de nombreux éléments déjà inscrits dans la Politique sur l'industrie du taxi de la ville de Montréal rendue publique en août 2014 et, bien sûr, du plan d'action 2015-2017 pour son implantation.

À Montréal, ce sont près de 22 000 familles dont le revenu dépend de l'industrie du taxi. Les membres de l'industrie légale du transport par taxi se soumettent à une série d'exigences réglementaires : formation initiale et formation continue, permis de conduire de classe 4 C, évaluation médicale, permis de propriétaire et/ou de chauffeur, vérification des antécédents judiciaires, inspection mécanique, assurance commerciale, pour ne nommer que ceux-là. Ils respectent les tarifs en vigueur et réclament les taxes gouvernementales. Bientôt, l'Agence du revenu installera dans chaque voiture des modules d'enregistrement des ventes, éliminant ainsi toute possibilité d'évasion fiscale. Les propriétaires de taxi contractent des hypothèques afin de pouvoir acheter leurs permis. Ces permis deviennent de véritables patrimoines familiaux.

Point d'atterrissage de nombreux arrivants à Montréal, l'industrie du taxi joue un rôle fondamental dans de nombreuses communautés culturelles de la métropole. Le Bureau du taxi se réjouit de constater que cet état de fait a été reconnu par le ministre des Transports, M. Jacques Daoust. Peu importe le vocabulaire utilisé pour vendre un service, la loi doit être la même pour tous, tel que l'a justement reconnu dans un jugement la Cour supérieure le 16 mai dernier. En effet, appelé à se prononcer sur la validité d'une saisie menée par des enquêteurs de Revenu Québec en mai 2015 au siège social de l'entreprise Uber, l'honorable Guy Cournoyer a jugé qu'on ne peut affirmer que l'on échappe à l'application d'une loi en se fondant sur sa propre délinquance.

La préoccupation du Bureau du taxi concernant la sécurité des chauffeurs et des clients a trouvé écho dans le projet de loi n° 100. Les services de transport par taxi constituent un élément essentiel de la mobilité de l'ensemble de la population, mais particulièrement des clientèles vulnérables dans la métropole.

Les chauffeurs qui choisissent de faire du taxi leur métier investissent temps, argent et énergie dans une formation. Ils se soumettent à des vérifications d'antécédents judiciaires strictes et reçoivent automatiquement des formations continues. La Direction des inspections et enquêtes effectue des inspections aléatoires des véhicules et passe ainsi en revue près des deux tiers de la flotte chaque année. En complément avec les inspections mécaniques exigées par la Société d'assurance automobile du Québec, cet encadrement garantit au citoyen que le véhicule à bord duquel il monte est en bonne condition.

Les véhicules de taxi de Montréal seront bientôt tous dotés de caméras de surveillance et d'ordinateurs de bord qui permettront de les géolocaliser en tout temps. Nous sommes heureux de voir que le gouvernement du Québec accorde la même importance que nous à la sécurité des travailleurs de cette industrie et à celle de leurs clients.

• (17 h 50) •

Engagé dans une démarche de modernisation depuis 2014 avec la Politique sur l'industrie du taxi, le Bureau du taxi applaudit les différentes mesures liées à l'amélioration du service à la clientèle dans le présent projet de loi. Ces exigences se retrouvent d'ailleurs toutes dans le plan d'action 2015-2017 du bureau, dont certaines sont sur le point d'être livrées : évaluation systématique de la qualité du service à la clientèle, implantation d'un code de bonne conduite et développement d'une plateforme permettant de regrouper l'ensemble de l'offre du territoire sous une application parapluie. Le bureau du taxi planche sur ces importants projets en concertation avec des experts, des partenaires, des représentants de la clientèle et, bien sûr, de l'industrie depuis près d'un an maintenant. La ville de Montréal a entendu les demandes de la clientèle et accompagne l'industrie dans une importante réforme. Déjà, des gestes concrets ont été posés : obligation du paiement électronique, code vestimentaire et ouverture des portières à la suite d'une demande de transport.

L'ouverture qu'offre le projet de loi, par exemple à la modulation des tarifs en fonction de la journée ou de la période du jour, est également applaudie par le Bureau du taxi. L'industrie souhaitait depuis longtemps pouvoir bénéficier d'une telle liberté. Nous croyons que la clientèle y gagnera tout comme l'industrie. Nous sommes d'avis qu'il faudra tout de même encadrer cette modulation de tarifs, par exemple à l'aide d'un prix plafond, afin d'éviter les dérapages et de nous assurer que le taxi demeure un moyen de transport accessible, notamment pour les gens qui ne peuvent se déplacer autrement.

Le Bureau du taxi est satisfait des nouveaux pouvoirs accordés à ses inspecteurs dans le présent projet de loi. Auparavant contraints d'attendre qu'un agent du Service de police de Montréal se libère pour pouvoir venir signer l'acte de saisie, les inspecteurs pourront dorénavant effectuer ces opérations de manière autonome. Cette modification aura un impact considérable sur l'efficacité et la productivité de nos équipes.

Le Bureau du taxi abonde dans le sens du ministre dans sa volonté de s'assurer que tous les citoyens puissent avoir accès à des services de transport par taxi dans un temps raisonnable, et ce, tous les jours de la semaine. Nous travaillons d'ailleurs en étroite collaboration avec des représentants de la clientèle à mobilité réduite aussi bien sur le conseil d'administration que dans un comité de travail chargé de se pencher sur les enjeux liés au transport adapté. Nous sensibilisons toutefois le gouvernement à l'importance de valider les meilleures conditions d'implantation pour cette norme souhaitée afin de nous assurer qu'elle soit à la fois applicable et appliquée et que ce soit un succès. Nous offrons toute notre collaboration au ministre sur ce dossier.

La précision de ce qui est considéré comme du covoiturage versus du transport par taxi est grandement appréciée. Si la Loi sur le transport par taxi est implicite à cet égard, le projet de loi vient clairement expliquer que le

covoiturage commercial est une notion absurde qui n'existe tout simplement pas. Le transport de personnes, du moment où il est rémunéré avec profit, ne peut en aucun cas être considéré comme du covoiturage.

Quoi qu'on en dise, le Bureau du taxi est convaincu que ce projet de loi sert d'abord les citoyens. En plus de garantir l'équité fiscale et le respect des travailleurs, il contient des nouveautés qui vont achever de transformer l'offre de services de transport par taxi au Québec. Il ne faut pas oublier que les intermédiaires offrent presque tous aujourd'hui des applications mobiles qui n'ont rien à envier à la concurrence illégale. Avec l'obligation d'offrir aux clients la possibilité d'évaluer le service et la possibilité de moduler les tarifs, mais tout en conservant des exigences strictes pour les chauffeurs et leurs véhicules, le projet de loi n° 100 offre le meilleur des deux mondes.

L'industrie du taxi à Montréal étant constituée de quelque 12 000 travailleurs autonomes, il est évident que la question du financement des différents projets de modernisation se pose. L'installation des caméras de surveillance, le développement des applications mobiles, les systèmes de géolocalisation sont des équipements qui demandent d'importants investissements. Le Bureau du taxi travaille actuellement à la mise sur pied d'un fonds de développement pour l'industrie du taxi qui pourra soutenir les membres de l'industrie dans leurs démarches de modernisation. La création d'une structure semblable au plan provincial, telle qu'évoquée par le projet de loi n° 100, ne peut que nous réjouir. Il nous fera d'ailleurs plaisir d'informer le ministre de l'évolution de ce projet au cours des prochaines semaines et des prochains mois.

En conclusion, auparavant uniquement mandaté à effectuer l'encadrement réglementaire de l'industrie du taxi de la métropole, le Bureau du taxi travaille depuis deux ans au développement de l'industrie. Le plan d'action 2015-2017 va bon train, et déjà les usagers du taxi de Montréal perçoivent une différence. À partir de juin, des clients-mystères évalueront le service offert par nos chauffeurs, et dès la prochaine rentrée de nouveaux contenus de formation continue mieux adaptés aux besoins d'aujourd'hui leur seront offerts. D'ici la fin de l'année, le Bureau du taxi souhaite implanter une plateforme de type Taxi Montréal qui permettra aux citoyens et aux visiteurs d'accéder à l'offre globale de transport par taxi à Montréal. Le Bureau du taxi a été à même de constater, par exemple à travers le projet pilote d'électrification de taxis qui a cours présentement, que l'innovation technologique est tout à fait conciliable avec le respect des lois en vigueur. Les entreprises qui le souhaitent peuvent tout à fait innover dans le cadre de la loi au Québec. Nous nous réjouissons de constater que le gouvernement du Québec est conscient de tous les efforts qui sont actuellement déployés et nous lui assurons notre entière collaboration. Merci.

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

M. Daoust : Merci. Bonjour, Mme Marchand, bienvenue à cette commission parlementaire.

Mme Marchand (Linda) : Bonjour, M. Daoust.

M. Daoust : Vous m'avez intrigué quand vous avez parlé d'une application parapluie. Alors, j'aimerais que vous nous en parliez un petit peu plus parce que... et si ma compréhension est bonne, peut-être que je suis dans l'erreur, mais ma compréhension, c'est que l'application, c'est un petit peu le modèle — puis je ne connais pas le mot français, je pense que ma collègue le cherchait aussi tantôt — le «dispatching», en fait la répartition, je pense que c'est un répartiteur, alors... Par exemple, Téo, à Montréal, a un système de répartition. Est-ce que vous nous dites qu'avec une application parapluie, Téo deviendra obsolète et ce serait l'application parapluie? Ça fonctionnerait comment?

Mme Marchand (Linda) : Écoutez, présentement, on sait qu'à Montréal la majorité des intermédiaires ont déjà développé une application, et là la clientèle, en pensant au bien-être de la clientèle et du touriste à Montréal, doit se retrouver à travers toutes ces applications-là. Alors, notre idée à nous, c'est de créer une plateforme de données ouverte où les applications développées par les intermédiaires se rallieront à cette application qui... en fait, c'est une plateforme de données où là ils vont pouvoir se connecter, et le client, lui, va pouvoir, à travers cette application-là, cette plateforme-là, peser sur «Taxi Montréal» et avoir le taxi de son choix — je veux un taxi électrique, je veux un taxi le plus près, je veux une van — alors il pourra faire sa demande. C'est un projet qui est sur la table. On le travaille avec l'industrie, on le travaille avec des experts, et l'objectif, c'est de trouver une solution facilitante pour les usagers du taxi, c'est-à-dire les clientèles et les touristes, tout en respectant les modèles d'affaires des intermédiaires, qu'ils ont déjà mis en place. C'est un ambitieux projet, mais je crois que tout le monde va y gagner.

M. Daoust : Une des recommandations qui nous a été faite par certains groupes qui se sont présentés à ces consultations particulières était à l'effet qu'on devrait forcer les indépendants à être associés à un intermédiaire. Vous en pensez quoi?

Mme Marchand (Linda) : Écoutez, l'indépendant, c'est un choix qu'il a fait d'être indépendant. Par contre, l'indépendant doit être soumis aux mêmes règles d'encadrement, c'est-à-dire il doit respecter la réglementation, la loi et doit se soumettre à toutes les évaluations.

La position du Bureau du taxi, c'est d'être capable de les encadrer, les indépendants. Alors, pour nous, présentement, on travaille sur l'optimisation des plaintes, et c'est un exemple, l'optimisation des plaintes et de mettre en place aussi un comité de discipline pour mieux encadrer ceux qui ne font pas partie d'un intermédiaire. Parce qu'on sait qu'on partage les responsabilités, sur le territoire de Montréal, avec les intermédiaires, qui ont déjà un comité de discipline

pour leurs membres, par contre le problème qu'on a, c'est qu'on ne partage pas cette information-là quand il y a un problème.

Ce qu'on veut, ce qu'on travaille présentement avec les intermédiaires et avec les autres représentants de l'industrie, c'est d'arriver à une solution, qu'on sera en mesure de se partager l'information pour être capables de mieux encadrer une personne qui serait un petit peu récalcitrante au respect de la loi, dans l'idée d'améliorer l'image et le service à la clientèle. Pour nous, les indépendants, c'est un choix, mais ils doivent aussi se soumettre aux éléments de la loi et du règlement.

M. Daoust : Alors, dans votre application parapluie, ils seraient couverts par l'application parapluie.

Mme Marchand (Linda) : En fait, pour nous, la plateforme qu'on est en train de mettre en place, on voudrait avoir la géolocalisation de tous les taxis de l'île de Montréal, que ce soit un intermédiaire ou que ce soit un indépendant. Ça serait déjà le premier pas. On pourrait être en mesure de savoir quels sont les taxis qui sont disponibles et où sont-ils, et tout ça, dans la sécurité aussi des chauffeurs, parce qu'on s'en va aussi avec des caméras. Et là je ne peux pas m'avancer maintenant sur le détail, on est en train de regarder comment on pourrait accompagner les indépendants à aussi être en mesure de bénéficier d'une application mobile pour être capables d'avoir ces courses-là aussi.

M. Daoust : Il y a trois agglomérations à Montréal.

Mme Marchand (Linda) : Oui.

M. Daoust : Tantôt, par exemple, le maire de Québec nous a dit : Nous, il y en a six; une, c'est suffisant. Vous voyez ça comment, à Montréal, trois agglomérations? Est-ce que vous pensez qu'on devrait revenir à une? J'aimerais avoir vous entendre sur ça.

• (18 heures) •

Mme Marchand (Linda) : Écoutez, tout d'abord, il faut revenir avec pourquoi on l'a fait comme ça dans le temps. Vous savez, il y avait des raisons, il faut en tenir compte. On n'est pas fermés à aller dans une seule agglomération, mais ce qu'on voudrait, c'est que... Présentement, on est en train de faire une étude avec la Polytechnique à Montréal et on est en train de regarder les mouvements des voitures. Ce qu'on voudrait arriver avec ça, c'est des recommandations pour améliorer selon l'offre et la demande des mouvements et de voir comment on pourrait éviter les courses à vide. Mais on aimerait attendre les résultats de ça.

Puis une autre préoccupation qu'on a, par la fusion des agglomérations, pour nous, il est important d'être capables d'offrir le service de taxi en temps opportun sur toute l'île de Montréal. Il ne faudrait pas, si on fusionne les trois agglomérations, avoir tous les taxis au centre-ville et ne plus en avoir dans l'est et l'ouest de l'île. Alors, pour nous, c'est important. On n'est pas fermés, mais il faut le regarder avec des résultats, avec des analyses et voir comment on pourrait bien encadrer ça.

M. Daoust : Votre étude que vous faites actuellement, vous prévoyez qu'elle va vous être remise quand? Ça va être complété quand?

Mme Marchand (Linda) : O.K., déjà, dès l'automne, on devrait commencer à avoir certaines présentations de la Polytechnique. Là, on commence à avoir beaucoup plus de données, et l'année prochaine on devrait avoir des recommandations finales.

M. Daoust : Le dernier point que je voulais faire, madame, c'est que les journaux, cette semaine, n'ont pas été très élogieux sur certains chauffeurs de taxi qui ne respectent pas les règles. Alors, on a tenu les commissions parlementaires, c'est un hasard, on n'a pas fait arriver ça à cause de ça, je peux vous assurer ça, mais j'ai dit déjà que c'est une industrie qui s'est mal comportée historiquement et qui est en rémission, dans mon esprit. Alors, oui, effectivement, ils ont adopté des meilleurs comportements, puis ce n'est pas complètement corrigé, et il va falloir le corriger, mais Uber a eu 1 000 défauts, mais a peut-être eu une qualité, c'est que de se faire respirer dans le cou un peu, à un certain moment, c'est salutaire. Il va falloir définitivement arriver à faire respecter les règles qui sont celles que vous vous êtes imposées.

Mme Marchand (Linda) : Absolument.

M. Daoust : Et, comme ça ne semble pas être encore le cas, vous allez prendre quelles mesures additionnelles pour y arriver?

Mme Marchand (Linda) : O.K. Je dois vous expliquer que, tout d'abord, avec le phénomène Uber et la nostalgie dans l'industrie — puis je vous dirais que c'était assez triste, les gens qui travaillaient beaucoup d'heures pour beaucoup moins de revenus — c'est sûr que, pour nous, d'améliorer l'image de l'industrie et le service à la clientèle, on ne lâchera pas prise. C'est là qu'on s'en va. On a mis des choses que la ville a accepté de mettre dans le règlement et on va le faire appliquer. Par contre, on avait pris comme premier abord avec l'industrie de commencer à y aller tranquillement, à y aller avec des avertissements pour leur laisser le temps de s'adapter. Vous savez, depuis le 1er janvier, le code vestimentaire est obligatoire. On a fait l'inspection du Bureau du taxi, 985 inspections aléatoires, il y a eu tout près de 280 avis de non-conformité qui ont été remis. Et là on commence à donner des contraventions. Les gens qui ternissent l'image de l'industrie devront respecter le code.

Je vous dirais que ce qui est réconfortant puis qui est encourageant là-dedans, c'est que l'industrie nous appelle puis qu'ils nous disent : S'il vous plaît, on est d'accord à respecter les nouveaux règlements et on va vous les dénoncer, et j'ai des chauffeurs qui appellent chez nous pour dénoncer quelqu'un qui n'est pas courtois, quelqu'un qui est mal vêtu ou quelqu'un qui refuse une course. Maintenant, ils se dénoncent entre eux parce qu'ils veulent améliorer leur image et ils sont fiers de leur industrie.

Alors, ça, c'est encourageant, puis je vous dirais que nous, on a donné un certain temps d'adaptation, tout comme on l'a fait pour le paiement électronique. On a donné le temps à l'industrie de s'habituer, d'acquiescer tous les terminaux et tout ce qu'ils avaient besoin, maintenant c'est : on applique. Mais, vous savez, on a quand même une équipe de 14 inspecteurs, alors on y va de façon aléatoire, on y va aussi sur des cibles et on va y arriver, mais je vous dirais que ça s'améliore.

M. Daoust : Merci. Je vais laisser la chance à mes collègues.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Votre organisme, actuellement, représente les clients, représente aussi les chauffeurs de taxi, et vous êtes en train d'essayer de développer des nouvelles solutions, d'aider les chauffeurs, de faire, en fait, beaucoup d'affaires. Est-ce qu'à un moment donné vous n'entrez pas en conflit d'intérêts avec vous-mêmes? Ou comment vous voyez, là, le changement organisationnel que vous êtes en train de faire?

Mme Marchand (Linda) : Écoutez, je pense que l'industrie à Montréal avait besoin d'un coup de pouce pour leur aider à moderniser leur industrie, et le Bureau du taxi, de par la politique qui a été mise en place par la ville de Montréal en 2014, a donné le mandat au Bureau du taxi de supporter l'industrie puis de les aider à aller de l'avant. Vous savez, c'est 11 300 ou 11 400 chauffeurs, c'est 4 400 propriétaires, c'est 16 intermédiaires, c'est beaucoup de monde, et tous ces gens-là à essayer de les amener vers un même but, je crois que tout le monde a le même objectif maintenant, et le Bureau du taxi ne fait que les accompagner là-dedans et, vous savez, dans l'objectif aussi de bien servir la clientèle. La clientèle, c'est des citoyens de Montréal et c'est aussi le tourisme à Montréal.

M. Bolduc : Mais maintenant comment vous voyez ce que vous voyez? Vous avez parlé tout à l'heure que des gens rapportent d'autres chauffeurs, etc., mais l'état général puis la technologie, parce qu'il en a déjà quelques-uns qui sont en place, est-ce que vous voyez, comment je dirais ça, l'industrie se développer, changer rapidement ou si, pour vous, c'est un peu un phénomène normal?

Mme Marchand (Linda) : Écoutez, il va falloir qu'elle change rapidement. L'industrie, là, elle a une chance, avec le projet de loi qui est sur la table maintenant, elle a une opportunité de nous prouver qu'elle est capable de se moderniser et de répondre à la demande de la clientèle, et ils ont une volonté, et ils nous la partagent.

Alors, pour nous, là, on a un plan d'action 2015-2017. Ce n'est pas un plan sur huit ans. Quand je suis arrivée au Bureau du taxi au mois de juin dernier, et que j'ai regardé la politique, et que j'ai pris connaissance aussi des commentaires qu'on pouvait lire dans les réseaux sociaux, qu'on lisait dans les journaux, alors j'ai dit : On n'a pas huit ans, alors on va se faire un plan audacieux, mais on va le travailler avec l'industrie. Alors, aujourd'hui, je vous dirais, on a des comités en place, on n'impose pas, on travaille avec eux, mais on se donne un objectif et on travaille à le livrer.

M. Bolduc : Merci. On peut parler aussi de la nouvelle flexibilité, puis on parle un peu du plafonnement, en fait, de la modulation aussi. Comment vous voyez ça à Montréal pour la modulation du prix et un plafonnement éventuel, là, j'imagine, ou comment vous voyez l'ensemble de cette politique-là?

Mme Marchand (Linda) : O.K. Dans le fond, pour nous, une modulation des prix, je pense que c'était souhaité. Même l'industrie avait partagé ça lors du sommet de juillet dernier.

En fait, ce qu'ils veulent, c'est, quand il y a beaucoup d'offre, d'être capables d'escompter le prix et lorsqu'il y a des journées fériées, travailler la nuit, travailler les fins de semaine, d'être capables peut-être d'offrir un prix qui est plus attirant aussi pour l'industrie, d'aller faire des heures puis de travailler la nuit, et les week-ends, et les fériés. Vous savez, il faut être capables, lorsqu'on... Vous savez, dans la construction, quand on faisait venir un électricien à la maison et si c'est un samedi, ce n'est pas le même prix que si c'était le jeudi matin. Alors, c'est la même chose. Il faut aussi être capables d'offrir un certain service. Il faut être capables que les chauffeurs de taxi acceptent de travailler volontairement le week-end et travailler les fériés. Et je pense que ça aussi, ça pourrait être un attribut qu'on pourrait leur donner pour pouvoir solliciter qu'il y ait plus d'offre ces journées-là. Parce qu'on a commencé à regarder certains résultats avec, justement, l'étude de la Polytechnique et on se rend compte que les week-ends, la nuit, il y a moins de taxis d'offerts, mais il y a quand même une bonne demande. Alors, il faut être capables de générer une... que les chauffeurs acceptent de mieux partager leur temps selon la demande de la clientèle, et un plafond parce que, quelque part, il ne faut pas abuser non plus. Ce n'est pas parce qu'il y a moins de taxis... Une journée de tempête, une journée de pluie, une journée fériée, écoutez, on ne peut pas tripler, quadrupler les prix parce qu'il y a moins d'offre. Je pense que les gens ont le droit d'être capables de payer un prix raisonnable pour avoir accès à un taxi. Ça fait partie de l'offre de transport à Montréal, et, pour nous, on est très sensibles à ce que tout le monde y ait accès.

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

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Bien, bienvenue, Mme Marchand. Je suis contente d'entendre que vous travaillez sur l'application, parce qu'on le disait plus tôt, à Québec, c'est quand même déjà développé depuis déjà un bon deux ans. C'est sûr qu'il y a moins d'utilisateurs, mais je suis contente de voir qu'à Montréal, donc, une seule application parapluie qui pourrait permettre d'avoir une vision globale, là, pour l'ensemble des chauffeurs de taxi, qu'ils soient dans des intermédiaires ou des chauffeurs indépendants...

Mme Marchand (Linda) : En fait, je vous reprendrai, «application parapluie», je changerais ça pour une plateforme.

Mme Ouellet : Plateforme.

• (18 h 10) •

Mme Marchand (Linda) : En fait, c'est qu'on ne veut pas entrer dans les modèles d'affaires qui sont déjà en place. Vous savez, les intermédiaires à Montréal ont déjà investi beaucoup dans leur application. Tout ce qu'on veut faire, nous, c'est de faciliter la vie aux utilisateurs et aux visiteurs qui viennent à Montréal, c'est d'être capables de s'y retrouver et d'être capables de commander un taxi, mais tout en respectant le modèle d'affaires qui est déjà en place à Montréal avec les applications que les différents intermédiaires ont développées, c'est de mettre ça sous un chapeau et de leur permettre, dans une plateforme, d'être capables d'évoluer.

Mme Ouellet : D'être intégrés.

Mme Marchand (Linda) : Oui.

Mme Ouellet : Puis le module d'enregistrement des ventes dans toutes les voitures, ça, est-ce que c'est une initiative du Bureau du taxi de Montréal ou c'est pour l'ensemble du Québec?

Mme Marchand (Linda) : Non, non, non. Non, c'est l'Agence du revenu.

Mme Ouellet : O.K. Qui fait ça pour tous les taxis?

Mme Marchand (Linda) : Bien, qui avait l'intention. On travaillait, on avait déjà été invité à des tables, et c'était l'intention du ministère du Revenu de mettre des modules de vente. Ils ont peut-être changé l'approche, mais c'était d'être en mesure de récupérer aussi les taxes dans tous les taxis.

Mme Ouellet : Et, pour faire ça, est-ce qu'ils ont besoin d'une modification de la loi?

Mme Marchand (Linda) : Vous êtes probablement plus au courant de la loi que moi, là, mais probablement que oui. Comme dans les restaurants.

Mme Ouellet : O.K. Donc, c'est ce qu'on va regarder. Parfait.

J'aimerais aller dans un tout autre sujet, parce que, là, vous travaillez pour des volets, là, de développement de l'industrie, puis tout ça, mais vous avez aussi un volet d'application de la loi, et j'aimerais ça que vous nous expliquiez, parce que vous avez fait des saisies, un peu le nombre de saisies par mois que vous avez faites. Et, à moins que je n'aie pas toute l'information, je crois que, jusqu'à date, vous n'êtes pas rendus au bout des procédures. Ça semble très long, parce que ça fait quand même deux ans qu'il y a du taxi illégal dans les rues de Montréal et qui porte grand préjudice aux chauffeurs de taxi. Et j'aimerais comprendre comment ça se fait que vous n'arrivez pas à mieux endiguer ce phénomène-là. Est-ce que c'est par manque d'effectifs? Est-ce que c'est par manque de moyens? Est-ce que c'est par manque d'appuis au niveau légal? J'aimerais mieux comprendre comment ça se fait que vous n'arrivez pas à endiguer ça.

Mme Marchand (Linda) : Endiguer, vous voulez dire les saisies ou le procès?

Mme Ouellet : Le taxi illégal. Parce que des saisies, il y en a un certain nombre, mais ça ne semble pas faire l'affaire. Puis après ça il faut que ça aille en jugement, là, hein? Ça fait que j'aimerais ça que vous nous expliquiez ce processus-là.

Mme Marchand (Linda) : O.K. Pour nous, nous avons le pouvoir de saisir les véhicules, mais pas de signer la saisie. Alors, on travaille aussi avec la police de Montréal, qui viennent signer pour qu'on puisse saisir le véhicule. Et là, lorsque le véhicule est saisi, il s'en va à la fourrière municipale, et le dossier est remis à la cour municipale. Il y avait des dates cette semaine et la semaine prochaine pour les premières audiences d'Uber, mais ça a été remis sur la demande du procureur d'Uber pour différentes raisons. Ça a été accepté, mais ça devrait être dans les prochaines semaines.

En 2015, on a saisi 585 véhicules d'Uber et autres de transport illégal et on a émis 641 constats. Depuis le 1er janvier, le Bureau du taxi, à la mi-mai, on est rendus à 467 saisies et 547 constats. Donc, pour nous, on continue à travailler. On n'a pas une grosse équipe au niveau de l'équipe des inspecteurs, par contre on travaille à cibler très bien nos actions pour être capables d'être le plus efficaces possible.

Mme Ouellet : Ça fait qu'on voit que c'est environ 100 saisies par mois. Et Uber nous mentionnait ici, en commission parlementaire... et là je me fie à leur parole parce qu'on n'a pas leurs chiffres, ils nous parlaient de 300 000 courses illégales par mois.

Mme Marchand (Linda) : Écoutez, nous, on saisit les voitures. On cible, on en saisit. C'est comme je vous disais aussi, ça peut être long parce qu'il faut quand même attendre que le policier se libère pour venir signer la saisie. Nous, on a fait le maximum, on continue, on ne laisse pas de place à Uber, mais il faut aussi les trouver, hein? Je vais vous dire qu'on essaie de développer pas mal d'astuces pour être capables de les trouver. Parce que je peux vous dire que nous, on ne peut pas les appeler sur application mobile, hein? Je pense qu'ils nous connaissent, puis on est barrés assez vite. Alors, il a fallu développer pas mal de manières de les retrouver et de les saisir.

Mme Ouellet : Parce qu'il y a un aspect du projet de loi où on cherche des moyens, justement, pour être capables de mieux faire appliquer les lois. Parce qu'on a bien beau renforcer la loi, si on n'est pas plus capables de l'appliquer, on ne sera pas tellement plus avancés. Et je trouve que le ratio 100 pour 300 000 courses... Et là ça fait deux ans que vous faites des saisies, et les premières causes ne sont entendues seulement que maintenant. Comment ça se fait que c'est si long? Qu'est-ce qu'on peut vous donner comme outils supplémentaires? Parce que, là, c'est certain qu'avec la longueur, je veux dire... Puis là ils vont encore traîner puis ils vont encore reporter les causes, vous savez comment ça fonctionne. Comment ça se fait qu'on se retrouve dans un système comme ça pour une application quand même assez simple d'une saisie et d'une loi qui n'est pas respectée?

Mme Marchand (Linda) : Écoutez, pour la cour municipale, je ne peux pas répondre pour eux. Ça, c'est certain, eux ont plein de causes à entendre. Mais pour nous, déjà, ce qu'il y a dans le projet de loi, ça, ça nous reconforte parce que, un, on va être capables de saisir des véhicules. Alors, au lieu d'attendre 1 h 30 min, je peux vous dire que ça prend une dizaine de minutes monter l'auto sur la plateforme, et on peut aller en saisir d'autres. Ça, c'est la première des choses.

La deuxième chose, il faut mettre des incitatifs qui vont apporter du négatif pour le chauffeur Uber. Là, à l'heure actuelle, on le saisissait, on saisissait sa voiture, Uber payait pour aller récupérer la voiture ou en louait une pour lui, puis il recommençait à travailler. Là, en saisissant le permis, en mettant des amendes qui sont beaucoup plus élevées et en nous permettant de saisir nous-mêmes les voitures avec les inspecteurs, je peux vous dire que ça va dissuader certaines personnes de travailler dans le transport illégal, et nous, on en était très contents.

Mme Ouellet : Puis, dans ce que vous avez fait dans les derniers mois, est-ce que vous avez rencontré, comme ce qu'on a vu d'un juge à Québec, plusieurs récidivistes?

Mme Marchand (Linda) : Oui. J'en ai, six et sept fois que ça fait qu'on les saisit.

Mme Ouellet : Six et sept fois, puis ils recommencent?

Mme Marchand (Linda) : Oui, oui.

Mme Ouellet : O.K. Et donc, là, vous pensez qu'avec les nouvelles mesures... La saisie du permis de conduire, est-ce que c'est vous qui allez la faire directement ou ça va être aussi à travers la police?

Mme Marchand (Linda) : Non, bien, je crois que, dans le projet de loi, on nous donnait la possibilité de le faire par le Bureau du taxi. Et, si on nous le confie, c'est certain qu'on va l'appliquer.

Mme Ouellet : Est-ce qu'avant la venue d'Uber il y en a eu aussi, du taxi illégal pour lequel vous avez fait des saisies? Et est-ce que les procédures étaient aussi longues?

Mme Marchand (Linda) : Oui, mais je peux juste vous dire qu'en 2014 on a saisi à peu près 40 véhicules, qu'entre 40 et 600, c'est une différence, mais là je ne peux pas répondre pour la cour municipale.

Mme Ouellet : O.K., mais après ça, quand ça va à la cour municipale, vous n'avez pas l'information des suites qui sont données, est-ce que les gens ont été jugés coupables ou non.

Mme Marchand (Linda) : Non, parce que, là, ça tombe dans le légal. Les premières causes Uber devaient être entendues, je crois, c'était le 24 et le 31 mai. Comme je vous disais, le procureur d'Uber a demandé de reporter de quelques semaines. Ça a été accepté, ça devrait passer, mais ils vont en passer plusieurs à la fois, ils ne passent pas qu'une cause.

Mme Ouellet : Parfait. Moi, ça fait le tour.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, de toute façon, le temps était à quelques secondes de terminer. Nous allons passer au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.

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

Mme Marchand (Linda) : Bonjour.

M. Surprenant : Pour commencer, une question au niveau du code vestimentaire. Vous avez fait état tantôt que 280 sur 985, là, personnes que vous aviez évaluées ne respectaient pas le code vestimentaire, et que, là, bon, c'était en application depuis le 1er janvier, puis vous commencez à donner des amendes, on parle de 125 \$ à 375 \$. Mais je lis, dans ce que les médias ont publié mardi cette semaine, à l'effet que les gens, beaucoup semblent s'opposer aux mesures que vous avez introduites. Alors, comment vous voyez ça?

Mme Marchand (Linda) : Bien, je vous dirais que, premièrement, ce n'est pas la majorité. Et je ne sais pas, mais les médias ont le don de trouver les bonnes personnes qu'il faut pour leur journal. Mais moi, je peux vous dire que, depuis hier, je reçois des téléphones d'associations qui m'appellent puis qui me disent : Mme Marchand, on veut que vous soyez beaucoup plus sévère, on veut que les gens respectent le code vestimentaire et on est prêts à vous aider. Alors, pour nous, comme je vous disais en préambule, on a donné le temps aux gens de s'adapter au nouveau règlement, maintenant on va appliquer. Et ça, on l'a fait aussi pour le paiement électronique, on donne le temps aux gens.

Vous savez, l'idée, ce n'est pas de sévir et de donner des contraventions. L'idée, c'est que les gens comprennent que ce code vestimentaire là, que d'ouvrir la portière, que d'accepter le paiement électronique, c'est de bien servir sa clientèle et de répondre à leurs demandes. Vous savez, on les a lus, les réseaux sociaux et les journaux, on entend les plaintes des clients, on entend ce qu'ils veulent qu'on leur offre comme service, alors on va travailler avec l'industrie. Mais, vous savez, on a 11 300 et quelques chauffeurs. Vous savez, on ne peut pas changer 20 ans, 25 ans de façons de travailler en une semaine, alors on donne le temps, on encadre, mais maintenant on va sévir ceux qui ne veulent pas s'adapter. Vous savez, quand on commence à donner des contraventions, c'est drôle, le message se passe, et là ça commence. Et là le message va passer, et les gens comprennent que c'est pour le bien de l'image de leur industrie.

• (18 h 20) •

M. Surprenant : Merci. Vous mentionnez que vous avez certaines... qui sont sur le point d'être livrées au niveau du plan d'action, là, dont l'évaluation systématique de la qualité du service à la clientèle. Comment vous entendez procéder pour faire cette évaluation-là?

Mme Marchand (Linda) : Bien, premièrement, l'automne dernier, on a fait des clients-mystères et un sondage parce qu'on devait avoir une mesure. Parce que, si on veut être capables de savoir si ce qu'on implante, ça améliore l'industrie, il faut que je sache d'où je pars. Alors, on a fait déjà une mesure qu'on a partagée avec l'industrie. Et là, à partir du mois prochain, on commence des clients-mystères dans les voitures. Et on ne le fait pas en cachette, là, on informe les chauffeurs de taxi que ça se pourrait que le client qu'ils aient dans leurs voitures, c'est quelqu'un qui est en train d'évaluer leurs services, et tout ça dans un but de les pousser tout le temps à donner le meilleur d'eux-mêmes, à toujours penser que ce client-là, c'est un client et ce n'est pas quelqu'un qui l'évalue, puis qu'ils en prennent soin de leurs clients. Alors, pour nous, les clients-mystères, c'est une façon de se mesurer, mais une façon aussi d'aider l'industrie à se dépasser.

Vous savez, on travaille beaucoup avec les partenaires dans le transport à Montréal et entre autres avec la STM, et la Société du transport de Montréal, qui fait faire le transport adapté de personnes... 80 % du transport adapté de personnes de la STM est fait par l'industrie du taxi à Montréal. Vous savez, en 2003, ils ont instauré les clients-mystères. À ce moment-là, ils étaient à peu près à 65 % ou 67 % de taux de satisfaction, et aujourd'hui ils sont à plus de 95 % de satisfaction. Et c'est les mêmes chauffeurs qui travaillent pour ce transport adapté là qui travaillent pour l'industrie en général. Alors, si ça a réussi là, nous, on est très, très, très conscients qu'en mettant les clients-mystères dans les voitures, ça va inciter les chauffeurs de taxi à toujours penser à donner le meilleur d'eux-mêmes pour ce service-là. C'est une des mesures qu'on met en place.

M. Surprenant : Je vous remercie. C'est beau pour moi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, il nous reste maintenant trois minutes pour M. le député de Mercier.

M. Khadir : Merci, M. le Président. Mme Marchand, bonjour, on a eu l'occasion d'échanger à plusieurs reprises. Je voudrais juste mentionner qu'à Québec il y a une expérience des chauffeurs de taxi eux-mêmes et des petits propriétaires qui se sont organisés pour identifier et rapporter aux autorités les taxis illégaux comme Uber. Moi, je suis sûr qu'à Montréal vous pouvez compter sur plusieurs centaines de centaines de chauffeurs qui peuvent constituer autant d'enquêteurs et de signaleurs pour traquer ces chauffeurs illégaux.

Pour ce qui est, maintenant, de la plateforme que vous préconisez, vous savez que je vous ai fait quelques propositions. La force d'Uber ou de plateformes comme ça, c'est qu'ils sont des plateformes et des applications en même temps, et ça a la commodité d'être connu de tous. Et, quand on arrive, bien, bon, alors, par exemple, dans une grande agglomération comme à Montréal où le problème est plus criant, je pense que plusieurs entreprises de taxi — je ne veux pas les nommer, mais déjà il y a eu des rencontres — sont conscientes que, malgré les investissements qu'ils ont faits dans des applications, il est temps de trouver un moyen pour qu'à partir d'une seule plateforme on puisse avoir accès à l'ensemble des différentes entreprises.

Maintenant, je veux revenir sur quelque chose de plus sensible, à l'habillement ou d'ouvrir les portes. Moi, je vous suis, paiement électronique, propreté des taxis, compétence à avoir le meilleur chemin, courtoisie, le son à l'intérieur, la musique, bon, tout ça, on est d'accord. Mais, vous savez, quand je hèle un taxi sur la rue ou quand j'arrive à l'aéroport...

je veux dire — à l'aéroport! — à la gare de Montréal en prenant le train à partir d'ici ou j'arrive à la gare d'autobus, moi, je veux immédiatement rentrer dans le taxi, je ne veux pas attendre que le chauffeur... D'ailleurs, imaginez quand on est 50 à arriver en même temps, la difficulté que ça représenterait s'il fallait que chaque chauffeur descende, ouvre la portière, ça serait un encombrement plutôt que faciliter le service. Donc, je pense qu'il ne faut pas créer des problèmes avec des solutions qu'on veut apporter, de même avec les vêtements ou... Comment vous appelez ça?

Mme Marchand (Linda) : Le code vestimentaire.

M. Khadir : Le code vestimentaire. Pensez-vous qu'il y a des chauffeurs qui travaillent 60 heures, 72 heures par semaine, qui gagnent à peine 10 \$ de l'heure, parfois 8 \$ de l'heure, dépendamment des journées, en moyenne, on peut en plus leur imposer de...

Mme Marchand (Linda) : J'aimerais vous rassurer, M. Khadir. Premièrement, oui, déjà, Montréal, il y a des chauffeurs qui nous envoient des dénonciations de transport illégal, et on a une belle petite bande qu'on travaille avec eux et on travaille avec l'industrie.

La deuxième chose, vous m'avez parlé des portières. Les portières, ce n'est pas n'importe quand. On leur demande que, lorsque quelqu'un prend la peine de commander un taxi chez eux, ou à leur travail, ou sur l'application, d'être courtois et d'aller ouvrir la porte. Par contre, si vous avez déjà la main sur la portière, le chauffeur ne débarque pas de la voiture parce que vous êtes déjà entré dans le véhicule. Ce qu'on demande aux chauffeurs, c'est lorsqu'ils voient les gens avec des bagages ou les gens qui se donnent la peine de commander un taxi dans un lieu bien particulier qui ne met pas en danger la vie du chauffeur de taxi... Vous savez, si c'est un appel à 3 heures du matin dans une ruelle, on dit aux chauffeurs : Vous ne sortez pas parce que ça risque peut-être d'être dangereux ou si vous allez chercher des gens à la sortie d'un bar non plus. Écoutez, je pense qu'il faut être logiques là-dedans. Et, dans la loi, dans notre règlement, c'est bien écrit «lorsqu'on demande une course». Alors, c'est juste ça.

M. Khadir : Parfait.

Mme Marchand (Linda) : L'autre point, vous me parlez de code vestimentaire.

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

Mme Marchand (Linda) : Rapidement? Le code vestimentaire, lorsqu'on a parlé d'une chemise blanche et d'un pantalon noir, c'est justement parce qu'on pense que la majorité des gens ont ça dans leur garde-robe, que ça ne leur demandait pas de dépenses supplémentaires, et ce qu'on voulait, c'est se donner le temps de travailler sur l'image de marque de la ville de Montréal, puis que, si jamais l'image de marque nous ressort qu'on devrait avoir des uniformes, alors là on ira. Mais on est allés avec le minimum. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, Mme Marchand, il nous reste à vous remercier pour la contribution que vous apportez à nos travaux.

La commission ajourne ses travaux au jeudi 26 mai, demain, 2016, après les affaires courantes, où elle poursuivra son mandat.

(Fin de la séance à 18 h 27)