



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 24 mai 2016 — Vol. 44 N° 69

Consultations particulières sur le projet de loi n° 100 — Loi
modifiant diverses dispositions législatives concernant
principalement les services de transport par taxi (1)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 24 mai 2016 — Vol. 44 N° 69

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Jacques Daoust	1
Mme Martine Ouellet	2
M. Claude Surprenant	3
Auditions	3
Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT)	3
Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ)	11
Uber	19
Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec (RITQ)	27
Covoiturage Amigo Express inc.	35
Conseil du patronat du Québec (CPQ)	44
Ville de Montréal	51

Autres intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Marc H. Plante

M. Amir Khadir

M. Serge Simard

M. David Birnbaum

M. Guy Bourgeois

- * M. Guy Chevette, CPCDIT
- * M. Georges Tannous, idem
- * M. Stéphane Forget, FCCQ
- * M. Paul Daniel Muller, idem
- * M. Jean-Nicolas Guillemette, Uber
- * M. Abdallah Homsy, RITQ
- * M. Marc-Olivier Vachon, Covoiturage Amigo Express inc.
- * M. Yves-Thomas Dorval, CPQ
- * M. Denis Coderre, ville de Montréal

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 24 mai 2016 — Vol. 44 N° 69

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 100 — Loi modifiant
diverses dispositions législatives concernant principalement
les services de transport par taxi (1)**

(Dix heures six minutes)

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

La commission est réunie afin de procéder à des 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 : Oui, M. le Président. Mme Vallières (Richmond) sera remplacée par M. Birnbaum (D'Arcy-McGee).

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, voici l'ordre du jour de ce matin. Nous allons débiter par des remarques préliminaires. Par la suite, nous entendrons le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi ainsi que la Fédération des chambres de commerce.

Remarques préliminaires

Alors, je cède la parole au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour ses remarques préliminaires. M. le ministre, vous disposez de six minutes.

M. Jacques Daoust

M. Daoust : Merci, M. le Président. Nous entreprenons aujourd'hui les consultations particulières concernant le projet de loi n° 100 intitulé Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi que j'ai soumis à l'Assemblée nationale le 12 mai dernier. Je souhaite d'emblée la bienvenue à tous les participants qu'il y aura l'occasion d'entendre au cours des trois jours et demi d'audiences qui ont été prévus à cette fin. Je tiens à les assurer aussi que nous écouterons leurs propos avec respect, attention et ouverture. Je devine aisément tout le travail que les représentants des organisations qui viendront témoigner ont dû consentir afin de se préparer à ces auditions. Je veux donc dire que l'ensemble des élus qui siègent à cette commission sont reconnaissants de leurs efforts. Leur participation active à nos travaux est l'essence même de la démocratie.

Le très attendu projet de loi n° 100 concerne deux sujets distincts. Dans un premier temps, c'est là le thème dominant, il revoit l'encadrement des services de transport rémunéré de personnes par automobile. En second lieu, il contient des mesures visant à assurer la sécurité des cyclistes.

Les dispositions concernant l'encadrement des services de transport rémunéré de personnes font suite aux consultations que nous avons tenues dans le cadre de cette commission du 18 février au 10 mars 2016. Elles reposent sur six grands principes : un, permettre...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'on pourrait augmenter le volume, oui? Merci. Allez-y.
• (10 h 10) •

M. Daoust : Elles reposent sur six grands principes, soit permettre une modernisation des services offerts à la clientèle, créer un environnement équitable et flexible, assurer la sécurité des usagers, protéger les consommateurs, tenir compte des particularités régionales et réduire l'évasion fiscale.

Ainsi, dans l'optique d'assurer la sécurité des usagers, tous les chauffeurs, quels qu'ils soient, devraient, entre autres, obligatoirement détenir un permis de la bonne classe et se soustraire à une vérification... et se soumettre, pardon, à une vérification des antécédents judiciaires. Les clients pourraient également évaluer la qualité des services offerts par les chauffeurs.

Par ailleurs, de façon à permettre une modernisation des services offerts à la clientèle, le projet de loi suggère aussi une plus grande flexibilité dans la délivrance des services en permettant une modulation balisée du tarif de base, une grille tarifaire différente pour la nuit et les jours fériés, la possibilité de payer électroniquement sa course, la révision des quotas, facilitant l'entrée de nouveaux joueurs et assurant ainsi de mieux répondre aux besoins, la réduction considérable du nombre d'agglomérations et le taxi-partage afin de permettre à plusieurs clients de se répartir entre eux le coût d'une course.

Toujours selon ce qui est proposé, les chauffeurs qui ne se conformeraient pas à cette loi s'exposeraient à des mesures dissuasives. Celles-ci incluraient, par exemple, des amendes majorées, une suspension du permis de conduire et une saisie de véhicule.

Par ailleurs, nous profitons de ce projet de loi pour améliorer la sécurité des cyclistes. Ainsi, on y propose en effet de modifier le Code de sécurité routière afin de préciser la distance raisonnable qu'un conducteur de véhicule routier devra respecter en cas de dépassement d'une bicyclette. Cette distance serait établie à 1,5 mètre sur un chemin où la limite de vitesse maximale excède 50 kilomètres-heure et à un mètre sur un chemin où cette limite est de 50 kilomètres-heure ou moins. Cette mesure était attendue par les citoyens et elle précède un ensemble de mesures plus complètes qui seront présentées cet automne.

Nous vivons dans un environnement où les besoins de la population en matière de transport ne cessent d'évoluer et où les nouvelles technologies bouleversent sans cesse nos modèles établis, nous ne pouvons pas nous permettre d'ignorer ces changements. Ces réalités ne sont pas exclusives au Québec, de nombreuses administrations doivent faire face à des défis similaires. Elles y répondent de diverses façons en fonction des réalités et des valeurs qui leur sont propres. Dans cet esprit, le projet de loi n° 100 propose un modèle québécois. Celui-ci correspond à ce que nous souhaitons collectivement pour encadrer les services de transport rémunéré de personnes par automobile offerts sur notre territoire. Il ne s'agit pas de choisir entre le taxi et les nouvelles plateformes de transport rémunéré de personnes, mais plutôt de nous assurer d'être justes et équitables en mettant en place des règles qui sont les mêmes pour tous.

Pour faire image, on s'attend tout naturellement à ce que deux équipes de hockey qui s'affrontent jouent sur la base des mêmes règlements. Imaginez quelle serait la réaction des amateurs, qui se déchaînent généralement à la moindre apparence de transgression, si seulement une des deux équipes était soumise à l'ensemble des règles. Nous avons donc décidé que ceux et celles qui veulent jouer dans le domaine du transport des personnes par automobile allaient désormais devoir se conformer à un encadrement uniforme. Je suis convaincu que les mesures proposées permettront également aux différentes clientèles de bénéficier de services de qualité.

Comme je l'ai dit précédemment, l'industrie du taxi est en rémission et elle doit intensifier ses efforts pour se moderniser. Les mesures proposées dans le projet de loi offrent justement un encadrement et un environnement d'affaires plus flexible qui permettra une modernisation continue des façons de faire.

Mais, pour l'heure, je suis impatient d'entendre les intervenants relativement à ce projet de loi n° 100. Je suis d'emblée convaincu que nos discussions seront constructives. Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. J'invite maintenant la porte-parole de l'opposition officielle, Mme la députée de Vachon, à faire ses remarques préliminaires pour une durée maximale de 3 min 30 s.

Mme Martine Ouellet

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Dans un premier temps, je veux saluer le ministre, saluer l'équipe de députés du côté du gouvernement, saluer l'équipe de députés du côté de la deuxième opposition.

Peut-être d'entrée de jeu, M. le Président, vous dire que nous sommes tout à fait d'accord avec les nouvelles technologies, avec les nouvelles applications. Nous pensons qu'effectivement, dans le milieu du taxi, ce sont les nouvelles façons de faire la distribution des demandes, ce n'est plus de la distribution des appels mais des demandes, aujourd'hui, et que ça permet vraiment toutes sortes d'améliorations dans l'industrie du taxi.

Mais, une fois qu'on a dit qu'on est d'accord avec les nouvelles applications mobiles, les nouvelles technologies, vous savez, M. le Président, il y en a qui se sont développées ici, au Québec. Ici, à Québec, il y a même la compagnie Taxi Coop qui déjà depuis plusieurs années a une application mobile avec GPS, avec carte de crédit. Donc, je pense qu'effectivement on va avoir une préoccupation de pouvoir généraliser l'utilisation de ces applications mobiles là, puis idéalement développées par des travailleurs ici, des programmeurs ici, au Québec, et pourquoi pas à Québec.

Et je veux saluer le dépôt du projet de loi, parce que ça fait deux ans que nous avons du taxi illégal au Québec, ce qui est totalement inacceptable. Ça fait deux consultations que nous avons eues sur l'industrie du taxi, deux ministres, tant le député de Marguerite-Bourgeoys que le ministre actuel, qui ont déclaré qu'il y avait du taxi illégal, qu'UberX, c'est du taxi illégal au Québec. Donc, je pense que c'est important qu'on se donne les moyens, M. le Président, de pouvoir faire en sorte de clarifier le régime du taxi, donc un seul régime pour l'ensemble — et je rejoins les propos du ministre en ce sens-là — des joueurs, c'est les mêmes règles qui doivent s'appliquer pour tous.

On est tout à fait d'accord avec des mesures aussi de bonification du service client, c'est extrêmement important. Il faut aussi que l'industrie du taxi aille de l'avant.

On aura beaucoup de questions sur la question des taxes et des impôts. Pour nous autres, c'est essentiel, c'est primordial que tous contribuent par les taxes et les impôts. Ça ne peut pas être des règles différentes, et les gens ne peuvent pas passer à côté des règles. Il y a une règle très précise pour l'industrie du taxi, qui sont exemptés de l'application du travailleur autonome. Donc, il faut que ces règles-là s'appliquent et, je vous dirais, même s'appliquent rétroactivement, sinon ce n'est pas normal. Et il faudra des moyens supplémentaires pour contrer le taxi illégal, mais il faudra les mettre en place, ces moyens-là, et il faudra les faire appliquer, parce qu'on a déjà des mesures dans des lois existantes que nous n'avons pas appliquées.

Nous saluons les mesures concernant les cyclistes, le vélo. Nous aurons l'occasion d'y revenir, parce qu'encore là ça fait deux ans que nous attendions ces mesures-là.

Et nous saluons aussi l'ensemble des... qui, à très court délai... des groupes qui ont accepté de venir nous présenter en commission parlementaire leurs commentaires, leurs remarques. Et nous offrons toute notre collaboration pour l'adoption de ce projet de loi là avant la fin de la présente session parlementaire.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. J'invite maintenant la porte-parole du deuxième groupe d'opposition, M. le député de Groulx, à prendre la parole.

M. Claude Surprenant

M. Surprenant : M. le Président, merci. Alors, je salue le ministre et son équipe, la représentante de l'opposition officielle, la députée de Vachon, mon collègue le député de Masson. Je salue également tous les intervenants qui vont se présenter, qui sont ici aujourd'hui, et ceux qui vont se présenter ultérieurement en commission. Alors, en particulier, je les félicite pour le peu de temps qu'ils ont eu à préparer des mémoires; on ne les a pas tous reçus encore, on va les recevoir. Alors, on a l'habitude, avec le gouvernement actuel, de donner peu de temps aux gens pour pouvoir être constructifs au débat, mais on comprend que vous l'êtes le plus possible dans la contrainte qui vous est soumise.

Alors, en ce qui concerne le p.l. n° 100, M. le Président, on a l'impression que c'est un projet de loi qui est fait par et pour le taxi. Alors, le transport rémunéré de personnes par automobile existe depuis bien longtemps. En 1970, il n'y avait que le taxi; maintenant, bien, il y a plusieurs autres modèles qui existent ailleurs dans le monde, même au Canada. Alors, il y a Lyft — je vais en nommer quelques-uns — Sidecar, Carma, Hailo, Curb, Didi Kuaidi, Waze Carpool, RideWith, BlaBlaCar, TappCar et combien d'autres. Alors donc, avec le p.l. n° 100, on a l'impression que tous ces modèles-là doivent rentrer, finalement, dans le moule du taxi pour pouvoir opérer au Québec. Alors, à notre avis, le débat est mal engagé. C'est une approche qui est manichéenne, donc c'est le taxi contre Uber, alors de telle sorte que le projet de loi a été rédigé, selon nous, explicitement pour mettre Uber en dehors de... à la porte du Québec, finalement.

Alors, on ne vient pas ici en tant que parti d'opposition constructive pour défendre Uber. Alors, ce qu'on vient, en fait... D'abord, ils sont capables de se défendre eux-mêmes, on l'a bien vu, ils ont les moyens et la parole facile, mais je vais donc tenter surtout, tout au long de ces consultations publiques, de chercher avec les différents intervenants des voies de compromis pour permettre à l'innovation de cohabiter sainement et équitablement entre l'industrie du taxi traditionnelle et les nouveaux modèles de mobilité urbaine, alors notamment, donc, le covoiturage commercial. Alors, je souhaite évidemment une industrie du taxi plus forte et qui rivalise équitablement avec les modèles alternatifs qui sont apparus récemment sur le marché et que des milliers de consommateurs apprécient parce que, disons-nous-le clairement, ce qu'on souhaite, c'est que le consommateur soit le mieux servi possible puis que nos lois soient adaptées en conséquence. Alors donc, dans un esprit constructif, nous sommes ici pour faire avancer le débat.

Auditions

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup, M. le député de Groulx. Alors, je souhaite maintenant la bienvenue aux représentants du Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi. Je vous demanderais, pour les fins d'enregistrement, de vous présenter, surtout... même si on vous connaît très bien, M. Chevette, et de présenter les personnes qui vous accompagnent. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation, par la suite nous aurons une période d'échange avec les membres de la commission. À vous la parole.

Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT)

M. Chevette (Guy) : Merci, M. le Président. Tout d'abord, M. le ministre, Mmes, MM. les parlementaires, je vous présente, à ma droite, notre président, M. Georges Tannous; M. Jean-François Tremblay et M. François Cyr, membres du conseil; d'autres membres du conseil qui nous accompagnent également.

Tout d'abord, vous me permettez de vous dire qu'il était grandement temps qu'il y ait un projet de loi. Ça fait presque deux ans qu'on nage dans l'illégalité la plus complète, que le Québec est privé de ses taxes, qu'on nage également dans l'incertitude. Deux ministres des Transports, au moins le deuxième nous a livré un projet de loi. On est d'accord en principe sur le projet de loi, et je vous donnerai les nuances que nous avons par rapport au projet de loi tantôt.

Également, nous avons tenu... c'est la troisième commission parlementaire, croyez-le ou non, sur le même sujet, en plus d'un minisommet en août dernier exactement sur les mêmes affaires. Il est grandement temps, parce qu'il y a 22 000 travailleurs, 22 000 travailleurs, pas six travailleurs dans un local qui vendent une application mobile, 22 000 travailleurs qui sont privés de revenus assez substantiels.

Au cours des deux dernières années, là, nous avons élaboré le principe de fond qu'on retrouve dans le projet de loi. Tout d'abord, un seul régime pour tous les transporteurs, on salue positivement ce principe fondamental de la loi. La valeur des permis qui est maintenue, la valeur marchande, c'est dans le projet de loi, et on est d'accord, on s'y retrouve également. Nous conservons également nos emplois, ce qui est beaucoup, pour 22 000 travailleurs qui ont acheté leur droit de travailler. Ils ont acheté ça, là, et je dis ça pour tous les parlementaires, ils ont acheté leur droit de travailler. Ce n'est pas un amuse-gueule, ça, là, 200 quelques mille pour pouvoir travailler. En plus de ça, dans les sanctions qu'on a demandées, allant jusqu'à la suspension des permis, on l'a exigé, on l'a demandé, et nous le retrouvons dans le projet de loi. Et dans l'ensemble nous sommes d'accord pour dire que le ministre a tenu parole par rapport à ses engagements pré-commission parlementaire.

• (10 h 20) •

Nous sommes aussi en faveur des règles qui vont nous permettre le taxi-partage. On parle d'économie de partage, il faut savoir de quoi on parle. Et, dans le projet de loi, il y a véritablement une possible économie de partage avec les règles édictées. On va vous demander d'être plus clairs éventuellement, mais c'est une façon très habile, avec une mécanique pour pouvoir dire à deux personnes, par exemple, d'utiliser la même voiture et abaisser leurs coûts, parce que ça commence à être pesant sur le portefeuille, les courses en taxi. Nous croyons que ce service, donc, sera populaire, rentable et bon pour l'environnement en plus.

Pour ce qui est du projet de loi, qui est perfectible, selon nous, nous avons des remarques à faire au ministre et aux parlementaires. Je pense que le diable est dans les détails, vous le savez très, très bien, et il y a une avalanche de règlements, dans ce projet de loi là, et nous avons des questions, en plus que des clarifications à demander.

Tout d'abord, le projet de loi laisse beaucoup trop de pouvoir discrétionnaire, à mon point de vue, au ministre. Il abolit la table de concertation de l'industrie, il faudrait au moins que ça soit remplacé par quelque chose. J'ai eu la chance de passer un projet de loi, il y a quelques années, pour créer le Forum du camionnage, il y en a qui doivent s'en rappeler, là, au niveau des sous-ministres, et on a eu une paix très respectable de 15, 20 ans sans problème dans le camionnage parce que les gens se parlaient, entre les flottes de camionnage puis les camionneurs indépendants et artisans, et on pense qu'il faut remplacer ça par quelque chose d'autre.

Le ministre peut décider du nombre d'agglomérations. Ça ne peut pas se faire, baisser de 300 quelques agglomérations à 100 sans une consultation des gens du terrain, qui connaissent le milieu, pour ne pas oublier des parties de territoire ou encore faire en sorte que le service soit équitable pour l'ensemble des agglomérations.

Il y a également le nombre de permis. Ça, ça nous laisse très perplexes. Il se garde le pouvoir uniquement par arrêté ministériel, cette fois-ci, même pas par règlement, avec les 60 jours de prépublication, il se donne le pouvoir de décider du nombre de permis qu'il va distribuer, et ça, c'est extrêmement dangereux. Et il abolit le pouvoir à la Commission des transports, et ça, à notre point de vue, il se prive d'une expertise extraordinaire. La Commission des transports a prouvé par son professionnalisme, dans le passé, qu'elle était capable de faire l'étude des besoins et l'étude de rentabilité avant de décréter le nombre de permis à donner. Et ça, on pense que c'est une erreur dans le projet de loi.

Rendre permanents les projets pilotes, le ministre se donne le pouvoir de faire ça. On pense que ça pourrait mériter au moins, minimalement, une petite consultation, minimale. On oublie qu'il faut consulter du monde pour que ça marche.

Déterminer les conditions de location de permis, on verra qu'est-ce que le ministre proposera et on lui parlera à ce moment-là, mais on pense fondamentalement... on lui recommande d'introduire dans les articles où il se donne des pouvoirs un minimum de consultation et un minimum de concertation.

Bien que nous soyons favorables au projet de loi, donc, nous estimons que ces points doivent être éclaircis et corrigés. Selon nous, le retrait des pouvoirs de la Commission des transports, par exemple, constitue une perte d'expertise très importante. Depuis des décennies, cette Commission des transports a établi en fonction d'études de marché le profil d'un secteur et des besoins de ses résidents. Ce qui nous apparaît le plus grave, c'est le retrait, donc, du pouvoir de cette commission.

Le ministre propose aussi d'éliminer la table de concertation, j'en ai parlé. Je vous dirai que j'espère qu'il créera au moins un forum, pour que ça nous aide à se concerter.

Maintenant, nous recommandons également que la capacité du ministre soit exercée par règlement, mais qu'il ajoute... incluant une consultation publique, de sorte qu'on pourra véritablement donner un point de vue éclairant pour le ministre. C'est un minimum, je pense, qu'on lui demande, et il ne faut pas prendre pour acquis par nos propos qu'on est contre le projet de loi, mais on a une inquiétude quant à l'application efficace de ce projet de loi là.

Il y a un oubli monumental dans le projet de loi, nous n'avons pas pu, je pense, le souligner avec assez d'insistance la dernière fois, c'est les indépendants. On me dit qu'il y a 12 000 indépendants à Montréal qui ne répondent d'aucune autorité. Le projet de loi prévoit que les intermédiaires auront des pouvoirs. Bien, si les intermédiaires ont des pouvoirs, il faudra obliger les indépendants à se trouver un chapeau, ils peuvent adhérer aux intermédiaires existants, mais ils peuvent aussi se créer une coop, se créer une association quelconque, mais pour sanctionner ces gens-là qui ne dépendent de personne. Et je suis convaincu que ça permettra, par exemple, pour les actes disciplinaires, d'être fiché par quelqu'un ou d'être pris en charge par quelqu'un. Il n'y a rien, là, qui nous... On va vous proposer de façon précise qu'il y ait un fichier, un fichier, dis-je, pour que les délinquants ne se promènent pas d'un intermédiaire à l'autre allègrement, mais qu'ils soient véritablement... que ce soit connu au niveau du public. D'ailleurs, les indépendants, je vous répète qu'ils ne relèvent d'aucun comité de discipline quelconque.

Ces chauffeurs, également, ont besoin d'un encadrement pour le reste aussi. Le code vestimentaire, par exemple, le code de bonne conduite, ils vont s'appliquer comment à ces gens-là qui se promènent dans le décor puis sans dépendre de personne?

Moi, je vous avoue qu'il y a quand même un effort de fait, nous le reconnaissons et nous sommes prêts à collaborer. Gênez-vous pas pour nous consulter. On est de bonne foi. On a compris le message, on veut se moderniser, on veut collaborer, mais on ne veut pas être bousculés. Puis surtout les 22 000 personnes qui forment notre industrie ont besoin d'être rassurées et pas au mois de septembre, pas l'an prochain, ils ont besoin que ça cesse dans les plus brefs délais.

Vous allez vous faire endormir encore aujourd'hui, sans doute... ou des tentatives de somnifère par Uber, c'est ce qu'il fait à chaque fois. Covoiturage? Ah! Ça ne pogne pas? Le covoiturage, c'est tellement simple, c'est deux personnes qui s'entendent pour couper leurs dépenses. Ah! Covoiturage urbain, covoiturage... — il a oublié le mot «rural», là, qui couvre plusieurs de vos circonscriptions — toutes sortes de covoiturage, commercial — puis je pourrais continuer — rémunéré. Il manque de vocabulaire, là, pour vous qualifier son covoiturage.

Puis, l'économie de partage, qu'est-ce qu'il veut partager quand il charge 500 \$ à trois femmes pour de Montréal à Laval? Il partage quoi? L'économie de partage, moi, je dis que ce débat-là, il va se faire par l'annonce que M. Couillard a faite sur l'économie de partage, et on voudra être invités. On va inviter même certains parlementaires à s'informer c'est quoi, l'économie de partage, parce qu'à en écouter quelques-uns... Là, ils sont obnubilés, ils sont devenus euphoriques devant l'économie de partage, mais ils n'expliquent en rien ce que c'est, jamais.

L'économie de partage, là, quand on se donne la peine de faire une recherche... Puis, en passant, changez le portail de l'Assemblée nationale, parce qu'il fait dur sur l'économie de partage. Il va même jusqu'à dire que l'économie de partage, c'est selon des règles qui sont souvent déviées, en plus, il nous annonce ça. Ce serait peut-être bon qu'on le corrige puis que ça fasse du sens. Et...

Le Président (M. Reid) : Je dois vous interrompre parce que notre temps est terminé, mais vous allez avoir la chance de pouvoir parler encore en échangeant.

M. Chevette (Guy) : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon?

M. Chevette (Guy) : ...30 secondes. Me donnez-vous 30 secondes?

Le Président (M. Reid) : Oui.

M. Chevette (Guy) : J'ai appris, dans la vie, M. le Président, que l'intégrité dans nos propos est une marque constructive dans notre société. Quand on cherche à endormir les gens et qu'on profite de la naïveté, des fois, populaire... Il n'y a pas d'âge pour ça, l'intégrité, il n'y a pas d'âge pour ça. Et qu'Uber me dise que je ne comprends rien puis qu'il dise au ministre d'ajuster son appareil, je peux vous dire qu'on est capables de comprendre ce que c'est. Un vol, c'est un vol.

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

M. Daoust : Oui, merci. Merci, M. Chevette.

Écoutez, je voudrais revenir sur un des points que vous avez soulevés, qui est celui de la participation des indépendants à des intermédiaires. En fait, on vit deux situations, au Québec. On a la situation des municipalités nombreuses, Montréal, Québec, Trois-Rivières, etc., puis on a aussi la situation des petites villes, où souvent, le taxi, c'est une personne indépendante qui a ça, puis elle fait office, dans son territoire, de taxi.

Alors, ne pensez-vous pas que ce serait... On peut penser à des intermédiaires, à les associer à des intermédiaires dans des plus grandes agglomérations, mais, la faisabilité de ça, vous ne pensez pas que ce serait un peu difficile en région?

M. Chevette (Guy) : Oui, je reconnais que, si vous êtes dans une petite paroisse... Par exemple, à Natashquan, il y en a un, vous ne pourriez pas lui louer son permis, je ne pense pas. Mais je pense que dans les grandes villes ça devient très facile et...

Une voix : ...

M. Chevette (Guy) : Pardon?

Une voix : Ils peuvent former un intermédiaire.

• (10 h 30) •

M. Chevette (Guy) : Ils peuvent se former un intermédiaire, en grande ville. Ils peuvent se former même une coopérative, ils peuvent se former une association, il n'y a rien qui les empêche. Pour la plupart, c'est parce qu'ils ont quitté des intermédiaires, pour plus de liberté et tout. Mais il n'y a pas personne qui va pouvoir contrôler, et la discipline que vous parlez, de base, qui oblige par la suite, par un article, aux intermédiaires d'appliquer un code disciplinaire, c'est un minimum que vous allez donner, des règles strictes. Il faut que vous donniez, à ce moment-là, aux intermédiaires le pouvoir de l'appliquer, ces normes-là, et nous autres, on vous souligne qu'au point de vue des indépendants, présentement, il n'y a pas aucune structure qui peut appliquer ce code-là. Même le BTM n'est pas capable d'appliquer, présentement, aux indépendants, il a de la difficulté.

Donc, le projet de loi, avec un amendement, dit : Les indépendants ont six mois, par exemple, ou cinq mois, ou trois mois pour se former une coopérative, une association ou d'adhérer à un intermédiaire existant. Ça, si vous faites ça, on est d'accord avec vous.

M. Daoust : Maintenant, toujours dans le dossier des intermédiaires, vous en avez probablement dans les personnes que vous représentez qui sont des intermédiaires, vous en avez sûrement actuellement. Et ces gens-là, après consultation, seraient d'accord pour adhérer à une structure d'intermédiaire? C'est ce que vous me dites?

M. Chevette (Guy) : Oui.

M. Daoust : O.K. Je veux revenir sur autre sujet aussi. La table de concertation, pas qu'elle fait un mauvais travail, mais disons qu'on pense à moderniser dans cette façon-là.

Les pouvoirs au ministre, bien sûr, c'est des choses qu'on peut discuter. Si on mettait une autre structure en place, que ce n'étaient pas les pouvoirs du ministre, vous voyez quoi? Ça ressemblerait à quoi, cette structure-là?

M. Chevette (Guy) : Bien, moi, je pense que... Ce que je vous donne, par expérience, c'est le Forum sur le camionnage. C'est vraiment le ministre qui nomme le président... ou le gouvernement, mais je pense que c'est le ministre, c'est un arrêté ministériel qui nomme le président, et les parties intéressées, par exemple, au camionnage, il y avait les

grosses industries, la CSN qui avait un syndicat de camionneurs, il y avait également, toutes les régions, des camionneurs artisans, et on a eu, à ce moment-là, un bon résultat. Moi, j'en ai même fait partie un bout de temps. Après avoir lâché la politique, j'ai même... à cause de la forêt, j'ai siégé pour le camionnage artisan. Donc, on se comprenait. Et on enlevait, à ce moment-là, des épines dans le pied au ministre, parce qu'on avait des suggestions concrètes à faire au ministère.

Ce n'est pas... Moi, je pense que vous pourriez encadrer ce forum-là, par exemple, et leur donner des mandats précis de faire des recommandations écrites, et ça évite les confrontations. Sinon, s'il n'y a rien qui existe, les confrontations vont persister, je suis sûr de ça.

M. Daoust : Un autre point qui me préoccupe aussi, c'est quand vous parlez des agglomérations. Les agglomérations, on veut réduire le nombre, ce qui fait beaucoup moins de transport à vide, ce qui est plus rentable pour les détenteurs de permis, pour les propriétaires de... Une concertation là-dedans ou tout au moins une consultation, si on veut le faire, il faut que ce soit rapide.

M. Chevrette (Guy) : Oui, mais vous avez sans doute des fonctionnaires qui travaillent sur des cartes présentement puis qui disent : Bon, voici une proposition, on en aurait peut-être 125, mettons, au lieu de 323 ou 327, c'est possible. Ce qu'on veut, c'est qu'on puisse vous donner notre point de vue concret, là, du terrain, on dit : Bien, telle agglomération, ça peut créer des problèmes, il y aurait des avantages à ce que le découpage soit un peu différent. C'est dans ce but-là. On ne vous dit pas qu'on n'est pas... Avec les applications qu'un jour on va présenter, j'ai l'impression qu'on a avantage à se parler pour que tout le monde soit bien desservi, parce que c'est ça qui est l'objectif, je pense, du ministre, et nous, on est d'accord avec vous, mais on se garderait le privilège de pouvoir vous dire notre point de vue sur la division que vous proposez.

M. Daoust : Un autre point, M. le Président. Actuellement, on voit, à Québec, la préoccupation du maire de Québec de dire : Quand le Centre Vidéotron se vide, il nous faut plus de présence des taxis, puis je vois des gestes qui sont posés par l'industrie pour répondre à ce besoin-là. Maintenant, vous savez, un des grands arguments qu'on a contre le système actuel, celui qui prévaut, c'est son manque de flexibilité. Il faut qu'on soit flexible, il faut qu'on soit capable de fournir le service à des heures que ça te tente peut-être moins de faire du taxi. Ça se peut que le samedi soir, à 11 heures, ça te tente moins. On a mis de la flexibilité dans la tarification pour être capable de le faire, mais ce n'est pas la tarification qui va régler tous les problèmes, il y a une question de disponibilité. Ce que j'ai vu à Québec, c'est qu'on parle d'une flotte de 600 taxis, il y en aurait 300 de mobilisés pour ces heures-là, c'est un peu l'encadrement, là, que l'industrie du taxi a fourni à Québec, j'ai aimé ce genre de réponse là. Mais Montréal aussi a cette problématique-là, et on ne voit pas à Montréal, actuellement, la même concertation de l'industrie du taxi, elle est plus morcelée que celle de Québec.

Comment on répond à ce besoin de flexibilité là quand tu n'as pas le goût de faire du taxi le jour de Pâques, le samedi soir, après une partie de hockey au Centre Bell? Comment on répond à ça, là, dans le système actuel?

M. Chevrette (Guy) : D'abord par le dialogue. Je ne ferai pas d'annonce au nom du RITQ, mais il y a eu des rencontres. Si ça ne s'était pas commencé dans les journaux, là, puis... ça se serait peut-être réglé tout de suite. C'est devenu politique, puis je ne pense pas que ce soit le RITQ qui l'a politisé, en passant. Donc, par le dialogue, tu trouves une solution. Puis je leur laisse annoncer. Ils vont trouver une solution, c'est très facile de trouver des solutions là-dessus, y compris entre vous et moi. Ce n'est pas toujours la faute des taxis. Quand tu ne peux pas sortir parce qu'il n'y a pas personne qui t'indique la voie pour le taxi, pour les sorties rapides ou pour le transport en commun, en même temps, c'est différent. Je pourrais argumenter là-dessus, mais je vais laisser faire le RITQ, si vous me le permettez. Mais je vous dirai que la meilleure solution, c'est d'abord de se parler.

M. Daoust : Il me reste combien de temps, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Il vous reste encore sept minutes, presque huit.

M. Daoust : Est-ce que tu veux...

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

M. Plante : Merci beaucoup, M. le Président. Écoutez... M. Chevrette, bonjour. Bonjour. Vous connaissez bien ma circonscription, et on est presque voisins, n'est-ce pas, tout proche. Je veux revenir sur quelque chose que le ministre a parlé quand vous avez parlé des indépendants, puis c'est quelque chose qui, pour un comté comme le mien, pas le secteur de Trois-Rivières, on le sait bien, là, mais le secteur de Maskinongé, où je n'ai seulement que deux compagnies puis qui s'entendent très bien, mais... Le fait de devoir se rapporter à un intermédiaire ou de faire partie d'un intermédiaire, à mon idée, pourrait être un certain frein à leur mobilité puis à leur travail, vu l'étendue du territoire. On sait très bien qu'un transport, mettons, Louiseville—Saint-Alexis-des-Monts, ça prend 90 minutes aller-retour, c'est tout de même plus compliqué. Puis ils ont cette mobilité-là puis ils travaillent déjà en collaboration avec divers intervenants, tant la corporation de transport collectif que les municipalités ou la MRC.

J'aimerais savoir qu'est-ce qu'on répond à ces gens-là puis qu'est-ce qu'on fait comme différenciation entre le transport de taxi urbain, Montréal, Québec, Trois-Rivières, Sherbrooke, puis le transport en taxi dans nos régions, là, comme chez nous.

M. Chevrette (Guy) : Je vais demander à M. Tannous de vous répondre.

Le Président (M. Reid) : M. Tannous.

M. Tannous (Georges) : Oui, bonjour. Seulement pour dire pourquoi on parle des intermédiaires, parce que le chauffeur de taxi, O.K., il a des règlements, et l'intermédiaire, il a des exigences. Donc, nous autres, on veut, la personne, qu'elle ait deux chapeaux. Donc, si vous avez même deux voitures, il y a des exigences pour les intermédiaires qui n'étaient pas pour un chauffeur de taxi, donc lui, il va être obligé à répondre à l'exigence de l'intermédiaire. Exemple, la discipline, donc, si on ne fait pas la discipline comme il le faut, on va dire : Regarde c'est qui le président de cette compagnie. Même si c'est une personne, lui, il faut qu'il réponde aux questions, parce que, si vous voulez faire un intermédiaire, il faut que tu aies un code de discipline, un code de formation, et comme ça on peut faire suivi de cette compagnie-là pour avoir le droit de dispatcher les appels.

M. Plante : Autrement dit, ce que vous voulez, c'est plus une standardisation des règles pour tout le monde, donc que tout le monde soit sur le même pied d'égalité, tant au niveau réglementaire qu'au niveau objectifs à atteindre, etc., plutôt qu'une association quelconque.

M. Tannous (Georges) : C'est ça. Un code de discipline de minimum, un code de discipline général, et c'est tout le monde le même code discipline, uniforme. C'est sûr, toutes les compagnies, elles peuvent ajouter des règlements là-dessus selon leurs règlements internes, mais un règlement de discipline minimum, uniforme pour tout le monde, comme ça tout le monde, il va l'appliquer, ce code de discipline. Comme ça, toujours, ça va être comme le contrôle routier et le bureau de taxi, ça va être une deuxième étape. La première étape, c'est la compagnie de taxi, et, la deuxième étape, on s'en va pour le contrôle routier ou pour le bureau de taxi, selon où il est.

• (10 h 40) •

M. Plante : Dernière question, puis après ça je vous redonne la parole, M. le ministre. Tantôt, M. Chevette, vous avez mentionné que tout ce qui est la permission au niveau du taxi-partage ou des transports multiples, là, avait des bénéfices fondés sur l'environnement. Je suis adjoint parlementaire au ministre de l'Environnement et j'aimerais vous entendre un peu plus parler des bénéfices sur l'environnement puis comment matérialiser ces bénéfices-là, tant au niveau des émissions de gaz à effet de serre, ou etc.

M. Chevette (Guy) : C'est compliqué puis simple à la fois. Vous avez deux clients à Verdun, un sur la rue Wellington puis l'autre sur la rue Godin, et puis ils demandent deux taxis. Si tu as une application intelligente, tu vas pouvoir, avec du taxi-partage, prendre les deux clients et convertir la portion du coût de la course pour le centre-ville de Montréal. Ça, c'est un plus environnemental, c'est l'émission de gaz à effet de serre d'une automobile, entre vous et moi.

D'ailleurs, à Montréal, il y a bien d'autres choses que vous pourriez faire. Le virage à droite sur feu rouge pourrait être une économie de gaz à effet de serre, vous le savez très bien, surtout dans le West Island, quand ça prend deux minutes le matin... ou la nuit pour tourner à droite. Franchement, on n'a pas de leçons à recevoir, là, de ce côté-là, vous le savez.

Donc, le gaz à effet de serre, oui, par le taxi-partage. L'économie de partage aussi entre deux individus, qui vont payer moins pour une course vers leur destination. Et, plus que ça, on vous propose même, à compter de 2017... Parce que le ministre, il a un double mandat, il faut qu'il électrifie son système. Donc, on dit : Oui, à compter de 2017, les changements d'auto, elles devront être soit hybrides ou soit électriques. C'est ça qu'on fait, l'industrie. On ne vient pas, nous autres, vous parler de covoiturage commercial pour essayer de vous endormir, on vous donne des faits précis.

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

M. Daoust : Oui. Une des préoccupations, M. Chevette, que nous avons, au gouvernement, c'est que certaines agglomérations, je vous donne l'exemple de Laval, il y a une hausse vertigineuse du prix des permis, et ça, c'est une limitation à l'accès aux permis. À un moment donné, là, ça a beau être cher, quand c'est devenu trop cher, ce n'est plus achetable.

Alors, est-ce qu'on devrait penser à mettre des plafonds sur les permis? Comment vous gérez cette situation-là dans votre esprit?

M. Chevette (Guy) : Je ne prendrai pas de risque, je vais laisser répondre le gars de Laval, mon président.

M. Tannous (Georges) : Oui, bonjour. Moi, je suis le président de la Coop Taxi Laval en même temps, O.K.? Seulement pour dire que c'est l'organisation d'une compagnie de taxi qui monte le prix. Parce que nous autres, on a des systèmes depuis 2008, 2009, à peu près, on sait le nombre d'appels qui rentre, on sait le nombre d'appels qui sort, on sait combien de voitures le matin, combien de voitures la nuit qui travaillent. Donc, tout ce qu'on fait, nous autres, aujourd'hui, à Laval, c'est qu'on organise entre l'offre et la demande, parce qu'on a tous les moyens de contrôler, on est la seule compagnie de taxi à Laval, donc on a les moyens de contrôler tous les chauffeurs, et on va savoir à quelle heure il se réveille, à quelle heure il fait son appel, ça prend combien de temps pour faire son voyage. Donc, pour ça, on a eu une réussite là-dessus. Et les prix sont montés... les prix sont un peu plus élevés que les autres agglomérations.

Qu'est-ce qu'on fait pour arrêter l'augmentation? Je pense, c'est ça, votre question. O.K., c'est sûr, je pense, avec, aujourd'hui, le prix, ça va rester constant à cause du financement. Donc, aujourd'hui, le financement a été limité pour un prix que les caisses et les... Les FinTaxi ont commencé à limiter le financement, donc, ils ont limité le financement, donc aujourd'hui, le prix, ça va rester à... Exemple, 260 000 \$, il va rester à 260 000 \$, parce que la caisse, elle a pris une décision

qu'elle n'augmente pas le prêt pour le permis, le financement. Donc, je pense, ça va régler le problème, et le prix va rester la même chose pour au moins le prochain 10 ans.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, malheureusement, il ne reste plus de temps du côté gouvernemental. Alors, nous passons maintenant à l'opposition officielle, et je donne la parole à Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Bien, dans un premier temps, j'aimerais saluer nos invités, donc M. Chevette, M. Tannous, M. Cyr et M. Tremblay. Donc, bienvenue en commission parlementaire. Puis encore merci. Malgré le court délai, bien, je pense que vous étiez tout à fait d'accord de procéder rapidement. Et c'est un sujet qu'on avait déjà discuté, déjà, à deux reprises, on est rendus à notre troisième séance de consultation sur le sujet.

J'aurais quelques questions, effectivement, sur les pouvoirs du ministre concernant la question... vous en avez parlé un petit peu plus tôt, mais j'aimerais ça y revenir, la question des agglomérations et la question des permis, l'émission des permis de taxi, parce que c'est une grosse, grosse modification dans le projet de loi, où ce pouvoir-là était, avant ça, attribué à la Commission des transports du Québec, et, pour faire des changements, la commission devait procéder avec des consultations, tout ça devait être public, et les gens avaient une possibilité de faire des recommandations. Et là j'aimerais vous entendre quelle est votre lecture, parce qu'à notre lecture, donc, ça devient un pouvoir quasi complètement discrétionnaire du ministre, et je ne vois plus ces questions de consultation là qui étaient à la Commission des transports du Québec. Et ce qu'amenait la Commission des transports du Québec, elle amenait une obligation... elle pouvait réviser les agglomérations et les permis mais seulement en fonction d'études qui étaient déposées, donc factuelles, ce n'étaient donc pas des décisions politiques. C'est certain qu'en ramenant ce pouvoir-là au ministre on politise beaucoup, beaucoup ces émissions-là, et je voulais voir qu'est-ce que vous proposez comme mécanisme qui pourrait quand même répondre, là, à l'industrie du taxi.

M. Chevette (Guy) : Bien, la question est très intéressante, et puis ça a été probablement le plus gros questionnement qu'on a eu sur le projet de loi, nous, parce qu'on peut bien faire confiance au ministre actuel, la preuve, c'est qu'on lui dit quand on trouve ça bon, donc on ne vient pas ici le torturer, là, on vient au contraire dire : Il a répondu aux objectifs qu'il s'était fixés, puis qu'on partageait, mais le ministre, ça change, ça, j'en sais quelque chose, moi. Un ministre, ce n'est pas là... ce n'est pas assis sur un trône, il est souvent éjectable, puis ce n'est pas toujours pour des raisons qu'on croit intéressantes et intelligentes, en plus.

Mais, ceci dit, nous, on pense que, dans la conjoncture d'une législation, c'est un manque de prudence que de laisser un pouvoir total discrétionnaire là-dessus, parce que la commission avait cette expertise passablement... Elle fait des études très poussées pour connaître les besoins d'une agglomération, d'une ville ou d'un territoire et elle fait également des études très poussées sur la rentabilité de l'octroi d'un permis ou pas, et ça, on pense qu'il manque quelque chose, là. Ou bien on redonne le pouvoir à la commission de faire ses études, ou bien on nous donne un pouvoir de demander un avis écrit sur les besoins et on demandera au ministre d'avoir l'obligation de nous fournir les motifs fondamentaux qui prévalent pour l'octroi de permis additionnels.

Alors, s'il y a de l'ouvrage pour 10, et je dis ça en passant pour le député, monsieur... de la CAQ, là, qui... S'il y a de l'ouvrage pour 100, il n'y en a pas pour 200. Ça, il va falloir qu'on comprenne ça, comme parlementaires ou comme n'importe quel citoyen, là, qui a à analyser quelque chose. Comme on va mettre 400 Uber. Bien oui, mais... S'il y a de l'ouvrage pour 1 000, il n'y en a pas pour 2 000. On peut-u comprendre ça? Surtout que vous m'avez fait dépasser de l'argent pour m'acheter mon droit, et l'autre leurre la population. Ça n'a pas d'allure, ça.

Mme Ouellet : M. le Président...

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

Mme Ouellet : Merci. Donc, je comprends que vous pourriez avoir un intérêt que d'une façon ou d'une autre les études, qui étaient extrêmement pertinentes, documentées et factuelles, de la Commission des transports du Québec puissent... soit qu'il y ait un avis de la... puis ces études-là soient déposées, mais qu'on puisse se rattacher encore à des... que ce soit factuel, que ce soit objectif, et s'assurer que ça ne devienne pas des décisions partisans d'émission de permis. Donc, vous êtes ouverts dans la façon, mais vous êtes d'accord, là, que ces études-là sont des études extrêmement pertinentes et éclairantes pour la prise de décision parce que nous, les parlementaires, nous n'avons pas nécessairement une fine connaissance de chacun des besoins de chacun des territoires et comment les territoires se découpent, donc que ce soit une décision seulement du ministre.

M. Chevette (Guy) : Permettez d'ajouter une phrase : Ça pourrait défaire tout le principe du contingentement, le pouvoir discrétionnaire, parce qu'un ministre pourrait être très décidé à garder son contingentement, puis il reçoit un ordre, par exemple, du bureau du PM, puis il dit : Ajoute donc 100 permis, là, j'ai promis ça à ma gang, à mes jeunes, je ne sais pas. Donc, c'est trop dangereux de laisser cela, parce que, là, ce n'est plus du contingentement, c'est tout simplement un pouvoir discrétionnaire, qui peut devenir partisan. J'ai déjà vu ça dans les CPE, moi.

Mme Ouellet : Donc, à ce moment-là, ça devient de l'ingérence politique, et on n'est plus dans de la gestion de l'offre et de la demande. Je vais...

• (10 h 50) •

M. Chevette (Guy) : Oui. Je ne crois pas que, le ministre, c'était ça qu'il visait, mais le résultat pourrait être ça.

Mme Ouellet : J'ai peu de temps, donc je vais aller sur ma prochaine question. Il y a un article, moi, qui me laisse un peu perplexe, qui est l'article 19, qui parle, dans la loi, là, de dire que «le prix d'une course peut être convenu avec un client, même s'il diffère des», puis après ça on ajoute : «Le prix d'une course peut également différer des tarifs établis par la commission, selon le moyen technologique utilisé pour effectuer la demande de service de transport par taxi, dans la mesure et aux conditions prévues par règlement du gouvernement.»

Moi, ce que j'ai entendu de vos représentations, c'est que vous étiez ouverts à une modulation du tarif, jour, nuit, fin de semaine, jours fériés, en autant que ça soit par la Commission des transports du Québec et établi d'avance, mais ce que je lis là, ce n'est pas ça, parce que ça peut être différent des tarifs établis par la Commission des transports. Donc, est-ce qu'à ce moment-là vous interprétez cet article-là comme étant un article permettant des espèces d'algorithmes mystères, cachés, ou je ne sais pas quoi? Parce que, vous savez, de la programmation, on peut faire ça n'importe comment. Ça peut être bon, mais ça peut l'être moins. Est-ce que vous interprétez ça comme étant une ouverture à de la tarification par algorithme, là, dont on ne connaît pas ni les tenants ni les aboutissants?

M. Chevette (Guy) : Bien, ce qui nous a surpris, c'est que ce soit laissé entre un chauffeur et un client. Ça veut dire... Pourquoi soumettre une tarification si tu es capable de le négocier, d'abord, comme principe?

Moi, je pense que ce qui a sauvé... ce qui a sécurisé les citoyens, c'est d'avoir une tarification imposée, puis il n'est pas question que tu charges plus que ça. Si tu charges moins que ça, on a dit qu'on était pour une flexibilité au niveau de la modulation, mais vous avez sans doute regardé qu'on n'est pas gourmands, là, nous autres, on a dit : Plus ou moins 10 %. Pourquoi? Parce que c'est dispendieux, prendre un taxi, pour un citoyen, on ne se cachera pas la vérité, là. Prenez une course de Dorval à Montréal, on sait comment ça coûte maintenant. On sait comment ça coûte, de l'aéroport Jean-Lesage à venir à Québec, là; en bas de 30 \$, tu ne t'en sages pas. Si tu charges 50 %, là, ça fait 45 \$. Ça n'a pas d'allure, ça.

Donc, nous, on dit : Modulation, oui, mais vraiment fixée. Tarif de négociation, si le chauffeur veut faire un cadeau au client, c'est son affaire, mais c'est un principe qu'on n'a pas d'affaire à mettre dans la loi, d'après moi.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, je comprends qu'effectivement cet article-là, ce n'est pas clair, qu'est-ce que ça veut dire puis qu'est-ce que ça implique. Puis, en termes de services clients et en termes de prévisibilité pour le client, ça devient un peu n'importe quoi, parce que, quand on dit : Si le client accepte... On a vu ce que ça a fait, Uber, pendant le temps des fêtes. Les gens sortent d'un party, ont hâte de retourner chez eux, cliquent oui sans se rendre compte c'est quoi, le multiplicateur, et se retrouvent avec des tarifs totalement abusifs. Et ça pourrait donc ouvrir la porte à ce genre de tarif abusif là, qui va complètement à l'encontre des intérêts des consommateurs et des utilisateurs de taxi.

Et ma, peut-être, dernière question, parce que je sais que j'ai très peu de temps, je voudrais vous entendre parler sur la question des applications mobiles. Il en a été beaucoup question lors de la dernière consultation, et, bon, on ne le retrouve pas directement dans le projet de loi, il veut favoriser les applications mobiles, mais l'idée de favoriser la vie des consommateurs et des clients par soit une seule application mobile pour le Québec ou en tout cas par grands territoires, parce que c'est rare que les gens prennent le taxi entre Montréal et Québec. Ça arrive, mais c'est quand même peu commun...

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

Mme Ouellet : Et donc je voulais voir qu'est-ce que vous en pensiez, parce qu'on a plusieurs entreprises qui sont dans ce secteur-là, qui peuvent, avec des emplois au Québec, fournir des applications mobiles.

Le Président (M. Reid) : Malheureusement, il ne reste plus de temps pour le côté de l'opposition officielle. Alors, vous allez garder votre réponse. Vous aurez l'occasion peut-être...

M. Chevette (Guy) : ...répondre aux trois, il va parler aux trois, trois porte-parole. Vous aurez votre réponse.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Alors, je passe maintenant la parole au porte-parole du deuxième groupe d'opposition, M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, M. Tannous, M. Chevette, M. Cyr, M. Tremblay, bonjour. Bienvenue.

Alors, comme vous le disiez, M. Chevette, un peu plus tôt, on s'est rencontrés plusieurs fois en commission, en consultation, alors donc il y a beaucoup de choses qui ont été débattues. Il y a, par contre, des éléments de discussion qu'on avait déjà eus pour lesquels je n'ai pas encore de réponse, puis je veux donc aller sur ces questions-là. Mais, a priori, ce que je voudrais d'abord vous mentionner, c'est qu'au niveau du cocktail au niveau des transports, actuellement, vous avez parlé tantôt qu'à Québec, par exemple... que vous voulez offrir un meilleur service lors d'événements, de peut-être mettre 300 voitures de taxi en disponibilité. Alors, c'est bien beau. Par contre, évidemment, ça aurait peut-être pu être fait avant ça. Mais, à tout événement, si vous mettez 300 voitures, maintenant, de taxi en disponibilité, ce sont des voitures qui ne seront pas disponibles ailleurs sur le territoire, alors donc c'est peut-être de déplacer un problème d'une place à l'autre, finalement.

Alors, là où je veux en venir, c'est que le cocktail de taxi, à notre avis, doit s'améliorer pour le bénéfice du consommateur. Il y a des périodes de pointe que, même l'industrie du taxi, vous le disiez tantôt, il y a une limite à avoir

un nombre de chauffeurs, pour que les gens, quand même, fassent un revenu décent, mais, dans les périodes de pointe, inévitablement, la demande ne peut pas être totalement bien servie. Donc, il y a place à améliorer le cocktail au niveau des transports.

Cela étant dit au niveau de l'introduction, mes questions sont au niveau... Ce qui vous préoccupe beaucoup, c'est le risque financier pour l'industrie du taxi. Il est dit qu'on parle de 1,2 milliard, environ, de valeur de permis de taxi et que donc l'arrivée d'un joueur comme Uber ou autres peut affecter la valeur des permis. Ce qu'on entendait, au cours des derniers mois, on parlait de 195 000 \$ à 200 000 \$, 210 000 \$, et vous me surprenez tantôt en disant que vous allez caper ça à 260 000 \$, un permis de taxi. Ça m'a surpris au niveau du montant.

Donc, dans un contexte où vous disiez en commission, aux commissions précédentes, que l'arrivée de joueurs tel Uber avait un impact marqué sur vos revenus et puis... donc, inévitablement, si ça a un impact sur les revenus, ça a un impact sur la valeur des permis, comment vous expliquez que, les permis, la valeur des permis se maintienne, voire augmente encore, malgré l'épouvantail, là, que vous voyez arriver avec des joueurs comme Uber et autres?

M. Chevette (Guy) : Donc, premièrement, c'est faux que les permis augmentent présentement; dans plusieurs zones, dans plusieurs sous-régions, ils baissent. Et vous pouvez demander au ministre des Transports de vous fournir... Le ministère a toutes les données là-dessus. Il y a un endroit ou deux où ça peut augmenter, mais c'est là où il y a explosion démographique, comme dans la région de Laval. Ça a diminué, même, à Laval, me dit-on.

Deuxièmement, oublions la valeur des permis, là, le gouvernement nous a dit : On ne les achètera pas, tes permis, on ne les achètera pas, ça coûterait 1,4 milliard ou... on ne s'entend pas nécessairement sur les chiffres, mais on n'a pas l'argent nécessaire pour exproprier. À partir de là, qu'est-ce que c'est vous disiez à la même commission où j'ai parlé, moi? Vous disiez ceci : «Nous sommes pour l'innovation, pour la concurrence, mais nous sommes avant tout pour le respect des lois actuelles — c'est vous qui parlez, là — et force est de constater qu'Uber contrevient aux lois actuelles.» Donc, on s'attend de vous, M. le ministre... M. le député — peut-être futur ministre un jour — on s'attend de vous à une logique par rapport à vos propos antérieurs de cette même commission, et qu'on règle le problème d'Uber et ses illégalités, et qu'on fasse le débat que M. Couillard a annoncé sur l'économie de partage. Là, ce serait intelligent, ce serait cohérent puis ça se tiendrait debout.

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

M. Surprenant : Oui. Vous ne répondez pas à ma question, M. Chevette. Alors, ma question était sur la valeur du permis de taxi. Vous dites qu'elle n'a peut-être pas augmenté, quoiqu'à certains... à un endroit ou deux peut-être, mais elle a baissé, mais ce qu'on voit dans les chiffres que j'ai également consultés, ce n'est pas une baisse de 30 % comme vous disiez en commission parlementaire, qu'il y avait une baisse des revenus de 30 %. D'ailleurs, ce qui m'a étonné : malgré les propos que vous disiez, de baisse de revenus, on a tous lu dans les médias qu'il y a une entreprise de votre secteur qui a déclaré une année record en 2014-2015. Alors, comment on peut faire des années records, alors que, de l'autre côté, on dit que tout va mal?

Le Président (M. Reid) : M. Chevette.

M. Chevette (Guy) : Je vais demander à M. Tannous de vous répondre, à ce stade-ci, puis je répondrai après.

Le Président (M. Reid) : M. Tannous.

M. Tannous (Georges) : Oui. Seulement pour dire, pour le permis, O.K., la plupart des personnes sont endettées. Donc, si vous êtes endetté pour 200 000 \$, tu ne peux pas vendre moins de 200 000 \$. Donc, pour ça, les permis, ils n'ont pas baissé beaucoup, mais ils ont baissé. Mais il y a des personnes qui ont endetté avec... qui ont pris de l'argent de sa maison, qui ont mis sa maison pour...

M. Chevette (Guy) : En hypothèque.

M. Tannous (Georges) : ...en hypothèque pour chercher de l'argent. Donc, ils ont attendu jusqu'à ce que la loi va sortir, parce que, jusqu'à date, Uber est illégal, et le contrôle routier, il arrête Uber, et le bureau de taxi arrête Uber. Donc, on parle de 2 000 arrestations, à peu près, là-dessus. Donc, pour ça, c'est encore... il y a confiance aux permis de taxi, pour les permis de taxi.

Pour la deuxième question...

M. Chevette (Guy) : Ça répond à votre question?

M. Tannous (Georges) : Ça répond?

M. Surprenant : Oui, très bien. Très bien, oui.

M. Tannous (Georges) : O.K., merci.

• (11 heures) •

Le Président (M. Reid) : M. le député de Groulx. Il vous reste une minute.

M. Surprenant : Une minute. Bon, alors, rapidement, au niveau, donc, de la valeur du permis, je comprends que ce que j'ai mentionné... puis je le maintiens, qu'on respecte les gens qui ont respecté, finalement, le système, mais, à mon avis, le risque financier, il n'est pas de 1,2 ou 1,4 milliard, parce que, si on met des mesures qui vont protéger certaines aires, certaines façons de faire, comme le héliage, par exemple, il y a une bonne partie du revenu, du modèle d'affaires de l'industrie traditionnelle qui va être protégée, donc le risque, il est bien moins grand, et c'est ça qu'il faudrait peut-être plus axer le débat, sur le montant, en réalité, qui est à risque, peut-être trouver une solution à cet égard-là.

Puis, d'autre part, bien, vous dites qu'Uber, c'est des voleurs, et là la population. J'aimerais vous entendre sur ce que les médias disent au niveau d'évasion fiscale de 72 millions par année de la part de l'industrie du taxi. On va comparer des pommes avec des pommes, là, j'ose croire.

M. Chevette (Guy) : Oui. Ah oui! bien sûr, ça me fait plaisir. Surtout à vous.

Le Président (M. Reid) : Ça va être difficile parce que, M. Chevette... M. Chevette, je suis désolé, je ne peux pas vous donner la parole, puisque le temps de l'opposition est écoulé. Alors, il faudra trouver une autre tribune pour répondre à cette question.

Alors, merci beaucoup, merci beaucoup...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui, d'accord. Merci beaucoup pour votre contribution.

Je lève les travaux de la... Je suspends les travaux de la commission quelques instants afin de permettre à nos prochains invités de prendre place.

(Suspension de la séance à 11 h 1)

(Reprise à 11 h 4)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, merci.

Je dois vous annoncer qu'avec votre consentement, à moins du contraire, nous devons terminer cinq minutes plus tard que prévu, donc à 11 h 50.

Alors, je souhaite la bienvenue à nos prochains invités, de la Fédération des chambres de commerce. Je vous demanderais, pour les fins de l'enregistrement, de vous présenter et présenter la personne qui vous accompagne. Vous avez 10 minutes, vous connaissez la routine. À vous la parole.

Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ)

M. Forget (Stéphane) : Merci beaucoup, M. le Président. Merci pour l'invitation. Alors, Stéphane Forget, je suis président-directeur général par intérim de la Fédération des chambres de commerce du Québec. Mme Bertrand a dû s'absenter pour quelques mois, pour présider une commission fédérale sur l'avenir de Postes Canada, alors c'est un mandat qu'elle occupe, là, pour les prochains mois. Et je suis accompagné de Paul Daniel Muller, qui est économiste-conseil à la Fédération des chambres de commerce du Québec.

En mars dernier, nous avons invité le gouvernement à imaginer un nouveau cadre réglementaire pour l'industrie du taxi. Nous croyons malheureusement qu'avec le projet de loi qui est devant nous le gouvernement fait fausse route, dans sa forme actuelle. Si le projet de loi n° 100 s'intéresse principalement aux services de transport par taxi, nous croyons que nous manquons une opportunité de réfléchir aux différents enjeux de l'économie informelle, dont Uber est une illustration parmi d'autres.

Pourquoi on s'intéresse à ce sujet? Eh bien, la fédération se caractérise comme un partenaire du changement. Sa mission est d'appuyer le développement des entreprises de l'ensemble des secteurs économiques et des régions, et elle croit dans les avantages de la concurrence, de la saine concurrence. La fédération est sensible à l'évolution de la société québécoise. Cela est d'autant plus vrai dans le contexte de l'économie informelle, qui se caractérise par l'émergence et l'utilisation des nouvelles technologies.

C'est sur ces bases que la fédération s'intéresse au sujet du transport rémunéré de personnes, car elle considère que le système actuel, qui est basé sur la détention d'un permis, n'est plus adapté au contexte actuel et aux attentes de bien des consommateurs. C'est pourquoi nous aurions préféré que le gouvernement adhère au point de vue du commissaire de la concurrence du Canada, qui a incité les régulateurs au pays à moderniser la cadre réglementaire du taxi en allégeant les règles applicables au taxi traditionnel de manière à leur accorder toute la souplesse voulue pour livrer une véritable concurrence aux services comme Uber. Nous sommes toujours d'avis, malgré le projet de loi déposé, qu'il est possible de trouver une formule qui permet à l'ensemble des chauffeurs de se conformer aux obligations fiscales et ainsi favoriser une vraie concurrence au sein de cette industrie.

La FCCQ croit de plus que la rigidité du système actuel de contingentement des permis réagit mal aux technologies de rupture, a de la difficulté à s'y adapter, et qu'elle ne répond pas adéquatement à la modification du comportement des

consommateurs. À preuve, le projet de loi n° 100 forcera les chauffeurs d'Uber à acheter des permis de taxi pour effectuer des courses rémunérées pour des clients, donc les attirer dans le système actuel, c'est-à-dire les assujettir au même cadre juridique que celui des chauffeurs de taxi traditionnels. En reconduisant le système de gestion de l'offre dans le secteur du transport de personnes, le projet de loi ne reconnaît donc pas que celui-ci n'est peut-être plus adapté à la réalité d'aujourd'hui. Il ajoute aussi une certaine réglementation. Qui plus est, il contraint une nouvelle génération de chauffeurs à s'y soumettre, bloquant ainsi la voie à toute tentative d'accroître l'offre de mobilité durable, de moderniser un système qui limite l'innovation et qui a failli, dans bien des cas, à assurer un revenu décent à de nombreux chauffeurs.

Il est navrant de constater que l'industrie traditionnelle du taxi n'a pas innové dans tous les cas au même rythme des besoins des consommateurs et qu'elle s'est souvent montrée réticente au changement. À titre d'exemple, ce n'est qu'à la suite d'une décision du Bureau du taxi et du remorquage de la ville de Montréal que plusieurs joueurs de l'industrie ont dû mettre en place des mesures visant à offrir le paiement électronique, par exemple. Pour travailler quotidiennement avec des dizaines d'entreprises provenant de tous les secteurs, rarement nous constatons que celles-ci attendent une politique publique pour innover. La situation de monopole favorise rarement l'innovation et l'amélioration.

La FCCQ est d'avis qu'un nouveau cadre réglementaire, qu'il fut sur le transport rémunéré de personnes comme pour un autre secteur, devra s'adapter à l'émergence de nouveaux modèles économiques, comme les nouveaux modèles économiques devront être construits en tenant compte des lois fiscales qui sont les nôtres. Dans ce contexte, nous croyons qu'il y a lieu d'imaginer un cadre réglementaire adapté à l'émergence de cette nouvelle économie informelle, qui incitera les chauffeurs à choisir volontairement de se soumettre à la réglementation.

• (11 h 10) •

Dans l'esprit de la recommandation du Bureau de la concurrence, et tenant compte du contexte anticipé, la FCCQ propose de faire évoluer le cadre réglementaire du transport de personnes selon les trois axes suivants : premièrement, en reconnaissant qu'il existera de toute manière du transport de personnes rémunéré sur une base de gré à gré, non réglementée — ce transport sera vraisemblablement rendu possible par des plateformes en ligne, qu'il s'agisse d'Uber, comme nous parlons aujourd'hui, de Facebook ou d'un autre joueur qui n'est pas encore né, imaginons, plus tard, la voiture sans chauffeur; deuxièmement, en reconnaissant au consommateur le droit de choisir en toute connaissance de cause entre un service de transport de personnes rémunéré et réglementé et un service rémunéré mais non réglementé; troisièmement, en reconnaissant la pertinence et la légitimité d'une diversification de l'offre de services de transport de personnes allant d'une offre bas de gamme non réglementée jusqu'à une offre haut de gamme telle que celle envisagée par la ville de Montréal, qui comprendrait notamment des chauffeurs formés, susceptibles de devenir des ambassadeurs de leur ville, et en plus accroître l'offre de mobilité, un cocktail transport plus varié. De ce fait, reconnaître que le prix du service de transport variera selon la qualité en permettant enfin aux particuliers désirant offrir des services de transport rémunéré de choisir entre un statut réglementé, qui pourrait s'appeler «chauffeur agréé», et un statut non réglementé. Tous les chauffeurs, qu'ils soient agréés ou pas, seraient obligés de déclarer leur statut à tous leurs clients et aux intermédiaires qui pourraient leur apporter des clients.

Depuis l'arrivée d'Uber, plusieurs villes ou juridictions à travers le monde ont à ce jour revu leurs cadres juridiques. D'autres l'ont rejeté, c'est vrai, mais nous croyons que nous ne devrions pas être de ce lot. Aucune ne s'est engagée à racheter les permis de taxi à leurs titulaires, et encore moins de le faire à la valeur du marché avant l'arrivée d'Uber. Trois villes canadiennes qui ont permis à Uber d'opérer sur leur territoire, Edmonton, Toronto, Ottawa, ne se sont pas engagées à compenser les titulaires de permis. Une seule juridiction, selon nos informations, celle de New South Wales en Australie, a établi un fonds de transition pour aider l'industrie traditionnelle à concurrencer les services offerts par Uber.

La FCCQ appuie le principe d'une indemnisation des titulaires de permis, car un certain nombre d'entre eux sont de véritables victimes de cette technologie de rupture et que l'indemnisation à une innovation ou une réforme est la manière habituelle d'atténuer la résistance au changement. Dans cet esprit, il est possible d'imaginer une indemnisation qui pourrait trouver son financement dans une taxe sur les courses ou bien dans les recettes fiscales additionnelles provenant de la déclaration des revenus d'Uber et de ses chauffeurs.

Enfin, à l'ère de l'économie informelle, le projet de loi n° 100 peut encore être une occasion d'élaborer une politique publique d'avant-garde et de mettre de l'avant une façon novatrice d'assurer une diversité et une concurrence saine dans l'offre de transport de personnes au Québec. Il faut reconnaître que cette nouvelle économie informelle continuera de bouleverser l'économie traditionnelle. Dans le cas de l'industrie du taxi, c'est par l'arrivée d'une entreprise comme Uber que le modèle s'est, dans bien des cas, remis en question. La technologie, le modèle économique proposé, l'attrait des consommateurs, la naissance de nombreux microentrepreneurs menacent forcément les joueurs déjà établis de l'industrie du taxi, qui opèrent dans un système contingenté. Face à cette situation, nous sommes convaincus qu'il faut réfléchir davantage, imaginer et développer un nouveau cadre réglementaire qui saura s'adapter avec souplesse à l'évolution du modèle économique et l'innovation technologique. Le gouvernement a la possibilité d'alléger la réglementation de l'industrie du taxi pour l'adapter à ce modèle et à cette technologie de rupture, qui est, au demeurant, bienvenue et certainement appréciée de plusieurs.

Malheureusement, le projet de loi n° 100 perpétue un modèle qui est fondé sur la restriction de l'offre, sa rigidité fait en sorte que l'industrie du taxi n'offre pas une réponse adéquate au désir de changement exprimé par de nombreux consommateurs. La FCCQ est d'avis qu'il faut une formule qui exige à l'ensemble des chauffeurs et des intermédiaires, ceux d'Uber, dans le cas qui nous occupe, comme les chauffeurs de taxi traditionnels, de se conformer aux lois fiscales, à collecter la TPS et la TVQ dès le premier dollar, à déclarer leurs revenus au Québec et à payer leurs impôts. Le cadre juridique unique que propose le projet de loi n° 100 ne permettra pas cela, à notre avis. C'est pourquoi nous croyons que le projet de loi doit être amendé afin de permettre une plus large concurrence au sein de cette industrie essentielle mais qui doit être adaptée à la réalité du XXI^e siècle. Merci beaucoup.

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

M. Daoust : Merci. Alors, bienvenue, M. Forget. Bienvenue, M. Muller.

Je prends... Dans la toute fin de votre présentation, M. Forget, vous dites que, dès le premier dollar, les taxes doivent être payées, dans un contexte... dans une structure telle qu'Uber. Est-ce que ça veut dire, dans votre esprit... On comprend que c'est de l'industrie de taxi?

M. Forget (Stéphane) : Bien, tout d'abord, je veux juste vous réitérer que notre propos ne vise pas à encourager une industrie ou une pratique illégale, il vise plutôt à faire en sorte qu'on puisse répondre adéquatement aux besoins et aux désirs des consommateurs et de le faire dans un cadre qui va faire en sorte que nous aurons une saine concurrence. Et je pense que la perception des taxes et impôts contribue assurément à une saine concurrence dans ce secteur.

Je vais demander à Paul peut-être de répondre plus précisément à l'autre portion de votre question.

M. Muller (Paul Daniel) : La définition de l'industrie du taxi, elle existe dans la législation actuelle. Elle est appelée à se modifier, comme dans bien d'autres activités économiques. Prenons l'exemple du courtage immobilier, il y a tout un encadrement; DuProprio est arrivé, a bouleversé cette industrie. Et la pratique évolue avant la législation.

Alors, nous souhaitons que l'ensemble des pourvoyeurs de services de transport paient la TPS, la TVQ et l'impôt. Qu'on appelle ça du taxi ou du transport de personnes, bien, la loi devrait s'adapter à l'ensemble de ces offreurs-là.

M. Daoust : Je ne conteste pas ce que vous dites, M. Muller, c'est clair, mais je disais simplement que l'exception dans la loi sur la TPS, TVQ et les prétentions qu'on avait d'être des travailleurs autonomes, en fait, dans l'industrie du taxi, dès le premier dollar elle doit être perçue, et vous nous dites que ça doit être perçu.

Donc, on convient d'emblée que ces gens-là font du taxi. Que ce soit bien, que ce soit mal, je ne veux pas discuter de ça, là, je veux juste qu'on s'entende bien sur ce dont il s'agit actuellement.

Il y a différentes préoccupations qui sont dans la loi, notamment, par exemple, le permis de conduire. Ce que nous disons dans la loi, c'est qu'on veut avoir un professionnel de la conduite, quelqu'un qui a passé à travers des examens de conduite, qui a respecté aussi des normes en matière de... on a fouillé le plumeau pour s'assurer qu'il n'y avait pas de dossier criminel, on s'assure aussi que cette personne-là correspond aux normes qualitatives qui sont celles d'avoir suivi une formation. Si je voulais travailler à temps partiel ou à temps plein, puis on me disait : Écoutez, il y a un minimum de qualifications à y avoir... Vous savez, pour aller à la chasse deux jours par année, les gens suivent un cours d'une journée, alors il n'est pas anormal de dire : Je vais m'astreindre à une formation. Et la province de l'Alberta, la semaine dernière, a dit : Un chauffeur de taxi, ça devrait posséder un permis de classe 4, chez eux, qui est l'équivalent du 4C chez nous. Alors, est-ce que vous considérez qu'il doit y avoir deux catégories de chauffeurs et que les occasionnels doivent avoir un traitement différent des professionnels? Je répète : Dans ma perspective, si je veux avoir un travail même à temps partiel et qu'il y a des exigences qualitatives ou des qualifications que je dois posséder, je vais aller les chercher. J'aimerais vous entendre sur ça.

M. Muller (Paul Daniel) : Alors, dans notre mémoire, à la dernière commission parlementaire, nous avons préconisé ce que nous appelions un «level playing field» pour les chauffeurs, qui s'inscrivent dans le cadre réglementaire. Maintenant, ce cadre-là est appelé à évoluer. Alors, nous préconisons un allègement réglementaire pour les chauffeurs qui feront ça à temps plein.

Sur votre question précise relative à la formation, peut-être autrefois il était nécessaire d'avoir une formation pour connaître les rues de Montréal. Aujourd'hui, avec l'ubiquité des GPS, ça devient moins nécessaire.

Autre innovation technologique : maintenant, vous savez, dans l'application Uber comme dans l'hôtellerie, on note les chauffeurs immédiatement avec des étoiles. Donc, il y a un filtrage qualité qui se fait immédiatement, beaucoup plus facilement qu'il y a une ou deux décennies.

Alors, pour ces raisons-là, on a dit que la formation obligatoire ne devrait plus faire partie des obligations. Par contre, l'examen de santé, l'examen de la situation du véhicule, les antécédents judiciaires, ça, ce sont trois éléments qui sont réellement reliés à la santé et sécurité des consommateurs et qui ne sont pas plutôt des barrières à l'entrée de l'industrie, alors, ces trois-là, nous préconisons de les maintenir. La formation, non.

M. Forget (Stéphane) : Et l'assurance responsabilité aussi, que nous avons ajoutée dans ce que nous proposons.

M. Muller (Paul Daniel) : Effectivement.

• (11 h 20) •

M. Daoust : La formation, dans la perspective, dans la vision que la commission a et que le projet de loi porte, la formation, on doit transférer la formation de connaître les rues d'une municipalité à une formation de qualité de services, parce que c'était un des grands objectifs. Quand on a décidé de se questionner sur la loi, on a dit : Il faudra qu'il y ait une qualité de services qui soit... savoir c'est quoi, se comporter correctement. Vous savez, je pense que c'est Descartes qui disait que le bon sens, c'est la chose la mieux distribuée dans le monde parce que même ceux qui n'en ont pas beaucoup considèrent en avoir suffisamment. Alors, je pense qu'on doit aller dans une perspective encore de formation, mais une formation très différente de celle qu'il y a aujourd'hui.

Ceci étant dit, je pense qu'une des clés ou en tout cas le cœur des divergences d'opinions est certainement ce qu'on peut appeler une gestion de l'offre, c'est qu'on limite le nombre de permis, et ces permis-là ont une valeur. On

a des systèmes de gestion de l'offre, au Québec, on a de la gestion de l'offre dans le lait, on en a dans le sirop d'érable, on en a dans la volaille et on en a dans le camionnage en vrac. J'irais même jusqu'à dire que, l'hydroélectricité, il y a une gestion de l'offre qui se fait dans ça, parce que c'est tout régi par une société d'État. Et ce que vous dites, c'est que, dans l'industrie du taxi... puis c'est un peu une pratique qui a cours au Québec, qu'on soit pour ou qu'on soit contre, elle existe, mais ce que vous nous dites, c'est que cette gestion de l'offre là devrait cesser, mais on devrait compenser les permis. Parce qu'il y a deux sortes de détenteurs de permis, il y a celui qui est l'écureuil qui l'a accumulé avec les années, qui l'a payé et qui lui appartient, qui est sa petite richesse dans la vie, puis il y a celui qui n'a pas eu encore ces moyens-là puis qui le doit. Et, dans les deux cas... Celui qui l'a tout payé, je ne pense pas qu'on doive le... on ne doit pas lui créer un préjudice en disant : Ce que tu as accumulé pendant toute ta vie, je te l'abolis, puis je ne pense pas non plus que, celui qui a contracté une lourde dette, on doit du jour au lendemain lui dire : Débrouille-toi avec parce que ça ne vaut plus rien, les institutions financières vont être les premières... Alors, j'aimerais vous entendre sur ça.

M. Forget (Stéphane) : Bien, tout d'abord, comme on l'a mentionné, on pense que le système actuel nécessite d'être modifié. Et, en le modifiant...

D'ailleurs, j'ouvre une parenthèse. Vous parliez tantôt de la qualité de services. Je me rappelle, à la précédente commission parlementaire on faisait référence à des électriciens, des plombiers, qu'ils avaient leurs cartes. Ça ne garantit pas la qualité de services, ça ne le garantit pas. Ça peut garantir la qualité de l'ouvrage mais certainement pas la qualité de services, assurément. Et je pense que, là, on a une certaine réponse. Dans ce qui est proposé depuis quelque temps, il y a beaucoup de consommateurs qui ont décidé d'opter pour ça, comme Téo a vu le jour et a décidé d'améliorer la qualité du service. Donc, je pense que la diversité et la saine concurrence créent une certaine qualité du service ou une certaine émulation, assurément.

Cela dit — je referme la parenthèse — sur le système, si on le modifie, évidemment, il y a toujours des gagnants, il y a des perdants. On pense, comme vous le dites, qu'il y a un certain nombre de titulaires de permis de taxi qui l'ont acquis plus récemment qui ont des dettes importantes. Vous parlez des institutions financières; on a eu l'occasion de le discuter avec eux. C'est pour ça qu'on pense que, dans la transition que nous devrions amorcer, il faut qu'on soit capables de tenir compte de ces enjeux-là et de compenser — à quelle hauteur, c'est à déterminer — ceux qui malheureusement subissent une perte financière importante.

Je ne sais pas si, Paul, tu veux ajouter à ça.

M. Muller (Paul Daniel) : C'est sûr que la valeur des permis, avant l'arrivée d'Uber, ça semblait être le noeud du problème, le ministre des Finances a dit souvent : On n'a pas 1 milliard, puis tout le monde l'a répété, là. C'est négliger le fait qu'à chaque fois que le gouvernement... Souvent, quand le gouvernement fait un changement réglementaire ou fiscal, ça fait des gagnants et des perdants. Je vous donne l'exemple, il y a une décennie, de la loi sur les ouvertures des commerces, hein, qui a permis aux grandes épiceries d'ouvrir la fin de semaine tard. C'est sûr que ça a fait mal aux dépanneurs, ça. Est-ce qu'on a compensé les dépanneurs? Non, on ne les a pas compensés. On a dit : Bien, on fait un changement réglementaire parce que l'évolution des moeurs, ça va dans cette direction-là.

Ici, on parle de compensation ou d'indemnisation parce qu'on est sous gestion de l'offre, alors vous vous sentez un peu une responsabilité. Rappelons que, dans l'ensemble des juridictions, les 80 juridictions de par le monde ou les 70 qui ont réussi à s'entendre avec Uber, apparemment il n'y en a aucune qui s'est engagée à compenser les permis. Puis pourtant il y a de la gestion de l'offre à bien des... dans la plupart de ces juridictions-là, sinon pas la totalité.

Alors, je comprends, et nous partageons le souci d'indemniser en partie les victimes du progrès, mais ça ne doit pas devenir un obstacle à la réforme réglementaire et ce qui est le sens du projet de loi.

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

M. Daoust : Oui. J'essaie d'imaginer, au Québec, si demain matin on décidait de mettre fin à la gestion de l'offre dans les produits laitiers sans compensation ou à faible compensation. Vous savez tous qu'on vivrait un moment difficile. Pourquoi? Parce que ce serait foncièrement injuste. Ces gens-là, qu'est-ce que vous voulez, ils ont acheté, littéralement acheté un droit de pratique. Et que des juridictions, avec des systèmes de gestion de l'offre peut-être moins chers aussi... Peut-être que dans les... Je ne pense pas que les 70 avaient un système de gestion de l'offre, je ne suis pas persuadé qu'ils étaient à la hauteur des permis tels qu'on les connaît au Québec.

Mais, moi, une des bases que le gouvernement a voulu suivre dans la mise en place de ce nouveau projet de loi là, c'est une base où on a dit : On va être équitables, et de ne pas rembourser ce que valent ces permis-là pour mettre fin à ça, ce serait, dans notre perspective, inéquitable. Et j'ai de la difficulté à comprendre où parce que quelqu'un ne l'a pas payé cher dans le temps... C'est comme votre maison, ça. Votre maison, si vous l'avez achetée dans les années 60 ou dans les années 70, vous l'avez payée 35 000 \$, 40 000 \$, aujourd'hui elle vaut 300 000 \$, 400 000 \$, mais le fait que vous l'avez acquise pour 30 000 \$ ne fait pas que vous devriez la revendre pour 30 000 \$. Tu as acheté un bien, ou un service, ou un droit de pratique, et ce droit de pratique là, il vaut quelque chose. Puis que du jour au lendemain je dise... qu'on dise collectivement : Ça n'a plus de valeur, débrouille-toi, c'est difficile, ça. Je ne vois pas comment... Puis j'aimerais ça que vous me disiez, oui, mais un quantum, là-dedans, on arrive où, là. Comment on le fait si ça, ce n'est pas bon? On le fait comment pour que ce soit bon?

M. Forget (Stéphane) : D'abord, nous partageons votre raisonnement sur le principe que, si on met de côté la gestion de l'offre, il y a une forme de compensation à développer. On le vit, on l'appuie dans toutes les ententes de

libre-échange récemment annoncées et discutées avec l'Europe. Sur le fromage, par exemple, on est intervenus pour qu'il y ait une forme de compensation. Donc, on est conscients de cette réalité-là et on la partage.

On est aussi très conscients que, si on décide de tout rembourser, et que ça vaut 1,4 milliard, ça n'a pas de sens. Cependant, on pense que ça ne doit pas être une barrière à une réflexion plus ouverte sur un modèle nouveau et que, dans ce contexte-là, il y a une compensation à y avoir pour un certain niveau à déterminer, la façon d'aller le récupérer, probablement par une taxe sur les courses ou un montant sur les courses, et qu'avec un débat ouvert on arriverait à un consensus sur un montant applicable aux perdants.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député d'Abitibi-Est... Non? M. le ministre.

M. Daoust : Je vais continuer. On en a parlé tantôt, et les représentants de l'industrie du taxi, à ma surprise, je dois avouer, ont dit qu'au renouvellement de la flotte on devrait aller vers l'automobile hybride électrique ou la pure électrique, ce qui ne me choque pas, considérant que le titre du ministre qu'on m'a confié parle justement d'électrification du transport. J'aimerais vous entendre sur ça, sur la qualité des automobiles puis le fait que ce soit électrique ou hybride rechargeable.

M. Muller (Paul Daniel) : Il y a un certain nombre de consommateurs, de clients du taxi qui vont préférer des véhicules électriques puis d'autres pour qui ça n'aura pas d'importance. Alors, dans un système où l'appel, où la commande du taxi peut être sur une application, on peut très bien imaginer que la nature du taxi, de la voiture, si elle est électrique ou à l'essence, ou encore le statut du chauffeur, s'il est professionnel à temps plein ou un occasionnel, puissent faire partie des informations. Donc, il faut faire confiance à la clientèle. Il y a des préférences diversifiées, et d'imposer un modèle unique, je pense, ne va pas dans le sens d'une économie... d'un modèle réglementaire respectueux de la souveraineté des consommateurs.

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

M. Daoust : Oui. Alors, écoutez, je terminerai simplement en parlant de la qualité des automobiles, parce que, si on a un mode à temps partiel, appelons-le comme ça, puis un mode à temps plein, l'industrie conventionnelle — quoique le modèle de type Uber peut être à temps plein ou, en tout cas, il y en a qui l'exercent à temps plein — on a des normes, quand même, des standards de qualité sur les voitures. Est-ce que ça devrait être une application uniforme?

• (11 h 30) •

M. Forget (Stéphane) : ...deux choses là-dessus. Tout d'abord, la capacité de pouvoir évaluer le mode de transport qu'on utilise est déjà en soi une façon de contrôler jusqu'à un certain point la qualité des véhicules dans lesquels on va se promener, parce que, si la personne est toujours mal notée parce que son véhicule est toujours malpropre et vieillissant, etc., je pense que, déjà là, c'est une façon... il y a une certaine émulation, là, naturelle.

Deuxièmement, oui, je pense qu'il y a lieu de s'assurer que les gens qui vont utiliser que ce soit le transport traditionnel ou le transport différent aient une certaine qualité, une certaine norme à respecter. Ça, là-dessus, je n'ai aucun doute à cet égard-là.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui, il reste 10 secondes pour un commentaire.

M. Daoust : Bien, je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Reid) : Bon, merci. Alors, nous passons maintenant à l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Bien, bienvenue, M. Forget et M. Muller, en commission parlementaire. Ça fait déjà quelques fois qu'on se rencontre sur le même sujet. Juste savoir, la position que vous présentez aujourd'hui, comme la dernière fois ce n'était pas la position de l'ensemble des chambres de commerce, des associations des chambres de commerce dans les régions, est-ce que c'est encore le cas aujourd'hui? Est-ce que cette position-là reflète la position de l'ensemble des chambres de commerce dans les régions du Québec?

M. Forget (Stéphane) : Je vous dirai la même chose que la dernière fois : On a un processus, à la fédération, pour l'approbation de nos positions, ce n'est jamais 100 % des membres qui vont approuver toutes nos positions. Et la position que nous défendons aujourd'hui, c'est la même que nous avons défendue en mars dernier. Donc, à votre réponse, il est fort possible que toutes les chambres ne soient pas d'accord, ou toutes les organisations, toutes les entreprises que nous représentons, c'est une probabilité qui existe, et ça, je n'ai pas l'intention de la nier non plus.

Mme Ouellet : Parfait. Donc, la dernière fois, ce qu'on avait entendu de la part de votre président, c'est que c'était extrêmement controversé, au sein de votre organisation, ce sujet-là. Donc, on peut présumer que c'est encore le cas, si vous n'avez pas fait une tournée de consultation sur la position présentée aujourd'hui.

M. Forget (Stéphane) : Extrêmement, peut-être que le mot est fort. Que ce soit controversé, la réponse, c'est oui, mais, extrêmement, je pense que ce n'est pas le cas.

Mme Ouellet : Parfait. J'entends que vous proposez de créer vraiment deux systèmes. Est-ce que vous êtes d'accord que... Bon, on parle de taxi, là. Du transport rémunéré de personnes, au Québec, on appelle ça «taxi», là. Est-ce que vous êtes d'accord que, dans tous les cas, les gens devraient payer les taxes applicables au Québec, TPS, TVQ?

M. Forget (Stéphane) : Absolument. C'est ce que nous avons mentionné, on pense que tout le monde doit payer ses taxes et impôts et percevoir la TPS, la TVQ. Il n'y a pas de doute dans notre esprit à cet égard-là depuis le tout début.

Mme Ouellet : O.K. Et vous êtes d'accord que, depuis le tout début, même sans ce projet de loi là, la taxe, TPS, TVQ, doit être perçue de toutes les courses de taxi, qu'on appelle ça... peu importe, là, le mode, donc Uber doit payer ses taxes au Québec pour tout le transport par taxi qu'il a réalisé depuis qu'il offre du taxi au Québec?

M. Forget (Stéphane) : Oui, je crois bien que oui. Évidemment, et c'est un peu l'objet de notre discussion aujourd'hui, il faut... C'est parce que, si on essaie de régler le cas par cas, on va se voir fréquemment en commission parlementaire sur le même sujet.

Je vous donne un exemple. Quand Facebook annonce qu'il veut commencer à faire ce genre de covoiturage là — évidemment, je fais une distinction entre covoiturage et Uber, dans mon cas, là — ...

Mme Ouellet : ...que ce soit Uber ou d'autres.

M. Forget (Stéphane) : ...on va entrer dans une autre dimension. Alors là, je pense qu'il faut...

Mme Ouellet : Actuellement, il y en a juste un, joueur, qui ne respecte pas les lois, c'est pour ça que je l'ai nommé. S'il y en avait eu plusieurs, là, j'aurais dit «les joueurs», là, mais actuellement il n'y en a seulement qu'un.

Donc, vous êtes d'accord que tout le monde devrait payer les taxes, et ça, depuis la première course, TPS, TVQ. Est-ce que vous êtes d'accord...

M. Forget (Stéphane) : Tous ceux et celles qui font du transport rémunéré de personnes.

Mme Ouellet : Rémunéré de personnes, qu'on appelle taxi.

M. Forget (Stéphane) : Transport rémunéré de personnes.

Mme Ouellet : On s'entend, du taxi, c'est du transport rémunéré de personnes.

M. Forget (Stéphane) : Réglementé ou non réglementé.

Mme Ouellet : Oui, mais on appelle ça du taxi. Après ça, si on décide de faire d'autres catégories, on pourra les faire.

Est-ce que vous êtes d'accord que les gens qui font du taxi ou transport rémunéré de personnes — vous choisirez le vocabulaire qui fait votre affaire — doivent aussi payer de l'impôt au Québec?

M. Forget (Stéphane) : Oui, ça va de soi.

Mme Ouellet : Parfait. Parce qu'on sait qu'il y a de l'évasion fiscale, qui est illégal, mais il y a aussi de l'évitement fiscal, qui n'est pas illégal mais qui est quand même assez immoral, et plusieurs pays... D'ailleurs, on voyait qu'aujourd'hui il y a une rencontre qui se fait sur l'évasion et l'évitement fiscal. Moi, je mets tout ça dans le même paquet parce qu'au fil du temps il y a des lois qui sont venues assouplir ce qui était illégal à l'époque. Donc, vous êtes d'accord que normalement une entreprise qui fait affaire au Québec devrait payer ses impôts au Québec et non pas aller se cacher dans un paradis fiscal ailleurs dans le monde, en Europe entre autres?

M. Forget (Stéphane) : Oui, pour nous, il va de soi que les entreprises qui font... Évidemment, les entreprises qui ont un pied-à-terre, qui sont établies ici, évidemment, devraient payer leurs impôts ici.

Mme Ouellet : Bon. Bien, on s'entend sur deux éléments, c'est quand même pas mal bon.

Donc, troisième question, est-ce que vous seriez d'accord — et le ministre a posé la question, mais ce n'était pas très clair, votre réponse — que tous ceux qui font du transport rémunéré de personnes ou taxi doivent avoir un permis de conduire de catégorie «transport rémunéré de personnes», comme les gens qui conduisent des motos doivent avoir un permis pour conduire des motos, bien, des gens qui font du transport rémunéré de personnes, donc du transport commercial, doivent avoir un permis commercial, un permis de conduire, là, de catégorie... Est-ce que vous êtes d'accord avec ça?

M. Muller (Paul Daniel) : Nous avons dit, bien, d'une part, que, abstraction faite des Uber de ce monde, il va y avoir ce que j'appelle la gang Facebook, là, donc une façon... un service très informel, dans la zone grise, et ces gens-là ne participeront pas à la réglementation, donc, eux, ça va être bien difficile de collecter l'impôt. Mais ça va être une réalité, alors... Et, à moins de mettre un policier à chaque coin de rue, cette réalité-là va continuer d'exister.

Maintenant, parlons du principal objet de notre discussion, les chauffeurs de type Uber, qu'on souhaite qu'ils participent au cadre réglementaire, mais un cadre réglementaire allégé...

Mme Ouellet : ...question était bien simple.

M. Muller (Paul Daniel) : J'arrive à votre question.

Mme Ouellet : C'est parce que je n'ai pas beaucoup de temps, monsieur, vous comprenez.

M. Muller (Paul Daniel) : Parce que vous me parlez du permis 4C, là, je ne veux pas dire oui ou non à ça. Ce que nous avons préconisé, c'est un cadre réglementaire allégé, qui exige de l'ensemble des joueurs l'assurance responsabilité, la vérification des antécédents et les deux autres.

Mme Ouellet : ...bien compris ce que vous avez présenté, inquiétez-vous pas, j'écoutais pendant votre présentation. Donc, je comprends que vous ne répondez pas à la question, est-ce qu'il devrait y avoir un permis de catégorie... puis là vous me corrigerez, là, c'est 4C, c'est bien ça, bon, 4C, qui doit être... Vous ne répondez pas à cette question-là.

Est-ce que vous pensez aussi que tous ceux qui font du transport rémunéré de personnes doivent faire inspecter leurs véhicules?

M. Forget (Stéphane) : Oui, oui, on l'a mentionné. Oui, absolument.

Mme Ouellet : Oui? Bon, ce n'est pas pire, trois sur quatre.

Je suis assez surprise de voir que tout de suite en partant vous abdiquez les responsabilités. Vous parlez d'économie informelle. Il faut faire attention, le mot «économie informelle», parce que ça pourrait devenir de l'économie au noir ou de l'économie sous la table, ce qu'on ne veut pas favoriser au Québec. Et, même si dans bien d'autres secteurs de l'économie, autres que le taxi, il y en a, de l'économie au noir, ce n'est pas parce qu'il y a des joueurs qui voudraient s'y prêter qu'on doit laisser aller ou abdiquer nos responsabilités. Et effectivement, les parlementaires, on doit suivre l'évolution des technologies pour être capables de s'ajuster aux nouveaux modes de contournement qui peuvent se faire, hein, c'est toujours ça. Si tout le monde respectait toutes les lois, on n'aurait pas besoin de faire de lois puis de règlements, ce serait facile, mais malheureusement ce n'est pas le cas. Donc, la réglementation, là, doit s'adapter à chacun des contextes.

Donc, je suis un peu surprise de voir que, comme organisation représentant des entreprises, des entreprises qui respectent les lois, vous abdiquez les responsabilités de faire respecter les lois, parce que, dans le fond, ça va nuire à l'ensemble de vos membres qui, elles, respectent les lois. Vous savez très bien, puis si je prends des lois environnementales, par exemple, une entreprise qui respecte les lois doit s'astreindre, puis c'est tout à fait normal, à un certain nombre de règlements pour ne pas polluer l'eau, ne pas polluer l'air, puis c'est tout à fait normal qu'on le fasse. Si l'autre ne le faisait pas, vous imaginez les conditions. Ça fait de la concurrence complètement déloyale puis en plus de la pollution pour la population. Donc, ça, je suis un peu surprise de ça.

Mais ma dernière question, parce que mon temps file : Vous remettez en question la gestion de l'offre dans l'industrie du taxi. Est-ce que, comme fédération, vous êtes contre toute gestion de l'offre dans tous les secteurs commerciaux et industriels du Québec?

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Forget (Stéphane) : Tout d'abord, vous me permettez de corriger une chose. Je suis désolé, Mme la députée, mais en aucun cas on n'a parlé d'abdiquer nos responsabilités et encore moins de favoriser l'économie au noir, je ne sais pas... Vous êtes surprise de nous avoir entendus dire quelque chose que nous n'avons pas dit. Au contraire, nous souhaitons une modification de la réglementation pour justement éviter qu'on se retrouve dans une situation où il y a du travail au noir. De maintenir le cadre actuel tel que nous le connaissons risque plutôt, malheureusement, dans certains cas, de le favoriser, alors que ce que nous prônons, c'est justement l'inverse, qu'il n'y ait pas de travail au noir et qu'on ait un cadre réglementaire qui fasse en sorte que tout un chacun paie ses taxes et impôts.

Alors, je ne sais pas pourquoi vous êtes surprise, c'est quelque chose que nous n'avons justement pas mentionné, en aucun cas, d'abdiquer ou de favoriser le travail au noir. C'est contre nos principes, clairement.

Mme Ouellet : ...avec votre exemple Facebook, qui disait : De toute façon, les gens ne le feront pas. Donc, c'était mon interprétation que, quand vous aviez cet exemple-là, vous disiez : Bien, peu importe ce qui se fera de la part des parlementaires ou de l'industrie, de toute façon ça va se passer, et moi, j'ai interprété ça comme abdiquer. Mais on s'en tient là.

Question : Gestion de l'offre, est-ce que vous êtes contre juste la gestion de l'offre dans ce secteur-là ou dans tous les autres secteurs?

Le Président (M. Reid) : En 10 secondes.

• (11 h 40) •

M. Forget (Stéphane) : On a toujours appuyé et on continue d'appuyer la gestion de l'offre dans le secteur laitier, dans le secteur du poulet, dans le secteur des oeufs. Dans ces secteurs-là, on l'a toujours fait, et on continue de le faire aujourd'hui.

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

M. Surprenant : M. le Président, merci. M. Forget et M. Muller, bonjour.

Vous avez parlé tantôt de 70 endroits où on n'a pas compensé lorsqu'il y a eu les modifications législatives au niveau du transport. Alors, qu'est-ce qui s'est passé? Qu'est-ce que ça a donné comme résultat? Quelles en ont été les conséquences, en fait, pour les chauffeurs de taxi traditionnels? Avez-vous des repères à nous donner?

M. Muller (Paul Daniel) : Je ne pense pas qu'il existe d'étude exhaustive. Ce que nous entendons... Et d'abord tout ça, le phénomène Uber, est relativement nouveau dans un grand nombre de juridictions, tout comme au Québec, donc il n'y a pas encore assez de temps écoulé pour en connaître les résultats. Mais je pense qu'il est frappant de considérer que chez nous cette question de la valeur des permis semble être le noeud du problème et que dans plusieurs dizaines d'autres juridictions on accepte de changer le cadre réglementaire en acceptant qu'il y ait une diminution théorique; avérée, on ne le sait pas encore, on le sait partiellement, c'est anecdotique, là, donc pas d'étude complète, mais on accepte en théorie qu'il puisse y avoir une baisse de valeur de permis. Mais pas chez nous. N'est-ce pas bizarre?

M. Surprenant : Effectivement. Si je regarde New York et Chicago, on parle d'une baisse de valeur de permis d'environ 17 %, qu'on nous a mentionné. Alors, il me semble que... Ça ne m'apparaît pas, là, un empêchement à essayer d'aller de l'avant puis à peut-être trouver des mesures de protection un petit peu.

Auriez-vous des suggestions au niveau de mesures de compensation ou de protection pour, disons, la perte de valeur? Certains parlent d'un montant qui pourrait être chargé, là, par voyage. Avez-vous des idées d'approches?

M. Muller (Paul Daniel) : Nous n'inventons rien, là, je ne ferai que vous reciter des mesures qui ont été essayées ailleurs, mais, outre la compensation monétaire, il y a cette idée des... le hélage étant réservé au taxi traditionnel, les aires d'attente. Donc, il y a différents modèles, puis là je ne veux pas trop rentrer là-dedans, mais différentes juridictions ont essayé différentes choses pour garder certains privilèges au taxi traditionnel, et je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas explorer ici aussi de telles mesures.

M. Surprenant : J'ai deux questions un peu plus philosophiques. Ne croyez-vous pas qu'il serait peut-être préférable de mener le chantier sur l'économie de partage d'abord, puis de s'attaquer ensuite aux différentes législations qui peuvent être concernées? Est-ce que vous pensez qu'on ne travaille pas à l'envers? Quelle est votre perspective à ce sujet-là?

M. Forget (Stéphane) : Bien, c'est certain que — puis je vais utiliser une phrase du premier ministre récemment — je pense qu'il faut trouver une façon d'établir des règles du jeu qui établiraient un cadre général assez souple pour permettre l'apparition de ces différents modèles là, ces différents modèles économiques là. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est le premier ministre qui l'a mentionné. Je pense qu'il a raison.

Cela étant dit, on est devant une situation où je pense qu'il faut établir le plus rapidement possible un certain nombre de règles claires pour que le marché fonctionne correctement. Et je pense que l'occasion est là et je pense qu'il faut la saisir le plus rapidement possible.

Cela dit, nous sommes convaincus qu'il faut établir un «level playing field», comme disent les Anglais, et il faut trouver le moyen de mettre en place une saine concurrence, qui va, je pense, avantager tout le monde, parce que la preuve est démontrée qu'avec une saine concurrence on finit par, de toute évidence, avoir davantage de gagnants que de perdants.

M. Surprenant : Est-ce que vous avez une opinion... ou avez-vous fait une évaluation de l'impact réputationnel du Québec si on décide de se replier, puis de maintenir le système tel qu'il est actuellement, et de ne pas s'ouvrir aux nouvelles technologies, aux nouvelles offres qui arrivent? Est-ce que ça peut amener des problématiques au niveau d'investissements étrangers dans des projets ici en technologie, entre autres? Est-ce que ça peut avoir une conséquence ou...

M. Forget (Stéphane) : Bien, pour répondre à votre question, on n'a pas fait d'étude à ce niveau-là ni d'étude exhaustive, je pense que ça aurait été un peu difficile de le faire, mais, dans le contexte d'une économie moderne, d'une économie où on se veut une économie plus... dite intelligente, entre guillemets, j'utilise bien les guillemets, je pense qu'on a tout intérêt à s'ouvrir et à bien réglementer ce genre de nouveaux modèles économiques que de les refouler à nos portes.

Le Président (M. Reid) : Alors, merci, M. le député de Groulx. Alors, merci, M. Forget, M. Muller, de votre présentation et de votre contribution aux travaux de la commission.

La commission suspend ses travaux jusqu'après les affaires courantes.

(Suspension de la séance à 11 h 45)

(Reprise à 15 h 26)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux.

Nous poursuivons les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le 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 : Uber Technologies, le Regroupement des intermédiaires du taxi du Québec — le RITQ — et Amigo Express.

Alors, je souhaite la bienvenue aux représentants d'Uber Technologies. Je vous demande de bien vouloir vous présenter et présenter les personnes qui vous accompagnent pour les fins de l'enregistrement. Et vous avez 10 minutes pour faire votre présentation, par la suite nous aurons un échange avec les membres de la commission. À vous la parole.

Uber

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Merci, M. le Président. Bonjour à tous. Mon nom est Jean-Nicolas Guillemette, je suis le directeur général d'Uber au Québec. Je suis accompagné par M. Xavier Van Chau et M. Jean-Christophe de Le Rue, de notre équipe d'affaires publiques.

Au cours des dernières semaines, nous avons entendu les messages que le gouvernement et la population nous ont envoyés. Je suis donc ici aujourd'hui pour discuter du projet de loi n° 100 et des propositions de compromis qui pourraient assurer une saine compétition et une conformité fiscale équitable pour tous les joueurs de l'industrie. Nous souhaitons trouver un terrain d'entente qui sera à la satisfaction du gouvernement, de l'industrie du taxi et des citoyens du Québec.

Dans son état actuel, le projet de loi n° 100 empêche les services de covoiturage urbain comme Uber d'opérer puisqu'il ne permet pas aux citoyens d'utiliser leurs propres voitures pour offrir un mode de transport alternatif. Puisque la majorité des partenaires-chauffeurs travaillent moins de 10 heures par semaine sur la plateforme Uber, ils seront incapables de générer assez d'argent pour couvrir les frais requis pour devenir un chauffeur de taxi à temps plein, notamment par rapport à la location des permis de taxi, et abandonneront donc cette source de revenus flexible.

Dans l'espoir de trouver une solution pour le covoiturage urbain au Québec, nous aimerions annoncer les propositions suivantes. Une première étape consisterait à reconnaître le covoiturage urbain à titre de nouvelle et distincte catégorie dans la section des définitions du projet de loi n° 100. Également, en augmentant la flexibilité sur l'article 56, un projet pilote pourrait être mis sur pied, grâce à un accord d'opération temporaire d'une durée d'un an. Des règles équitables pour tous et une étude concernant les impacts sur le taxi traditionnel pourraient être mises en place.

Nous soumettons aujourd'hui un mémoire à la commission qui détaille le fonctionnement de ce projet pilote. Voici les points principaux.

Premièrement, un projet pilote pourrait établir les balises administratives pour les entreprises de covoiturage urbain. Notamment, les compagnies de covoiturage urbain devraient obtenir un permis d'opération du MTQ. Nous proposons un coût fixe annuel de 100 000 \$ ainsi qu'une taxe spéciale de 0,35 \$ par course. Basé sur notre taille actuelle, nous estimons que nous remettons plus de 3 millions de dollars annuellement à l'État québécois, contribuant ainsi à la richesse collective.

Des règles strictes devraient également être détaillées pour assurer la sécurité des utilisateurs, notamment la vérification des antécédents judiciaires et l'inspection des véhicules pour tous les partenaires-chauffeurs, des mesures de sécurité afin de protéger les usagers et les partenaires-chauffeurs telles que toutes les courses suivies par GPS, un système de notation des usagers et des partenaires-chauffeurs ainsi qu'un support à la clientèle 24 heures sur 24.

De plus, la transparence des prix devrait être établie afin que les Québécois soient toujours en mesure d'estimer le prix d'une course avant de commander.

Un autre point important pour un système équitable concerne les coûts reliés à l'immatriculation des véhicules auprès de la SAAQ. À ce niveau, nous suggérons un système à coût neutre pour la SAAQ. En voici le fonctionnement.

• (15 h 30) •

Puisqu'ils conduisent en moyenne 70 000 kilomètres par année à des fins commerciales, les propriétaires de taxi paient en ce moment 650 \$ de plus qu'un citoyen normal pour immatriculer leurs voitures. Puisque le kilométrage effectué par une voiture qui fait du covoiturage urbain varie grandement, nous proposons une solution basée sur l'utilisation du véhicule. Selon nos calculs, la différence de la prime de 650 \$ équivaut à environ 0,01 \$ par kilomètre parcouru. Puisqu'une course moyenne sur la plateforme Uber est de sept kilomètres, nous suggérons une taxe spéciale supplémentaire de 0,07 \$ par course qui sera dédiée au fonds d'assurance public de la SAAQ.

De plus, au niveau des assurances commerciales, les entreprises de covoiturage urbain comme Uber devront détenir une assurance commerciale couvrant tous les partenaires-chauffeurs lorsqu'ils effectuent des courses. Le partenaire-chauffeur devra détenir une police d'assurance personnelle, et c'est Uber qui se chargera de la police commerciale. Nous tenons à rappeler qu'un partenariat avec Intact Canada est actuellement en développement à cet effet.

Dans le but d'assurer une saine compétition avec l'industrie du taxi, nous suggérons une série d'exclusivités. Premièrement, les courses héliées sur la rue. Selon les chiffres de l'industrie, ces courses représentent près de 60 % des courses effectuées à Montréal. Les postes d'attente, les voies réservées, les téléphones dans les immeubles seront à l'exclusivité des taxis traditionnels. Finalement, les contrats gouvernementaux seraient offerts exclusivement aux taxis. Ces contrats représentent plus de 25 % du chiffre d'affaires des taxis au Québec.

Ces règles permettraient à l'industrie du taxi traditionnelle de bénéficier d'un marché réservé, sans compétition, tout en permettant aux services de covoiturage urbain d'opérer sur le territoire québécois. Nous comprenons que l'ouverture à de nouveaux joueurs dans le transport rémunéré soulève des questions au niveau de l'équité, et c'est pour cette raison que nous proposons les changements édictés plus haut.

De plus, au Québec, deux enjeux principaux reviennent constamment dans le débat : la taxe de vente et la valeur des licences. Permettez-moi de les adresser plus spécifiquement.

Premièrement, la taxe de vente. Si dans la réforme du projet de loi n° 100 le gouvernement décide d'abolir l'exemption de 30 000 \$ pour les partenaires-chauffeurs qui font du covoiturage urbain et exigent que la TPS et la TVQ soient collectées dès le premier dollar, nous offrirons notre entière collaboration. Ce changement ne représente pas un frein à notre capacité d'opérer au Québec.

De plus, pour assurer une transparence complète et une conformité optimale quant aux obligations fiscales, notamment en ce qui concerne l'impôt sur le revenu, nous nous engageons à fournir au gouvernement un sommaire trimestriel détaillant les revenus générés sur la plateforme pour chaque partenaire-chauffeur. En émettant ce type de sommaire, nous éliminons tous les risques de non-conformité fiscale.

Parlons maintenant de la valeur des licences de taxi. Après avoir effectué plusieurs analyses, nous proposons la mise sur pied d'une étude pour un fonds de transition. Contrairement à un fonds de compensation, le fonds de transition ne viserait pas le rachat des licences de taxi ou la suppression de ces licences du marché, ces fonds serviraient plutôt à aider à la transition de l'industrie du taxi. Cela signifierait que les détenteurs de licences de taxi continueraient à détenir leurs licences et avoir le droit de les acheter ou de les vendre sur le marché secondaire.

Il est clair que l'établissement de ce fonds d'aide devrait être étudié soigneusement, les experts indépendants devraient identifier le niveau d'aide requis pour l'industrie du taxi en se basant sur l'impact réel des nouvelles alternatives de transport comme le covoiturage urbain. Puisque la possible création d'un fonds de transition ne révoquerait pas les licences de taxi existantes, la création de ce fonds n'engendrerait pas de responsabilité financière pour le gouvernement, et les dépenses ne devraient pas être cumulées dès la première année comme c'est le cas avec le rachat des licences de taxi.

Aux fins de cette commission, voici la proposition préliminaire que nous souhaitons faire. Le financement de ce fonds comprendrait deux sources majeures. Premièrement, avec l'installation des MEV dans les taxis, le gouvernement pourra récupérer environ 75 millions de dollars par année. Pour venir compléter le tout, le gouvernement pourrait décider d'établir une taxe spéciale à durée déterminée sur toutes les courses de transport rémunéré au Québec, incluant le taxi traditionnel et le covoiturage urbain. Sur une période de cinq ans, le gouvernement pourrait donc attribuer plusieurs centaines de millions au fonds de transition.

Grâce aux nombreuses données générées par nos systèmes, nous pourrions participer à l'étude de ce fonds de transition pour bien comprendre les impacts réels de notre présence sur le marché du taxi traditionnel. De plus, grâce aux MEV, le gouvernement aura également accès aux données exactes de l'industrie du taxi, permettant l'établissement d'un fonds de transition parfaitement corrélé au marché actuel.

Par ailleurs, il est important de rappeler que l'étude sur la création d'un fonds de transition n'est pas une raison de retarder ou d'empêcher une réforme réglementaire permettant le covoiturage urbain. En fait, à New South Wales, en Australie, bien que le gouvernement étudie la possibilité de mettre en place un fonds de transition de 250 millions de dollars pour l'industrie du taxi, les mesures intérimaires permettant le covoiturage urbain ont déjà été votées.

Finalement, dans l'éventualité où le gouvernement accepterait de discuter des propositions faites aujourd'hui et de considérer certains amendements, nous annonçons que nous serions prêts à suspendre nos opérations le temps nécessaire pour mettre en place un projet pilote. Nous croyons que la proposition de ce projet pilote démontre notre profond désir de trouver une solution innovante tout en établissant un système équitable pour tous les joueurs. Le projet pilote proposé pourrait être mis en place par quelques amendements clés au projet de loi n° 100, et ce, sans retourner à la planche à dessin.

Le covoiturage urbain offre de nombreux avantages pour le public. Il offre une option de transport fiable et abordable qui réduit notre dépendance à l'auto solo. Il crée aussi une source de revenus flexible pour ceux qui ont besoin de boucler leurs fins de mois.

Par ailleurs, les plus récentes innovations, comme UberPool, permettent d'avoir plusieurs usagers dans la même voiture, réduisant ainsi la congestion routière et provoquant un impact positif sur l'environnement. Les principes du covoiturage urbain s'alignent parfaitement avec les initiatives gouvernementales, tant au niveau des objectifs environnementaux que de la Stratégie numérique récemment annoncée.

En terminant, au cours des dernières années, nous avons... au cours des dernières semaines, pardon, nous avons beaucoup réfléchi, nous avons fait beaucoup d'analyses et avons consulté plusieurs experts. Nous croyons qu'en versant plusieurs millions par année en frais administratifs au gouvernement, en déboursant des sommes importantes à la SAAQ, en chargeant la TPS et la TVQ dès le premier dollar généré et en proposant l'étude d'un fonds de transition nous démontrons notre bonne foi et cherchons réellement des compromis. Nous croyons au Québec moderne, ouvert à l'innovation, et nous souhaitons ardemment poursuivre nos opérations ici.

Depuis plus de deux ans et demi, toute notre équipe et moi-même avons travaillé d'arrache-pied pour offrir aux Québécois un service de transport alternatif de qualité. Je crois fondamentalement qu'Uber apporte plusieurs bénéfices pour la société québécoise, que ce soit en luttant contre l'auto solo ou en offrant un revenu flexible à des milliers de Québécois. Nos pistes de solution ne sont peut-être pas parfaites, mais, en tant que Québécois, je suis persuadé qu'en y travaillant tous ensemble nous pourrions nous assurer qu'Uber contribue au développement économique et à la prospérité du Québec tout en continuant de desservir des centaines de milliers de personnes.

Je vous remercie pour votre attention. Il me fera plaisir de répondre à vos questions concernant nos propositions.

Le Président (M. Reid) : Merci pour votre exposé. Alors, nous allons passer maintenant à la période d'échange et nous allons commencer par le côté gouvernemental. M. le ministre, à vous la parole.

M. Daoust : Merci, M. le Président. M. Van Chau, M. de Le Rue, M. Guillemette, bienvenue.

Écoutez, bon, j'entends les propositions que vous nous faites. Il y a quelques petites corrections que je voudrais faire au début et pour qu'on se comprenne bien. Vous dites que, si le gouvernement décide de changer sa loi sur les

travailleurs autonomes... Quand on fait du taxi, la TPS, TVQ s'appliquent à partir du premier dollar. On ne change pas la loi, elle est là, elle existe déjà, cette règle-là est là déjà, et je pense que la Cour supérieure vous l'a dit récemment. Alors, je veux bien qu'on se comprenne. Vous pouvez prendre le vocabulaire que vous voulez, mais, pour le gouvernement, vous faites du taxi, vous êtes assujettis dès le premier dollar à cette taxe-là, et, depuis que vous avez entrepris vos opérations, elles auraient dû être remises.

Ceci étant dit, je veux revenir un petit peu sur les sujets que vous avez soulevés. Je travaille toujours à partir de la même base du 450 000 trajets, 450 000, 500 000, je présume, par mois, ce qui veut dire 5 millions à 6 millions de trajets par année. Vous parlez de 0,35 \$, il y a à peu près 2 millions qui est là, votre... mais, vous savez, ce sont en soi de petits montants par rapport aux problèmes auxquels on est confrontés, parce que le gouvernement du Québec, puis pas seulement dans l'industrie du taxi, a décidé d'avoir un système de gestion de l'offre dans le taxi. C'est nous qui non seulement l'avons toléré, mais on l'a pratiquement encouragé, en ayant ce système-là. Et, quand on arrive avec des porteurs de permis, comme on l'a dit, puis vous l'avez entendu et vous le savez, les porteurs de permis de taxi, ça leur coûte cher, acheter ce droit de pratique là, qu'ils partagent, eux, avec, probablement, des collègues, où souvent ils se sont cotisés à deux ou à trois pour pouvoir se payer un permis, puis ils l'ont hypothéqué, ils ont mis en commun le montant initial requis par les institutions financières. Puis autant je comprends, là, ce que vous voulez faire, qui est un modèle que vous utilisez ailleurs, autant vous comprenez qu'une des premières règles qu'on a mises en place quand on a décidé de revoir ce projet de loi là, la première règle était celle où on va être équitable, on va être équitable pour les gens qui sont en place, parce que les gens qui sont là l'ont payé.

Puis je l'ai expliqué, il y a deux sortes de personnes qui ont des permis de taxi, actuellement : il y a ceux qui ont fini de le payer et puis pour qui c'est l'espèce de petit patrimoine de confort de la retraite... Quand vous avez votre pension de vieillesse puis votre Régie des rentes, là, ça vous fait survivre. Si voulez vivre puis avoir un peu plus, bien, il y a l'utilisation de ce fonds-là... ou vous allez peut-être faire aussi, à votre retraite, encore un peu de taxi parce que vous voulez continuer d'avoir un certain confort, mais c'est l'épargne d'une vie. Dans d'autres cas, c'est la dette d'une vie, parce que vous l'avez hypothéqué, parce que les institutions financières vous l'ont financé, puis vous vous êtes acheté un permis de travail.

Beaucoup de choses ont été dites, mais il y a des choses qui n'ont pas été dites. Dans l'industrie du taxi, on a une forte population d'immigrants, souvent plus scolarisés que ce que nécessite ce travail-là, et ces gens-là s'achètent un droit de travail dans notre pays, qui les accueille, et ils nous font confiance. Alors, pour moi, au-delà de l'aspect fiscal — puis, je le répète, il n'est pas nouveau, TPS, TVQ, ce n'est pas nouveau dans ma vision à moi — au-delà de ça, la question de posséder un permis de taxi demeure une préoccupation, et la minute qu'on en ajoute sur la place publique, par définition, on diminue le revenu. Et on parle de cinq à six millions de transports sur à peu près 35 à 40 millions de transports par année qui se font en taxi. En fait, vous mobilisez 12 % à 15 % de l'industrie du taxi actuellement.

Alors, j'aimerais ça que vous m'expliquiez ou essayiez de me convaincre que votre proposition est équitable pour ces gens-là. À partir du moment où vous diluez leurs revenus potentiels, je ne comprends pas comment vous pouvez me dire que le permis garde sa valeur. Je vous écoute.

• (15 h 40) •

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Merci, M. le ministre. Je pense qu'en effet c'est un enjeu extrêmement important, et on l'a compris, ça. Je pense qu'on n'avait pas réussi à bien l'adresser au préalable. Aujourd'hui, je pense qu'on le comprend bien.

Je pense qu'il y a trois choses à regarder par rapport à ça. La première, c'est au niveau du fonds de transition qu'on propose. Ce qu'on propose, c'est un fonds de transition pour justement venir combler si jamais une perte devait avoir lieu, et je pense qu'il y a une étude qu'il faut qui soit mise en place avec des experts indépendants, là, pour réellement évaluer quel est l'impact qu'on a eu. Vous savez, il y a quelqu'un qui s'est présenté ici ce matin, si je ne m'abuse, en disant qu'à Laval il n'y a pas eu de baisse dans la valeur des licences de taxi malgré le fait qu'on opère au Québec depuis deux ans et demi. Si on regarde les derniers chiffres, à Québec il y aurait eu une baisse de 0,8 %, selon le dernier rapport de la Commission des transports du Québec. À Montréal, entre 2013 et 2016, il n'y a eu aucun changement, pratiquement, moins de 1 % aussi par rapport à la valeur des licences.

Donc, un, il faut établir, est-ce qu'il va y avoir réellement une perte. Et, s'il y a une perte, ce fonds de transition là vise à venir aider l'industrie du taxi à vivre la transition qu'on a là et justement à venir peut-être compenser.

On parlait des MEV, d'être capable d'aller chercher plus de 75 millions de dollars par année. Je pense que ça, ça a établi une base équitable, en se disant, bien : Oui, il y a un système qui perdure. Et, ce système-là, pour le protéger également en partie, on parle d'exclusivité. Donc, quand on dit : Bien, écoutez, les exclusivités, au niveau de héler des taxis sur la rue à Montréal, c'est, selon les chiffres de l'industrie, près de 60 % des courses qui sont effectuées comme ça. Quand on parle d'attendre à des postes d'attente de taxi, quand on parle des voies réservées, quand on parle des téléphones dans les immeubles à Québec, c'est un peu la même chose, beaucoup de courses sont effectuées comme ça. Et on vient en ajouter en plus 25 % des revenus générés par l'industrie du taxi au Québec, qui sont des contrats gouvernementaux, en exclusivité. Donc, on vient protéger un secteur où il n'y a pas de compétition et où c'est réservé à l'industrie du taxi, et après ça, avec le fonds de transition, on va pouvoir continuer un développement technologique, qui a déjà été entamé, et on le reconnaît, par l'industrie du taxi, pour venir compléter leur capacité à continuer d'opérer sur le modèle actuel.

M. Daoust : Je vais laisser mon collègue de Maskinongé poser une question, M. le Président.

M. Plante : Merci beaucoup, M. le Président. Écoutez, j'ai écouté avec attention votre présentation et aussi la réponse que vous avez donnée à mon collègue le ministre. Je regarde présentement ce que vous nous avez déposé comme mémoire ou comme proposition. Écoutez, je vais avoir quelques petites questions sur les propositions.

Je vais commencer doucement et gentiment. Dans la gradation du coût, ce que vous appelez, là, les coûts fixes, qui seraient les suivants au niveau... À la page 6, donc, vous avez : Moins de 500 voitures égale 25 000 \$; plus de 500 voitures, 100 000 \$. 499?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Bien, écoutez, c'est une excellente question. La raison pourquoi on propose une approche comme ça, c'est pour s'assurer que, s'il y a des nouveaux joueurs qui souhaitent venir s'installer, des plus petits, qu'ils soient québécois ou autres, qui viennent s'installer ici, il n'y ait pas une barrière à l'entrée trop importante. Si on demande à quelqu'un qui met 50 ou 75 véhicules sur la route d'avoir 100 000 \$ de frais avant de commencer, bien on vient de mettre une barrière artificielle qui va les empêcher de venir compétitionner, et je pense que l'objectif en arrière de ça, c'est justement d'ouvrir le marché.

Mais, bien entendu, c'est une suggestion. Si on veut être capable de mettre plus de gradation, je pense que ça se peut. Moins de 500 véhicules, c'est peu de véhicules sur la route, parce qu'on s'entend, là, que, dans un modèle de covoiturage urbain, 500 véhicules, ce n'est pas... Je ne parle pas des véhicules qui sont sur la route à un moment précis, mais je parle du nombre de partenaires-chauffeurs qui sont venus s'inscrire. En 2015, de notre côté, on en avait plus de 8 000, donc automatiquement on est au niveau de 100 000 \$.

M. Plante : O.K. Je vais continuer dans la même veine, M. le Président, si vous me permettez. Vous parlez de barrière tarifaire ou de... qui empêcherait la compétition. Cette barrière tarifaire là, c'est ce que l'industrie des taxis vit en achetant des permis puis en devant posséder un permis et se soumettre à nos nombreuses exigences. J'aimerais ça que vous m'expliquiez la différence entre le projet pilote que vous nous proposez et l'industrie présentement. Parce que vous dites que vous voulez collaborer, travailler et collaborer avec le gouvernement. Donc, si on enlève ou on diminue les barrières tarifaires de votre côté, bien, de leur côté, les barrières demeurent, et leurs permis ont une certaine valeur, là.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Donc, dans le modèle qu'on approche, je pense qu'il y a une distinction à faire au niveau de la barrière tarifaire et des licences de taxi.

Je pense qu'on est d'accord sur l'aspect des licences de taxi. En termes de barrière tarifaire, on parle d'environ, là, 3 millions de dollars qui seraient remis, dépendant de notre croissance, 3 millions de dollars qui seraient remis à l'État québécois à chaque année. L'industrie du taxi n'a pas ces frais-là. Donc, ce qu'on vient... c'est ajouter une taxe supplémentaire spéciale à ce niveau-là pour venir combler à un certain point puis créer une équité entre l'industrie du taxi et nous.

Au niveau des licences de taxi, on donne une exclusivité à l'industrie du taxi et on vient créer un fonds de transition. Donc, je pense que, dans les discussions qu'on a eues et qu'on a entendues, du moins c'est ce qu'on a entendu dans les débats au cours des dernières semaines, l'aspect du quota revenait systématiquement sur la table, et l'objectif, pour nous, c'est d'amener un fonds de transition pour aider à la transition de ce modèle-là tout en permettant aux citoyens québécois d'avoir accès à plus d'offre dans les transports.

Donc, notre objectif, c'est de dire : Si un citoyen veut utiliser sa propre voiture pour pouvoir effectuer du transport et qu'on souhaite lui donner la possibilité de le faire, il faut que ce soit fait sur une base équitable. C'est pour ça qu'on recommande des frais administratifs mais également et surtout des exclusivités et un fonds de transition.

M. Plante : J'ai encore du temps, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Encore cinq minutes.

M. Plante : Parfait. Justement, vous m'amenez directement à la prochaine question, qui est... Ce que vous nous proposez, comme gouvernement, c'est de créer une taxe supplémentaire ou de créer une taxe qui serait dévolue à la population. Donc, vous êtes en train de nous dire, de nous convaincre, nous, parlementaires, que la population, pour accueillir un système comme Uber, ils sont prêts à payer une taxe de 0,35 \$, une taxe spéciale de 0,35 \$ par course. C'est ce que vous êtes en train de me dire?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Écoutez, c'est les utilisateurs qui vont utiliser nos services. Et, bien entendu, si on veut créer un marché équitable entre l'industrie du taxi et nous, il faut s'assurer que ce soient des coûts qui sont similaires.

Le coût est focussé sur des courses pourquoi? Parce que, les partenaires-chauffeurs qui sont sur la plateforme Uber, la très grande majorité font moins de 10 heures par semaine, il y en a qui font moins de 20 heures, donc ce sont des gens qui le font à temps partiel. Et le fait de pouvoir avoir une taxe supplémentaire par course, un, on parle d'utilisateur-payeur, on ne demande pas à la société dans son ensemble de venir combler ici et de payer pour ça, mais on demande à des utilisateurs de le faire. Et je pense que la population est ouverte à ce type de modèle là.

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

M. Daoust : M. le Président, oui. En fait, votre comité de transition, vous me parlez d'un revenu d'à peu près 3 millions par année. Maintenant, vous comprenez que 3 millions par année, en termes de ce que représentent les permis, c'est très, très, très marginal, on sait que la valeur des permis est de l'ordre de 1,2, 1,3 milliard de dollars au Québec. Le fonds de transition, je ne sais pas combien de temps va durer la transition pour être équitable, mais, si je fais une règle de trois rapide, on parle de 400 ans, là, je pense que votre 3 millions, il n'est pas là, là. Expliquez-moi en quoi ça devient équitable à 3 millions par année.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Mais on parle de frais administratifs, sur le 3 millions, on ne parle pas du fonds de transition. Le fonds de transition serait financé de deux façons, la première avec les MEV dans l'industrie du taxi, qui vont permettre au gouvernement d'aller récupérer environ 75 millions par année et de prendre cet argent-là — donc, c'est une opération à coût nul pour le gouvernement — d'aller rechercher cet argent-là dans l'industrie du taxi et de le réinvestir dans leur industrie également, puis après ça peut-être venir ajouter une autre taxe. Donc, on ne parle pas du 0,35 \$ par course, on ne parle pas du 0,07 \$ par course, qui sont déjà des taxes supplémentaires, mais de venir au niveau d'une taxe supplémentaire dans tout le transport rémunéré, encore une fois, sous une forme peut-être déterminée, d'un certain nombre d'années, et autant pour le taxi que pour nous, donc une taxe, encore une fois, utilisateur-payeur.

Dans le débat de société qu'on a eu à travers Uber et qu'on a encore aujourd'hui, je pense que la société s'est impliquée. Ils sont intéressés, de notre compréhension, en toute humilité, à avoir plus d'options dans les transports, mais surtout, avant de pouvoir avoir l'opportunité d'avoir plus d'options, ils veulent s'assurer que ça se fasse sur une base équitable. Et je pense que les propositions qu'on amène aujourd'hui amènent cette base équitable là au sein de l'industrie du taxi et du covoiturage urbain.

• (15 h 50) •

M. Daoust : Mais l'installation d'un MEV, puis je reprends un peu l'expression de mon collègue de Maskinongé, l'installation d'un MEV, si on en saisit une partie pour racheter les permis, dans mon projet de loi actuel je n'ai pas besoin de faire ça. Ça veut dire que l'État paie pour les permis, si je prends une partie de ces revenus-là. De toute façon, actuellement, le ministère des Finances travaille à développer un MEV qui va faire en sorte qu'on va chercher cette taxe-là actuellement qu'on ne collecte pas.

Alors, la partie où j'ai un peu de difficultés... Là, vous êtes rendus que vous me parlez de trois taxes puis, par-dessus ça, avec le fonds de transition, de partager les recettes fiscales qu'on aura générées. Ces quatre choses-là ensemble, là, trois taxes plus un partage de la recette fiscale, est-ce que vous pensez que les Québécois sont prêts à payer trois taxes plus un partage des recettes fiscales pour accueillir Uber au Québec? C'est ça, ma question.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Bien, c'est une bonne question. Vous savez, nous, ici, on propose également que des experts indépendants se penchent sur la question du fonds de transition, essaient de comprendre quel argent va être nécessaire dans ce fonds-là mais aussi quelles pourraient être d'autres sources de financement que nous, on n'aurait pas vues.

Au-delà de ça, la taxe supplémentaire qui est chargée, ça ne veut pas nécessairement dire que les prix d'Uber vont augmenter, c'est une taxe qu'on peut décider d'assumer nous-mêmes et de la payer. Je ne vous dis pas que ça va être le cas, on est encore trop tôt dans les analyses qu'on fait, mais je vous dis que c'est une possibilité en arrière de ça.

Et, après ça, les gens qui continueront d'utiliser les taxis n'auront pas cette taxe supplémentaire là à payer, ils la paieront s'ils utilisent les services de covoiturage urbain. Et je pense que les Québécois, du moins ce qu'on entend, nous, de notre côté, au sein de nos utilisateurs, ils sont prêts à payer davantage pour être capables de conserver ce type de service là, tant et aussi longtemps que ça se fait sur une base d'équité.

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 en commission parlementaire. C'est sûr que nous aurions souhaité que vous suspendiez vos activités illégales pendant l'ensemble des temps des travaux, tant la deuxième consultation que cette consultation-ci, donc je remets ça à l'ordre du jour. Ce serait bien si vous pouviez respecter les lois du Québec pendant le temps de nos travaux, je pense que ça donnerait un signe de votre collaboration.

On sent un changement de début d'attitude, mais je dis un début parce que, dans votre mémoire, vous dites que, si le gouvernement décide d'abolir l'exemption de 30 000 \$... Il n'y a pas d'abolition, puis vous le savez très bien. Je trouve ça malheureux que vous nous présentiez des documents comme ça. La Loi sur la taxe de vente du Québec, elle est très claire. Effectivement, pour les travailleurs autonomes en bas de 30 000 \$, ça ne s'applique pas, mais il y a une exclusion que je suis certaine que vous connaissiez, qui est le 407.1, je vous le donne, tout le monde dans le milieu le connaît, je suis certaine que vous le connaissez, que «malgré l'article 407 — sur le 30 000 \$ — le petit fournisseur», donc le travailleur autonome... bien, en fait, chez vous, ce n'est peut-être pas travailleur autonome, mais «qui exploite une entreprise de taxis est tenu d'être inscrit à l'égard de cette entreprise». Donc, il n'y a pas d'exemption pour les gens qui font du taxi. Et donc, dans ce sens-là, je pense que vous devriez corriger votre mémoire. Je pense que vous le saviez déjà, mais vous devriez corriger votre mémoire. Et, dans ce sens-là, dans le fond, tout ce qui a été fait dans le taxi depuis le jour 1 de votre arrivée au Québec, il devrait y avoir la perception de la TPS et de la TVQ.

Est-ce que vous êtes prêts à collaborer pour fournir au gouvernement du Québec l'ensemble des arriérés de TPS et TVQ concernant vos chauffeurs?

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Merci, Mme Ouellet. Je pense qu'il y a deux choses à travers la question que vous amenez qui sont importantes. La première, c'est que, vous savez, on opère dans plus de 40 villes au Canada, et, dans les autres provinces et dans ces villes-là, c'est Revenu Canada qui donne la directive par rapport à l'exemption de TPS, TVQ, et Revenu Canada dit que cette exemption-là s'applique dans le cas du covoiturage urbain. Et Revenu Québec se doit, selon notre compréhension, là, du pacte fiscal qui a été fait entre Revenu Québec et Revenu Canada, d'harmoniser ses stratégies fiscales à ce niveau-là.

Mais, au-delà de ça, ce qu'il est important pour nous de rappeler aujourd'hui, c'est que nous sommes prêts, si le changement se fait, à venir charger les TPS, TVQ à partir du premier dollar, mais, au-delà de ça, on va plus loin dans notre proposition au niveau des taxes et des impôts, c'est-à-dire d'amener le sommaire, qui serait donné trois, quatre fois

par année, donc à chaque trimestre, au gouvernement, pour s'assurer que les partenaires-chauffeurs respectent les obligations fiscales, tant au niveau des taxes de vente qu'au niveau de l'impôt sur le revenu, ce qui n'est pas le cas actuellement dans d'autres domaines du transport rémunéré. Et je pense que ça, ça démontre aussi une ouverture de notre part.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Je trouve ça malheureux de voir votre évitement. Vous savez très bien que c'est les lois du Québec, vous êtes au Québec, ce sont les lois du Québec qui s'appliquent. Je trouve vraiment triste de voir votre évitement à chaque fois, puis plaider pour toutes sortes de raisons.

Vous savez, nous sommes tout à fait d'accord avec l'innovation, avec les nouvelles technologies, avec les applications mobiles, puis d'autant plus quand c'est développé par des programmeurs au Québec, parce qu'on en a, des applications mobiles qui ont été développées au Québec. Ici même, à Québec, Taxis Coop en a. Taxi Diamond en a, les nouveaux taxis Téo en ont aussi. Nous sommes tout à fait d'accord avec les progrès technologiques.

Toutefois, il ne faut pas se servir de ces applications-là pour contourner les taxes, contourner les impôts, contourner les inspections et toutes les lois du Québec. Ce n'est pas de l'innovation ou du progrès, lorsqu'on fait du contournement de nos lois, c'est un affront aux lois du Québec.

Donc, encore là, je vous répète, ce serait bien de votre part de vous engager à payer tous les arriérés de taxes et d'impôts reliés aux activités d'Uber au Québec. Ce sont les lois fiscales qui s'appliquent.

Et je vais vous lire une partie du jugement du juge Guy Cournoyer, parce qu'à chaque fois vous disiez : Oui, mais il n'y a pas de juge qui a jugé. Les lois sont là, sont claires à interpréter qu'il y a des éléments de preuve pouvant justifier la conclusion qu'Uber avait commis les infractions fiscales alléguées et que le démarrage à distance... parce qu'en plus de ne pas payer des taxes, lorsqu'il y a eu une perquisition, vous avez démarré à distance les ordinateurs pour essayer d'enlever des informations, et le juge continue en disant : «...cette conduite, qui revêt toutes les caractéristiques d'une tentative d'entrave à la justice, permettait au juge émetteur de conclure qu'Uber voulait soustraire la preuve de sa conduite illégale à l'attention des autorités fiscales.» Ce n'est pas rien.

Premièrement, vous ne payez pas vos taxes, TPS, TVQ, ici. Deuxièmement, vous faites de l'évitement fiscal — on comprend que ce n'est peut-être pas illégal mais très immoral — en mettant tous vos revenus dans des paradis fiscaux.

Une multinationale, je ne sais pas où vous êtes rendus, à combien de milliards, en termes d'évaluation de compagnie, vous pourrez nous le confirmer, mais est-ce que vous pouvez nous confirmer aujourd'hui que vous allez collaborer en suspendant vos activités illégales le temps de nos travaux et en acceptant de payer complètement l'arriéré de la TPS au gouvernement du Québec? Puis, quand on parle de gouvernement du Québec, là, c'est de l'argent qui appartient aux citoyens et aux citoyennes du Québec, que vous refusez de payer, alors que des juges très clairement le disent, que la loi est extrêmement claire, et que tous les autres acteurs au Québec sauf vous appliquez. Donc, ce serait bien que vous ayez un début de collaboration et arrêtez d'avoir une attitude d'affronter les lois du Québec.

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

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Combien de minutes j'ai pour répondre à la question?

Le Président (M. Reid) : Encore 2 min 30 s.

Mme Ouellet : Oui, puis on va se prendre un autre... un petit peu de temps...

Le Président (M. Reid) : On va laisser terminer M. Guillemette.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Bien, je pense que c'est une question qui est très large, et il y a plusieurs points qui sont à adresser. Je vous remercie pour la question, Mme Ouellet.

La première chose, au niveau du jugement de la cour, on le reconnaît, ce jugement-là. C'est un jugement qui est clair au niveau du fait que Revenu Québec avait la capacité de venir saisir les documents dans nos bureaux et qu'ils ont aujourd'hui la capacité de pouvoir regarder ces documents-là, et nous collaborons à ce niveau-là.

Le reste de l'aspect légal au niveau TPS, TVQ est toujours devant le juge, est toujours en processus judiciaire, mais ce qu'il faut rappeler aussi, c'est qu'aujourd'hui on vient avec un projet pilote, on vient avec des propositions au gouvernement dans le but de nous entendre. L'objectif qu'on a aujourd'hui, c'est de trouver un terrain d'entente et un compromis avec le gouvernement. On veut faire preuve de notre bonne foi.

Vous parlez des arriérés au niveau des TPS, TVQ. Dans les prochaines semaines, je suppose que d'autres jugements vont pouvoir avoir lieu au niveau des taxes. Si tel est le cas, nous allons nous engager à rembourser ce qui sera dû à ce niveau-là.

Au-delà de ça, je pense que, dans l'aspect technologique des choses, quand on parle de technologies, on reconnaît grandement que les compagnies de taxi au Québec, au cours des dernières années, au cours des derniers mois, ont amené des nouvelles technologies, qui en effet ont été développées ici, et c'est une bonne chose, mais je pense que ce qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est ce que nous offrons comme type de service, c'est une alternative dans les transports que la population désire. La population désire des alternatives. Bien entendu, elle le veut, et on l'a entendu clairement, ce message-là. Et la population veut que ce soit fait sur une base équitable, et c'est pour ça qu'on amène ces propositions-là à la table aujourd'hui.

• (16 heures) •

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

Mme Ouellet : Oui, merci. M. Guillemette, effectivement, la population, à des taux au-delà de 75 %, souhaite que ce soit le même régime qui s'applique à tous les transporteurs rémunérés, donc les taxis. Et, juste vous dire, encore là, on souhaiterait avoir vos... Vous nous dites que vous voulez faire preuve de bonne foi? Bien, on aimerait ça voir un peu plus votre bonne foi, parce qu'à part le dire on a de la misère à... il n'y a pas d'action qui suit vos paroles.

La question du covoiturage, vous le mettez encore dans votre jugement, que vous faites du covoiturage urbain, alors que vous avez été condamnés à Paris pour 150 000 € d'amende pour publicité trompeuse, que ce n'est clairement pas du covoiturage, c'est du service rémunéré de transport, c'est du taxi que vous offrez. Ça a même été dit dans le jugement concernant la perquisition, que le juge, toujours Guy Cournoyer, conclut qu'Uber se livre bel et bien à du transport par taxi au sens de la loi, qu'Uber agit comme intermédiaire en services de transport par taxi sans détenir un tel permis, et que, même si l'application d'Uber se révèle être la version moderne et technologiquement avancée d'un service de répartition d'appels — et ça, on est d'accord avec les applications mobiles, ça, sur ça, on va s'entendre, les autres compagnies en ont aussi — Uber n'agit pas comme un intermédiaire neutre et passif, son intervention met en cause sa responsabilité pénale et potentielle.

Donc, je pense que c'est très clair même dans ce jugement-là, pas juste à Paris, que ce que vous offrez, c'est du taxi. Donc, je comprends que vous jouez avec les mots, mais ce serait bien...

Le Président (M. Reid) : C'est terminé. Le temps est terminé, Mme la députée de Vachon, depuis déjà plusieurs secondes.

Mme Ouellet : ...que vous respectiez nos lois.

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

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, M. Guillemette, M. Van Chau, M. de Le Rue, enchanté. Bonjour.

Alors, d'abord, je voulais saluer votre ouverture pour nous être arrivés avec une proposition, là, pour qu'on puisse introduire vos services de façon légale. Alors, on a eu plusieurs consultations, commissions par le passé, troisième et, je pense, la quatrième aujourd'hui, et, dans tous les cas, je n'ai pas senti d'ouverture beaucoup de la part du ministre des Transports pour améliorer le cocktail de transport que les citoyens demandent. Alors, je pense qu'en tant que législateurs on doit non seulement créer des nouvelles lois, mais adapter les lois actuelles en fonction des innovations, entre autres, ou des changements, ou de l'évolution de la société.

On l'a bien vu par le passé, pour faire un historique quand même court mais lointain quand même... Je reviens souvent avec l'histoire de Cornelius Vanderbilt à la fin des années 1700. Donc, ce n'est pas d'hier qu'il y a des conflits d'introduction de nouvelles façons de faire et que la législation traîne de la patte et doit s'ajuster, ça prend du temps. Donc, dans le cas de M. Vanderbilt, il transportait des gens entre Staten Island et Manhattan, et puis son père le faisait, lui l'a fait aussi. Et puis, pour compétitionner, bien, il a amené des services additionnels, un service de bar, entre autres, il a fait de l'animation, et donc il allait chercher de la clientèle d'autres puis, bon, ça frustrait certains, de sorte qu'il y a eu des injonctions contre lui disant qu'il faisait du service illégal, et tout. Mais à la fin de la journée, finalement, bien, il a gagné. Et puis les citoyens étaient rendus là, ils voulaient ça, et les lois ont dû s'adapter pour permettre ces innovations-là.

Alors, je sens qu'on a une problématique un peu semblable en ce qui vous concerne. La population le demande, dans certains cas l'utilise, et puis je pense qu'on doit faire preuve d'ouverture aux nouvelles innovations, bien que, j'en conviens et je le répète, on ne veut pas nuire, on ne veut pas... aux fonds de pension que les gens se sont créés au niveau de l'industrie du taxi, on trouve ça très louable, ce qu'ils ont fait, on veut même le protéger, mais, selon nous, il y a moyen de faire les deux.

Alors, j'aimerais un petit peu vous entendre au niveau du cocktail de transport. On attend entre autres, là, M. Labeaume, qui veut qu'il y ait un meilleur service au niveau du taxi. Il y a des périodes de pointe qu'à mon avis l'industrie traditionnelle du taxi ne peut pas toujours bien servir parce que, si elle engage du monde pour pouvoir servir les pointes, elle devra les remercier quand ce n'est pas là. Votre service peut paraître complémentaire. J'aimerais que vous me parliez brièvement comment vous voyez sincèrement la complémentarité de votre modèle d'affaires par rapport au taxi traditionnel.

Le Président (M. Reid) : Merci, monsieur...

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Merci pour votre question. Donc, l'aspect ici du service qu'on apporte sur le terrain, c'est-à-dire que, durant les périodes de pointe, si on prend un exemple, entre un lundi après-midi et un samedi soir, sur nos services, il y a quatre fois plus de partenaires-chauffeurs qui sont présents le samedi soir. Pourquoi? Parce que la demande est quatre, cinq, six fois supérieure le samedi soir. Et on vient combler un besoin dans le système des transports.

Vous savez, on fait partie du transport, du cocktail des transports au Québec. Il y a plusieurs autres joueurs, on est en train de parler d'un train électrique à la grandeur de l'île de Montréal qui va ajouter justement à ça. Et l'objectif ultime de tous ces joueurs-là, c'est de combattre l'auto solo, et la raison fondamentale derrière ça, elle est de deux ordres, la première au niveau des engagements gouvernementaux en termes de réduction de gaz à effet de serre, qui proviennent

grandement du transport routier, mais, deuxièmement, également, au niveau de s'assurer qu'on réduit la congestion routière. Pourquoi? 75 % des gens sur l'île de Montréal se déplacent avec leurs véhicules solos à tous les jours, il faut de nouvelles options pour les convaincre de changer leurs habitudes. Et les gens qui utilisent Uber ne prennent pas seulement Uber. Il y a eu des études qui ont été faites partout dans le monde. D'ailleurs, l'association des transporteurs... du transport en commun a fait des études par rapport à ça et démontre que les gens continuent d'utiliser le transport en commun et viennent compléter, souvent, pour le premier et le dernier kilomètre avec les services d'Uber.

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Surprenant : Je vous remercie. Vous avez fait état tantôt des valeurs des permis de taxi, qui, selon vos données, auraient très peu fluctué depuis 2013, là, entre 2013 et 2016. Il y a un peu de dichotomie dans ce qu'on entend. Dans certains cas, on parle qu'il y a une baisse drastique; par contre, on a entendu ce matin que c'était relativement stable. Mais vous confirmez par vos données... Ça semblerait être effectivement relativement stable.

Donc, dans un contexte où on a une valeur de permis qu'on voudrait protéger, dans votre proposition, au niveau du hêlage et à quelques autres égards, croyez-vous que non seulement ça pourrait les protéger, mais l'arrivée de nouvelles façons de faire, comme vous disiez... On dit en fait que les jeunes, aujourd'hui, sont moins axés sur l'auto. Leur symbole d'identité, c'est le cellulaire. J'ai deux enfants de 25, 26 ans qui n'ont plus d'auto, ils voyagent en transport en commun puis les autres modes alternatifs. Alors, l'introduction d'une plateforme comme la vôtre, croyez-vous qu'elle pourrait justement être efficace au niveau environnemental et susciter une demande additionnelle, transformer les façons de faire des gens de sorte qu'au bout du compte la valeur du permis pourrait être très peu affectée, voire même reprendre peut-être à la hausse, s'il y a une belle complémentarité qui s'installe? Comment vous voyez ça?

Le Président (M. Reid) : M. Guillemette. En 30 secondes.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Donc, rapidement, au niveau des individus, il y a un changement d'attitude au niveau de la population, qui souhaite pouvoir utiliser un cocktail des transports. On en fait définitivement partie. On n'est pas une solution unique, ça prend plusieurs joueurs. Mais je vous parlais rapidement d'UberPool, qui permet à plusieurs... Donc, l'économie du partage, c'est au niveau que les gens partagent leurs véhicules, leur actif, mais après ça les gens peuvent partager des courses à travers ça, et UberPool, à San Francisco, maintenant, 50 % de nos courses sont effectuées comme ça. Donc, il y a plus de gens dans une même voiture pour le même trajet, ce qui vient réduire le coût, ce qui vient compétitionner l'auto solo, mais ce qui vient également réduire les émissions de gaz à effet de serre. Je pense que c'est là qu'on peut avoir un impact concret et réel au Québec.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, MM. de Le Rue, Guillemette, Van... pardon, c'est Van Chau... Pardon?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui, attendez, pardon, c'est vrai, j'oubliais M. le député de Mercier. Désolé. Vous n'étiez pas là ce matin. Alors, vous avez la parole pour trois minutes.

M. Khadir : Très bien. Merci. Merci, M. le Président.

M. le Président, je pense qu'on assiste en ce moment, avec la présentation des représentants de la compagnie Uber, un peu le chant du cygne d'une compagnie, qui va avoir de sérieuses difficultés à opérer parce que c'est une compagnie malhonnête, essentiellement, et qui exploite ses travailleurs d'une manière qui est absolument inadmissible au XXI^e siècle. Tout le monde s'en rend compte, d'ailleurs, y compris des gens qui sont dans les start-up et dans tout ce qui est le plus moderne. Je pense à Steve Wozniak, un des cofondateurs d'Apple, qui dit de cette entreprise bien des choses, en fait que... il juge très sévèrement leur comportement envers le public, leurs manières trompeuses, surtout leur attitude trompeuse par rapport aux travailleurs du taxi. Vous savez que ça a été démontré en février par un journaliste du *Journal de Montréal*. Cinq jours d'affilée il a travaillé : en moyenne 4,60 \$ de l'heure, lorsqu'il a fait les calculs, que ça lui rapportait, 4,60 \$ de l'heure, alors que, pour répondre aux interrogations de la députée de Vachon, Uber enregistre 2 milliards de dollars de profit, 2 milliards dans les paradis fiscaux. On se rend compte que ce paradis fiscal pour Uber, c'est l'enfer pour ces travailleurs, pour ces chauffeurs, tant et si bien que les chauffeurs en Californie et au Massachusetts ont obtenu une entente hors cour à la hauteur de 100 millions de dollars pour les réparations obtenues, et Uber n'en parle pas. Et le comportement d'Uber, le fait qu'Uber soit bannie de plus en plus, dans plusieurs pays, dans plusieurs villes, je vous l'annonce, je l'annonce, va amener la chute de cet empire très rapidement, cette bulle va s'effondrer, cette bulle, à l'échelle internationale, va s'effondrer, et on sera fiers, au Québec, d'y avoir contribué, parce que c'est les réponses que nous donnons ici qui font en sorte que de plus en plus de gens partout dans le monde réalisent ce que représente Uber : une entreprise malhonnête, déloyale, qui trompe l'État et qui use de la fraude et de la fausse représentation pour opérer.

Ma question plus précisément, parce que je trouve les trois représentants fort sympathiques, c'est des jeunes du Québec : Est-ce que vous avez pensé à vous trouver un autre emploi? Est-ce que vous faites des démarches actuellement pour vous chercher d'autres emplois? Parce que vous ne pourrez plus opérer au Québec, et Uber va chuter.

Le Président (M. Reid) : Il vous reste 40 secondes pour répondre à ça.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : En effet, M. Khadir, on a plus de 25 employés au Québec, 8 000 partenaires-chauffeurs, et en effet, si le projet de loi n° 100 est adopté dans son ensemble, on devra probablement se trouver un nouvel emploi.

Mais je tiens à préciser deux choses par rapport à ce que vous dites. La première des choses, Apple, que vous citez en exemple, vous savez qu'ils ont investi 1 milliard de dollars dans notre plus gros compétiteur en Chine, donc ils encouragent...

M. Khadir : Oui, mais vous avez perdu le contrat.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Mais laissez-moi simplement terminer.

M. Khadir : Vous avez perdu tous ces contrats-là.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Non, non, mais...

Le Président (M. Reid) : M. le député, M. le député, il reste quelques secondes.

M. Guillemette (Jean-Nicolas) : Donc, je pense qu'Apple, que vous citez en exemple ici, a investi 1 milliard de dollars dans notre compétiteur parce qu'ils croient à ce modèle d'affaires là, qui vient combler certains aspects au niveau environnemental et lutter contre l'auto solo.

Deuxième chose que j'aimerais vous répondre, on a créé...

Le Président (M. Reid) : Merci. Malheureusement, le temps est écoulé, alors nous devons terminer maintenant. Alors, messieurs, merci pour votre contribution, merci pour être ici.

Et je suspends les travaux quelques instants pour que les prochains témoins puissent s'installer.

(Suspension de la séance à 16 h 10)

(Reprise à 16 h 13)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons nos travaux. Alors, je souhaite la bienvenue aux représentants du Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec. C'est bien de Québec, n'est-ce pas?

Une voix : De Québec.

Le Président (M. Reid) : Et vous connaissez la routine. Je vous demande de vous présenter et présenter les personnes qui vous accompagnent pour les fins de l'enregistrement. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation, par la suite nous aurons une période d'échange. À vous la parole.

Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec (RITQ)

M. Homsy (Abdallah) : Merci, M. le Président. Mmes et MM. les parlementaires, M. le ministre. Mon nom, c'est Abdallah Homsy. Je suis président de Taxis Coop 525-5191 et je suis le porte-parole du RITQ. À mes côtés, vous avez M. Mario Vézina, président de Taxi Coop Beauport, et M. Magella Gauthier, président de Taxi Coop Sainte-Foy.

M. le Président, pour nous, c'est une belle journée, aujourd'hui. On vient de faire une conférence de presse avec la ville de Québec et le maire Labeaume. Je suis heureux de vous annoncer que le maire et l'industrie du taxi ont signé une entente pour servir le Centre Vidéotron, pour répondre aux besoins de la clientèle, c'est la preuve que nous sommes capables de nous adapter — très beau, aux couleurs de la ville, bleu, avec la signature du maire. Ça fait que nous sommes fiers. Et on peut dire qu'on est capables de s'adapter.

Notre regroupement représente plus de 600 voitures et plus de 1 200 chauffeurs de taxi. Ces travailleurs détiennent ensemble plus de 120 millions de dollars en permis de taxi et ils exécutent plus de 2 millions de courses chaque année. Le RITQ représente plus de 95 % des taxis de la capitale, nous sommes donc le principal interlocuteur dans le domaine du transport rémunéré de personnes à Québec. Nous sommes ici pour vous faire part de notre vision sur le projet de loi n° 100.

Mais tout d'abord nous aimerions vous parler d'Uber, qui vient tout juste de nous précéder. Pour la troisième fois en moins d'un an, l'Assemblée nationale convoque la multinationale délinquante pour entendre sa vision du transport rémunéré de personnes. Qu'une entreprise qui a si peu de respect pour nos lois et nos droits soit admise ici nous révolte. Ces invitations répétées envers Uber laissent croire que l'entreprise est un bon citoyen corporatif. C'est comme si l'Assemblée nationale prêtait sa crédibilité à Uber, en la traitant avec autant de considération.

Au cours des deux dernières années, Uber s'est implantée au Québec en méprisant les règles en place. Ils ont inventé un jargon trompeur, Uber a fait croire qu'elle offrait un service de covoiturage pour éviter de récolter des taxes et payer de l'impôt. L'entreprise s'est opposée vigoureusement aux saisies de Revenu Québec dans les bureaux à Montréal, elle aurait même tenté d'effacer à distance des données informatiques incriminantes. Elle a privé 22 000 familles de

revenus essentiels, elle a privé 22 000 familles de leur gagne-pain sans le moindre remords. Elle a refusé de suspendre ses services illégaux malgré la demande du ministre des Transports. Pendant ce temps, l'entreprise a continué d'encourager des honnêtes citoyens à devenir des illégaux en payant des contraventions et en fournissant des voitures louées lorsqu'il y avait des saisies.

Aujourd'hui, les dirigeants d'Uber se présentent devant vous, soudainement tristes d'avoir agi de la sorte pendant deux ans. MM. et Mmes les parlementaires, je vous pose la question : Il était où, ce remords, au cours des deux dernières années? Il était où, ce doute, quand des milliers de chauffeurs de taxi ont manifesté dans les rues pour se plaindre du vol qu'ils subissent chaque jour? Elle était où, cette bonne conscience sociale, quand le ministre des Transports a demandé qu'on cesse les opérations illégales? Elle était où, cette bonne foi, quand Revenu Québec a voulu obtenir les données financières de l'entreprise? C'est toute une coïncidence qu'Uber Québec se découvre une conscience juste au moment où l'Assemblée nationale va sévir, c'est vraiment toute une coïncidence.

Ne soyez pas dupes. Uber Québec verse aujourd'hui devant vous des larmes de crocodile. Comme un criminel endurci devant un juge, Uber n'est pas désolée d'avoir posé des gestes répréhensibles; la multinationale est désolée de s'être fait prendre, elle est désolée que vous n'ayez pas plié devant son chantage et son intimidation. Uber vous fait aujourd'hui des belles promesses pour tenter de vous manipuler, dans l'espoir d'éviter qu'on la mette au pas, même si elle l'a pleinement mérité.

MM. et Mmes les parlementaires, sur Uber, nous vous disons : Ne vous laissez pas endormir. Les gestes d'Uber parlent plus fort que ses paroles. La multinationale n'a aucun respect pour le Québec et ses lois, elle l'a démontré abondamment.

Enfin, avant de parler de nous, nous aimerions vous poser la question suivante : Le gouvernement du Québec est-il capable de se faire respecter d'une multinationale qui utilise ses milliards pour ébranler la paix sociale et manipuler l'opinion publique? Le Québec est-il toujours un État de droit ou va-t-il s'écraser devant une multinationale qui tente de lui faire peur? Selon nous, c'est là le véritable enjeu pour le projet de loi n° 100.

Les membres du RITQ appuient fortement le projet de loi n° 100. Selon nous, il cible les bons enjeux et prend, de façon générale, les bonnes solutions. Nous appuyons le fait que le gouvernement maintient un seul régime pour les services de transport rémunéré de personnes. Nous sommes en accord avec le maintien des exigences actuelles envers le transport de personnes en ce qui concerne les permis, les assurances, les vérifications mécaniques et judiciaires. Nous croyons que le maintien du contingentement est la seule façon de ne pas précariser les revenus de 22 000 familles qui ont cru au système de gestion et qui ont investi 1,4 milliard de dollars. Nous sommes en faveur de la création du taxi-partage, un véritable membre de l'économie du partage, cette mesure diminuera les frais pour les usagers et minimisera l'empreinte écologique du transport. Nous attendons depuis longtemps une réforme de la formation des chauffeurs. Et surtout nous applaudissons que le gouvernement propose de suspendre les permis de conduire des illégaux, seule mesure capable de freiner Uber et ses chauffeurs complices, selon nous.

Toutefois, deux points importants devraient être ajoutés au projet de loi n° 100, selon nous.

Tous les véhicules nouvellement acquis pour faire du transport de personnes devraient obligatoirement être électriques ou hybrides. Il s'agit, selon nous, d'un petit prix à payer pour avoir le privilège de détenir un permis de taxi. Nous estimons que cette obligation devrait s'appliquer dès 2017 à tous les véhicules, sauf les minivans.

Nous sommes en faveur de la création d'un projet pilote pour l'étude d'un prix fixe pour les déplacements au Centre Vidéotron, comme c'est déjà le cas à l'aéroport de Québec. Cette infrastructure est nouvelle, des adaptations sont nécessaires. Cette mesure ferait en sorte que les clients ne feroient pas les frais de ces ajustements.

Enfin, nous aimerions conclure en vous disant qu'il n'est pas nécessaire de devenir illégal pour innover dans le taxi. Téo Taxi à Montréal et les membres du RITQ à Québec en sont des bons exemples. Dès 2014, les membres du RITQ se sont mis ensemble pour mieux répondre au Service de transport adapté de la Capitale, souvent appelé le STAC. Avec une centrale d'appel unique et en retirant les frontières de nos territoires urbains, nous avons diminué le temps de réponse, augmenté la satisfaction de la clientèle, diminué nos gaz à effet de serre et amélioré la rentabilité de nos entreprises, tout ça à l'intérieur du cadre légal.

• (16 h 20) •

Nous avons créé, il y a plus de deux ans, une application mobile, l'application Taxi Coop, disponible sur tout le territoire de ville de Québec, Lévis, même Chicoutimi, Laval, l'est de Montréal. Nos entreprises se sont unies pour travailler ensemble pour le bien du client. L'application a été téléchargée, à ce jour, plus de 22 000 fois, des dizaines de milliers de courses ont été réparties par l'application. Le client peut coter son chauffeur, ses notes nous permettent d'amener les délinquants devant le comité de discipline. De plus, tous nos véhicules sont munis de paiement de débit et de crédit. Il n'est pas nécessaire d'être hors-la-loi pour innover, nous en sommes la preuve.

MM., Mmes les parlementaires, il y a un autre point que nous voulons vous mentionner. Pour l'industrie du taxi, le temps de sanctionner Uber presse depuis longtemps. Voilà bientôt deux ans que nos travailleurs, qui ne gagnent pas des salaires astronomiques, voient leurs revenus diminuer à cause du transport illégal. Ils ont été patients, mais leur patience est maintenant terminée. Au cours des deux dernières années, deux juges se sont prononcés sur Uber. Le juge Cournoyer, de la Cour supérieure du Québec, a démolé Uber en qualifiant ses arguments de circulaires — autrement dit, Uber a fait de l'aveuglement volontaire. Le juge Pierre A. Gagnon, de la Cour du Québec, s'est choqué de voir constamment les mêmes récidivistes d'Uber dans son tribunal, il a même demandé qu'on augmente les sanctions contre eux. Plus de 1 000 véhicules ont été saisis, des milliers de plaintes ont été déposées. Pourtant, les poursuites pénales traînent toujours. Ça fait deux ans qu'on attend. Nous insistons pour que vous adoptiez le projet de loi n° 100 avant la fin de la session parlementaire actuelle, nous ne pourrions pas attendre un autre six mois. Nous vous invitons fortement à aller de l'avant rapidement pour le bien des 22 000 familles mais aussi pour le bien de tous les Québécois. Le transport illégal des

personnes a profondément perturbé la paix sociale, particulièrement dans les communautés ethniques. Si le Québec est un État de droit, il faut agir maintenant ou perdre toute crédibilité pour ces familles. Prolonger la situation de six mois, c'est courir un gros risque, à nos yeux.

Avant de prendre vos questions, j'aimerais simplement vous rappeler nos recommandations principales, la liste complète est à la fin de notre mémoire. Nous recommandons que l'Assemblée nationale adopte rapidement le projet de loi n° 100 dans sa forme actuelle. Nous sommes en faveur du maintien d'un seul régime pour le transport de personnes et des règles en vigueur actuellement pour ce service. Nous croyons au taxi-partage. Nous attendons impatiemment la suspension des permis de conduire des chauffeurs complices d'Uber. Nous estimons que tous les véhicules nouvellement acquis pour faire du transport de personnes devraient être électriques et hybrides à partir de 2017.

Et j'ajouterais qu'Uber propose aujourd'hui de suspendre ses services mais à condition que vous le laissiez travailler, que vous preniez ce qu'il a proposé, et ça, je pense, c'est aberrant.

Merci de votre attention. Il nous fera maintenant plaisir de répondre à vos questions.

Le Président (M. Reid) : Merci pour votre présentation. Nous passons à notre échange avec les membres de la commission, nous commencerons par le côté gouvernemental. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Daoust : Alors, M. Homsy, M. Gauthier et M. Vézina, bienvenue.

Écoutez, je commencerai par vous parler de la situation au Centre Vidéotron. Je suis content que vous ayez conclu une entente. En fait, c'était ce que l'on appelle dans l'industrie un «stress test», c'est que... Est-ce que l'industrie, dans un moment où on l'étire, où on lui demande de performer au maximum, vous êtes capables de le faire? Si vous n'aviez pas été capables de vous entendre, ça me mettait un «stress test» à moi, au niveau du projet de loi, alors disons que c'est une bonne chose d'avoir conclu cette entente-là. Et, s'il y a une qualité qu'on peut donner aux nouveaux modèles, c'est de vous avoir forcés à vous dépasser un peu.

Je pense qu'il faut se rappeler que, quand on va chercher, par exemple, quelqu'un à l'aéroport, la première personne dans la population que le visiteur voit, c'est le chauffeur de taxi. C'est l'image du Québec, c'est l'image que vous donnez à Québec, alors c'est important, c'est important, ça.

Et, vous savez, ce matin on a eu des discussions avec la Fédération des chambres de commerce, qui est d'accord avec une partie de nos propositions, puis il y a une partie où ils le sont moins, au niveau de la formation, considérant que, maintenant qu'il y a des GPS, on a moins besoin de formation. Moi, je pense que de mettre une formation sur la qualité du service va être indispensable. Il faut que vous ayez de l'uniformité dans la qualité du service. Il faut que l'image que vous projetez du Québec, ce soit quelque chose de très positif. Je vous le répète, vous êtes le premier citoyen que quelqu'un qui arrive de l'extérieur voit, rencontre, puis il va juger le Québec... tout de suite, il va commencer à juger à partir du chauffeur de taxi.

Alors, le «stress test», je suis content que vous l'ayez réussi. Vous m'en avez enlevé un.

Votre logiciel, aussi, j'ai eu l'occasion d'en parler abondamment et j'ai eu beaucoup de bons commentaires sur ça. Alors, c'est une application portable qu'il faut continuer de développer. Vous savez, le projet de loi prévoit aussi des montants d'argent pour être capable de vous appuyer dans ces démarches-là.

Par contre, j'ai dit aussi : C'est une industrie qui est en rémission. La vieille façon de faire du taxi, on ne pourra pas continuer de le faire comme ça, il faut aller avec une nouvelle façon. Et c'est pour ça que les heures de pointe... Puis, dans le cas ici, on parle du Centre Vidéotron. Et puis je comprends aussi qu'il y a une question de circulation, mais M. le maire Labeaume s'est engagé à régler aussi cette partie-là.

Vous avez proposé un tarif fixe du centre-ville au Centre Vidéotron. C'est une proposition qu'on peut regarder, là, le projet de loi n'interdit pas ces choses-là. À Montréal, il y a des tarifs fixes pour se rendre à l'aéroport, par exemple, il y a des situations d'exception qui peuvent...

Maintenant, j'aimerais qu'on se parle pendant un petit peu de temps, là, le temps qui nous est dévolu... Vous parliez de comment vous voyez la formation si on l'axe sur la qualité des chauffeurs. Vous feriez quoi pour améliorer la situation actuelle?

M. Homsy (Abdallah) : Pour la formation?

M. Daoust : Oui.

M. Homsy (Abdallah) : Bon, nous, depuis la première commission parlementaire, on a toujours déposé une chose, on dit que la formation doit être vraiment une formation d'ambassadeur. Ce que vous dites, M. le ministre, c'est vraiment le caractère d'un chauffeur de taxi, un chauffeur de taxi doit être un vrai ambassadeur. Mais, pour qu'il soit un ambassadeur, il faut qu'il connaisse sa ville, O.K., on reconnaît qu'il y a beaucoup de monde qui embarquent dans l'industrie du taxi qui viennent d'immigrer au Québec... ou des gens qui sont ici qui ont décidé de faire du taxi, mais le plus important, c'est être ambassadeur.

Quand on parle d'ambassadeur, on parle de quelqu'un qui connaît ses sites touristiques, qui connaît, par exemple, l'hôtel du Parlement, à Québec, qui connaît le Château Frontenac, qui connaît un petit peu d'histoire. Ça fait que nous pensons qu'une formation, disons, pas complètement de guide touristique mais à moitié de guide touristique... je pense que c'est nécessaire pour le chauffeur de taxi. Il faut que le chauffeur de taxi, il soit capable d'amener le client à savoir qu'est-ce qui se passe dans sa ville à chaque nuit, où est-ce qu'il y a des événements, c'est quoi, les fêtes, où est-ce qu'il est, le Musée du Québec, il faut qu'il connaisse l'histoire. Puis je pense que, si on enlève un petit peu de toponymie...

Comme vous dites, le GPS peut nous aider, mais il faut qu'il connaisse les grands attraits touristiques de chaque ville, et ça, une formation de ce qu'on appelle formation de guide touristique peut aider énormément. Pour chaque ville. Je ne parle pas d'une même formation pour tout le monde, parce que la ville de Québec, elle est différente de Montréal. Il faut que le client à Québec... Aujourd'hui, on parle du Centre Vidéotron, mais on peut parler aussi des touristes qui viennent par bateau. C'est une clientèle qui n'existe pas ailleurs, ça fait que nos chauffeurs de taxi à Québec doivent être formés pour ça. Puis, à Montréal, je ne peux pas parler pour Montréal. Ça fait que ça prend des formations pour la ville de Montréal, que ça prend aussi pour chaque région.

Le Président (M. Reid) : J'ai une demande de la part du député de Dubuc. M. le député de Dubuc.

M. Simard : Oui, merci, M. le Président. M. Homsy, bienvenue à vous et également à vos collègues, M. Homsy.

J'ai une question, puis ce n'en est pas une à la fois, parce que vous allez avoir certainement des argumentaires, puis ça aussi, vous avez entendu... Bon, vous avez des enfants, bien sûr, je ne sais pas quel âge ils ont, mais ils sont sûrement fervents de haute technologie, comme l'ensemble des jeunes d'aujourd'hui. La question que j'aimerais vous poser : Vous entendez justement vos enfants, les jeunes par rapport aux nouvelles technologies. Quelle solution proposez-vous à ces jeunes et à tout... à l'ensemble des clients qui sont fervents des nouveaux outils de transport urbain? Et puis justement pour peut-être aussi pour convaincre mes amis d'en face et, bien sûr, pour l'ensemble des gens qui écoutent vos propos, vous avez sûrement des solutions à proposer pour régler cet ensemble de problèmes là.

• (16 h 30) •

M. Homsy (Abdallah) : Oui, mais j'aimerais bien commencer par le dernier.

M. Simard : Allez-y.

M. Homsy (Abdallah) : Vos amis d'en face, ils sont tout à fait d'accord. Ils étaient d'accord, en tout cas, puis là ils viennent de changer d'avis.

Pour ce qui est de la technologie, on est certains sur quelque chose : que nous, on développe, on fait notre devoir, dans l'industrie du taxi. On veut avoir des applications. Aujourd'hui, c'est vraiment de la mauvaise information de dire qu'Uber, c'est innovateur. Oui, l'application, elle est innovatrice. Et c'est ce que j'ai expliqué à mes enfants. Mon fils, la première question qu'il m'a demandée... Et Deepak, il a 19 ans, d'ailleurs, puis j'en ai à 16 puis j'en ai à 10 ans. La première question qu'il m'a demandée : Qu'est-ce qu'ils font de différent que vous? Sincèrement, je n'étais pas capable de répondre. Je lui ai dit qu'ils ont une application, mais qu'est-ce qu'ils font de différent de moi, d'un chauffeur de taxi, il n'y a rien, rien, mais rien. On parle... La seule chose, ils peuvent changer des fois des mots, mais, la différence du travail, il est pareil. Ça fait que, si les jeunes veulent avoir une application, on va faire l'application.

Aujourd'hui, la beauté du projet de loi n° 100 va nous permettre peut-être, s'il est adopté tel qu'il est, qu'on soit capables de modifier certains prix, qu'on soit pour ou qu'on soit contre, mais, si c'est ça, ce qui s'en vient... Parce que le premier argumentaire, pour les jeunes, c'est quoi? C'est que le jeune, il ne veut pas payer beaucoup d'argent puis il veut voir ses voitures; aujourd'hui, on voit les voitures par notre application. Mais, quand je réponds à mes fils : Ne prenez pas l'argent qui n'est pas à vous, aujourd'hui, quand Uber décide de prendre de 40 % de l'argent de TPS, TVQ, des retenues à la source, des impôts pour dire aux gars : Voici votre cadeau, ça, c'est un cadeau de Grec. Je dis à mes enfants : Soyez intelligents, ne vous faites pas duper en disant que c'est beau et c'est correct. C'est aussi simplement que ça.

M. Simard : Mais... M. le Président, est-ce que...

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

M. Simard : Une minute?

Le Président (M. Reid) : Il vous reste encore du temps.

M. Simard : Oui. Maintenant, M. Homsy, vous vous êtes entendus avec la ville concernant le Centre Vidéotron. Vous avez parlé, bien sûr, des croisières. Est-ce que vous avez déjà connu des problèmes par rapport à un bon service, par rapport aux croisières? Sinon, bon, quelles mesures entendez-vous prendre pour aider ces gens-là? Et parce qu'il faut bien se le dire, au Centre Vidéotron, il y a beaucoup de monde qui arrivent là avec leurs voitures. Maintenant, les croisières, ils sont très rares, ceux-là qui arrivent avec leurs voitures, je pense qu'il n'y en a pas. Et, lorsque vous avez trois bateaux en rade ici, à Québec, ça a beaucoup de demande, et, pour bien servir, justement, le touriste... J'aimerais vous entendre à ce niveau-là.

M. Homsy (Abdallah) : Parfait. La première chose : Toute industrie passe dans des moments difficiles. L'industrie qui est intelligente, c'est une industrie qui est capable de s'adapter, ça veut dire on s'assoit, on communique.

Quand les bateaux, ils ont commencé à arriver, en 2009, 2010, on avait une petite problématique, effectivement. On s'est assis avec les gens de la ville puis on a dit de quelle manière... notre vision d'améliorer le service aux bateaux, et ils ont mis un genre de comité, puis on est toujours en collaboration avec eux autres. Puis on a réussi très facilement à dépasser cette mesure-là. Première mesure, on s'est entendus, toutes les compagnies, de donner un bon service là-bas. On a toujours les bordereaux, on sait qui qui embarque et combien.

C'est pour ça qu'on a été capables de s'engager avec le maire Labeaume... Parce que, ce matin, j'ai entendu parler qu'avec 300 véhicules il n'y aurait pas assez de véhicules pour la ville de Québec. Il y a 600 permis, 627 permis qui sont émis pour travailler 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Nous, on s'est engagés juste sur 300, le reste, ils vont travailler ailleurs, O.K.? Ça fait qu'il y avait 25 000 personnes aux bateaux quand ils débarquent. Ce qu'on oublie, c'est qu'il y a un débarquement et en même temps un embarquement à l'aéroport, et en même temps qu'il y a un débarquement à l'aéroport il y a un embarquement de l'autre côté, ça fait qu'on multiplie par deux. Puis on a été capables très bien d'ajuster puis on n'a jamais entendu dire qu'on n'a pas donné de service, sauf qu'il y avait un genre de façon... On a très bien travaillé, on a collaboré avec la ville. M. le maire, il avait confiance en nous parce qu'il sait qu'est-ce qu'on a fait avec le Port de Québec puis il sait très simplement qu'on est des bons citoyens corporatifs. Nous, on s'est engagés puis on veut réussir avec le Centre Vidéotron. M. le maire, il est content, il est heureux puis il sait qu'on est des gens honnêtes, c'est pour ça qu'il s'est engagé puis c'est pour ça... Nous, on a toutes ces solutions-là.

Remarquez, je vous donne rapidement... Au Port de Québec, quand le bateau se vide, il y a des fois un débarquement de 500 personnes puis un autre débarquement 30 minutes plus tard, puis on réussit à vider ça en dedans de 30 minutes en attendant le deuxième débarquement, parce qu'eux autres, ils viennent par ligne rouge, jaune, verte, de 7 heures du matin, par exemple, à 10 heures. On fait ça pendant toute la journée. On ne manque pas de véhicules puis on est capables de servir.

Le Président (M. Reid) : Oui, monsieur... j'ai une demande aussi de la part du député de Maskinongé.

M. Simard : Bien, je vais laisser mon collègue, M. le Président, poser ses questions.

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

M. Plante : Merci beaucoup. Écoutez, je vais changer carrément de sujet pour en revenir... Parce que vous avez dit tantôt que vous étiez prêts et que même vous seriez totalement en accord vers une imposition gouvernementale pour le renouvellement de votre flotte de véhicules, une imposition obligatoire d'un véhicule électrique, si j'ai bien compris. Vous avez dit : Sauf les minivans, là, il y a divers modèles, mais ça, on pourrait en discuter longuement.

Quand vous me dites ça, moi, ce qui m'intéresse, c'est au niveau... Votre association représente 1 200 chauffeurs, donc au moins 1 200 voitures, peut-être même plus.

Une voix : 600 voitures.

M. Plante : 600 voitures. Donc, si je comprends bien, donc, vous renouvelez votre flotte à tous les quatre, cinq ans, je présume.

M. Homsy (Abdallah) : Nous autres, on est 627 véhicules. La moyenne aujourd'hui à Québec, on a à peu près entre 70 % et 80 % de nouveaux véhicules qui sont déjà hybrides. Ce que nous, on propose, c'est qu'on peut l'être, hybride ou électrique, dépendant s'il y a des bornes électriques ou non.

En général, la moyenne d'âge, aujourd'hui, c'est trois ans, aux trois ans que les voitures changent. C'est ça, la moyenne.

M. Plante : Puis, comme vous l'avez mentionné tantôt, d'ici, donc, vous dites... à partir de 2017, s'il y avait une imposition gouvernementale qui dirait : Tous les détenteurs de permis de taxi sont obligés de faire le remplacement soit hybride ou 100 % électrique, rechargeable, vous seriez en accord et vous en feriez la promotion auprès de vos membres?

M. Homsy (Abdallah) : Oui, monsieur. Regardez, c'est plus qu'une promotion. Aujourd'hui, la rentabilité, on sauve aussi un petit peu des dépenses d'essence. Ça fait que, puisque l'hybride... En 2009, c'était un petit peu difficile pour nous, on ne savait pas, la réalité, c'est quoi. Aujourd'hui, on connaît l'hybride, c'est que c'est un produit qui est fiable, c'est un produit qui est capable de toffer beaucoup, de faire du millage aussi, et c'est un produit qu'aussi il est rentable. Ça fait qu'on a deux choses : rentable puis écologique. Puisqu'il est rentable, je n'ai pas besoin de convaincre mes collègues, parce que les temps sont durs, ça fait qu'un petit peu moins d'argent... de dépenses, ce sera mieux pour nous.

M. Plante : Puis vous avez dit que vous préférez encore, là, les modèles hybrides rechargeables parce que dans certains secteurs l'offre de bornes de recharge n'est pas disponible, si je...

M. Homsy (Abdallah) : On ne connaît pas encore la vision de la ville de Québec et la vision du gouvernement envers la ville de Québec, mais, avec des bornes électriques, ça peut nous aider beaucoup notre décision.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Maskinongé? M. le ministre?

M. Daoust : Oui. Bien, peut-être, en terminant, une des choses que j'aimerais que vous nous parliez, c'est la modulation des tarifs. Et une autre question qui nous a été... un des points qui a été soulevé ce matin, c'est que tous les indépendants devraient appartenir ou... travailler à travers un intermédiaire. Vous pensez quoi de ça?

M. Homsy (Abdallah) : Bien, nous, on pense qu'il faut qu'il y ait ce qu'on appelle une équité aussi dans les règlements puis que tout le monde soit bien... Je prends un exemple : un intermédiaire qui prend une décision d'habiller... un code vestimentaire, si la loi ne le prévoit pas, les indépendants, il ne sera pas appliqué.

Ça fait que je pense qu'un règlement pour tout le monde, pour les intermédiaires, c'est très important, parce que la différence entre un indépendant... Nous, à Québec, il n'y en a pas beaucoup, d'indépendants, mais je donne un exemple : Un client qui embarque dans une voiture d'indépendant où est-ce que ce n'est pas affiché, il n'y a pas de numéro de téléphone, les plaintes vont où? Quelqu'un qui oublie... un objet perdu, il s'en va où? Quand on est attaché à un intermédiaire, c'est très facile de rattraper, de trouver la personne.

Deuxième chose : avec un intermédiaire, on est capable d'avancer plus avec la technologie, avec les tablettes, un intermédiaire peut aider beaucoup, beaucoup, beaucoup un propriétaire à avoir tous ces produits-là, que ce soit la tablette, que ce soit le iPhone, ça dépend, le logiciel.

Ça fait que question pour la clientèle... Afficher le site Web pour les plaintes, pour les objets perdus. Qu'il y ait une discipline, parce qu'un privé il n'y a pas de discipline, il n'est pas suivi par la discipline. Ça fait que nous, on pense qu'un intermédiaire partout, c'est très important.

M. Daoust : Et la contrepartie de ça, c'est que...

Une voix : ...

M. Daoust : Ah! Bien, écoutez, je vais laisser mes collègues...

Le Président (M. Reid) : Je pense qu'il vaut mieux arrêter là, il reste à peine deux secondes. Alors, nous allons passer maintenant à l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Dans un premier temps, je voudrais saluer M. Homsy, M. Gauthier et M. Vézina. Donc, merci d'être venus en commission parlementaire. Mais vous me permettez de prendre peut-être une ou deux minutes en introduction pour souligner... Parce que vous avez présenté dans votre mémoire, puis je pense que c'est important de le dire, tout ce que vous avez fait en innovation, parce qu'il y a de l'innovation qui s'est faite au Québec avant même l'arrivée d'Uber, vous n'avez pas attendu l'arrivée d'Uber, et je veux le répéter parce qu'il y a comme un mythe qui circule. Donc, depuis déjà plus de quatre ans, paiement par carte de crédit, par carte de débit. Vous avez remplacé les radios par des tablettes. L'application des GPS, ça fait longtemps que vous l'utilisez. Une application mobile déjà depuis deux ans, ça veut dire que le développement s'est fait bien avant, et, je le répète, avec des programmeurs de Québec — c'est le fun que vous créez de l'emploi ici. Des ententes avec l'aéroport, avec les croisières. Vous avez déjà commencé à négocier en 2009-2010, donc bien avant l'arrivée d'Uber, concernant toute la question des territoires, donc. Puis l'application Taxi Coop, l'application mobile, c'est un concept qui... pour l'ensemble du territoire, donc le taxi le plus proche, qui s'applique. Vous avez développé aussi des nouvelles applications Web, Taxi Valet, destinée aux hôteliers, pour faciliter les départs matinaux, les hôteliers peuvent appeler plusieurs voitures de taxi via leurs ordinateurs et suivre leurs déplacements sur leurs écrans. Je tenais à le mentionner parce que souvent on n'a pas cette perception-là. Et vous avez même encore tout dernièrement développé une application pour l'évaluation du service client et vous avez même écrit : «Les chauffeurs qui reçoivent constamment [une mauvaise évaluation] des clients sont rencontrés par le comité de discipline de chacune de nos entreprises.» Donc, je tiens à le souligner. Bravo pour toutes les innovations que vous avez faites!

Et les innovations se font aussi dans l'industrie du taxi. Ça pourrait être peut-être plus généralisé, et je pense que, ça, on est d'accord, mais il s'en fait aussi dans l'industrie du taxi.

Sur les questions, je voulais revenir sur votre recommandation de la page 18 où, concernant la question de l'émission des permis et la gestion de l'offre, vous suggérez que cette décision-là reste à la Commission des transports du Québec, qui fait plusieurs études, c'est public, fait des consultations, plutôt que ce qui est écrit dans le projet de loi, que ça devienne un projet discrétionnaire du ministre. Donc, je voulais vous entendre sur ça.

• (16 h 40) •

M. Homsy (Abdallah) : Oui. L'émission des permis, c'est très important, par la Commission des transports, parce que... Je commence par un élément qui s'appelle la transparence. À la Commission des transports, il va y avoir des études, il va y avoir des audiences publiques où est-ce qu'on va entendre tout le monde, il va y avoir une étude du marché pour savoir. Je vais le répéter, ce n'est pas par manque de confiance au ministre actuel, on sait que les choses peuvent changer. La seule chose, on ne peut pas vivre toujours avec, comme on dit, un couteau dans le dos, qu'on ne sait pas quand est-ce qu'il va y avoir des permis qui vont être émis.

Et ça, c'est un grave danger, surtout pour les institutions financières. Si une institution financière, elle sait que, dans telle place, ce qu'on appelle présentement le quota n'est pas atteint, ça veut dire qu'ils peuvent émettre des permis, ça fait qu'elle ne voudra jamais le permis. Dans un cas pareil, si ça reste de cette façon-là, où est-ce que ça peut être discrétionnaire, ça peut être très dangereux pour nos valeurs de permis ainsi que pour notre travail.

Mme Ouellet : Pour la question des territoires... Parce que, vous dites, bon, dans la région de Québec, vous avez — en tout cas vous me corrigerez, là — avec l'application mobile, traversé un peu les territoires, vous avez fait des ententes. Est-ce que vous êtes d'accord avec le projet de loi où, sur la question des territoires, le ministre s'approprie le pouvoir discrétionnaire de délimiter les territoires, plutôt qu'anciennement par la Commission des transports du Québec?

M. Homsy (Abdallah) : Nous, on travaille présentement sur un projet pilote, on est déjà sur l'application d'un projet pilote où est-ce que tout le monde a travaillé de façon... on s'entend. Même, le projet pilote, il a été affiché.

Nous croyons fortement aussi que, dans la Commission des transports, ça serait une vraie étude pour savoir c'est quoi, les fusions d'agglomérations, parce que les fusions d'agglomérations, c'est énorme. Est-ce que la fusion d'agglomérations va se baser juste sur la ville? Est-ce que ça va être plus large que la ville? C'est quoi, la carte? Comment elle va être déterminée? On préfère que ce soit par la commission parce que le calendrier être affiché d'avance puis on sait les intentions. Après ça, on verra.

Mme Ouellet : Autre sujet, sur la modulation des tarifs, à votre page 15, vous dites que ça doit être des tarifs qui doivent être fixés par la Commission des transports du Québec. Je me demandais ce que vous pensiez de l'article 19 de la loi... en fait pas de la loi, du projet de loi n° 100, où, le tarif, ils disent : «Le prix d'une course peut également différer des tarifs établis par la commission, selon le moyen technologique utilisé...» J'imagine, on appelle ça les fameux... les programmes, là, qui font le calcul des prix. Est-ce que vous êtes d'accord avec cet article 19 là?

M. Homsy (Abdallah) : Nous, on est d'accord pour une sécurité pour la clientèle. Depuis le début, quand on a entendu parler de modulation de prix, on ne sait pas qu'est-ce que ça va amener, la modulation de prix, on a peur que ça amène un élément d'insécurité. C'est pour ça, tantôt, si vous avez remarqué, dans notre exposé on a dit, pour le Centre Vidéotron, si on est capable d'avoir un prix fixe. Le but d'un prix fixe, c'est juste pour sécuriser le client, s'il y a un trafic, que le client ne perd pas puis a peur que ça monte à 20 \$ ou 25 \$, un voyage qui est de 5 \$ ou 10 \$.

Ceci dit, avec la Commission des transports, s'il y a un moyen de voir, établir... Autre que les logarithmes, parce que, là, on change. Puis je me demande la question pour... s'il y a des indépendants, dans ce temps-là, comment on va évaluer le prix, si c'est l'intermédiaire qui va le faire, ou de quelle manière, ou si c'est par application.

Ça fait que nous préférons que ce soient des montants qui sont déjà prévisibles mais avec la commission, oui.

Mme Ouellet : Donc, ce que je comprends, c'est que vous êtes d'accord avec des tarifs qui sont fixés par la Commission des transports. Il peut y avoir une modulation mais en autant qu'elle soit prévisible, mais pas par un algorithme de programmation qu'on ne sait pas sur quoi ça se base.

M. Homsy (Abdallah) : Exactement, exactement.

Mme Ouellet : Parfait. Dans vos autres suggestions, on en avait déjà parlé, mais c'est la première fois que je le vois aussi clair que ça, vous suggérez des caméras de sécurité dans les véhicules.

M. Homsy (Abdallah) : Oui, c'est très important pour la sécurité. Regardez, il y a beaucoup de choses, madame, dans le taxi, qui se passent. Des fois, on a des plaintes qui ne sont même pas fondées, et c'est des plaintes qui sont très sérieuses, qui peuvent détruire une personne, aussi simplement que ça, psychologiquement. Quelqu'un qui se fait faire une grosse plainte, là, qui n'a rien fait du tout, puis c'est ma parole contre quelqu'un, c'est un petit peu difficile.

Aussi, il y a un élément de sécurité. Vous savez, ce que moi, je n'ai jamais vu en 15 ans, 20 ans, dans les trois dernières années il y a eu deux meurtres dans l'industrie du taxi, puis ça a pris du temps avant de trouver quelqu'un. On est souvent laissés tout seuls avec quelqu'un qui est en arrière de nous, mais je pense qu'une caméra peut être un élément très, très dissuasif.

Mme Ouellet : Donc, ce que je comprends, pour vous, la caméra est un élément de sécurité tant pour le client que pour le chauffeur, et ça permet, à ce moment-là, d'avoir le portrait clair de ce qui s'est passé, et non pas basé sur des interprétations et la parole d'une personne contre une autre.

M. Homsy (Abdallah) : Mais, quand on parle de ça, il faut que ce soit une caméra qui est contrôlée par la Cour du Québec ou par la police.

Mme Ouellet : Parfait. Merci de la précision, je pense que c'est important.

Peut-être en terminant, parce que je sais que mon temps file rapidement, ça va tellement vite, je voulais quand même souligner, dans vos recommandations, que vous appuyez, là, des règles permettant le taxi-partage. Je pense que ça, c'est une innovation du projet de loi intéressante.

Vous suggérez aussi que tous les véhicules soient hybrides ou électriques, là, en 2017, donc, on comprend, sauf les fourgonnettes, parce que la technologie n'est pas encore là, et l'instauration d'un tarif fixe pour le Centre Vidéotron. Puis, ce tarif fixe là, est-ce que vous souhaiteriez que ce soit à l'intérieur de la loi ou à l'intérieur d'un règlement?

M. Homsy (Abdallah) : Mais présentement je demandais un projet pilote pour voir comment on va le faire, de quelle manière. Puis je pense que la ville doit donner son opinion là-dessus. Ça fait qu'un projet pilote, il peut nous... pour la suite des choses.

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

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, M. Homsy, M. Gauthier, M. Vézina, bonjour. Alors, on vous remercie d'être ici.

Et puis, bon, alors, rapidement, bien, je n'ai pas grand temps, alors je vais aller rapide, je voulais d'abord vous féliciter au niveau de votre application Taxi Coop, qui fonctionne très bien, et puis également pour le projet pilote, là, au niveau des appels reçus, qui permet maintenant à la voiture la plus près, sans égard aux territoires respectifs, de pouvoir bien servir le client, parce que c'est ce qui nous intéresse beaucoup au niveau de la résultante, là, de la commission, c'est que le consommateur soit le mieux servi possible. Donc, vous avez fait des pas dans ce sens-là, et je vous en félicite.

Ce que je voudrais vous mentionner au niveau, là, de la situation que l'on vit, là, au niveau de possibilité que d'autres joueurs puissent s'introduire, ça s'est vu dans d'autres domaines. On a vu, au niveau des institutions financières, le courtage, le courtage et escompte, l'immobilier, valeurs mobilières. Dans les deux cas, il y a des joueurs qui s'installent avec des plateformes, qui créent un changement, et le joueur traditionnel doit s'adapter mais quand même faire de la place à l'autre joueur qui vient s'introduire. Alors, il y a un peu une dichotomie avec ce qu'on a accepté par le passé au niveau de d'autres situations. Avec ce que le projet de loi propose présentement, on ne donne pas de place à d'autres, alors... Puis, écoutez, on n'essaie pas de défendre Uber ni d'être contre l'industrie du taxi. Notre position, c'est qu'on veut un meilleur cocktail, le meilleur cocktail possible pour le consommateur, donc, qui va en bénéficier.

Alors, on parlait, plus tôt aujourd'hui, là, de volume d'affaires. Vous, ce qui vous préoccupe, c'est la valeur, finalement, du permis, essentiellement, que vous avez. Vous ne croyez pas qu'avec l'arrivée de d'autres technologies ça puisse permettre au contraire une croissance de votre chiffre d'affaires, et donc que ça pourrait être plus, plutôt, perçu comme bienvenu, de voir d'autres joueurs du type d'Uber venir s'installer, qui va introduire chez les gens des habitudes différentes, et puis peut-être moins posséder de voitures, puis, donc, de plus utiliser des solutions comme la vôtre?

M. Homsy (Abdallah) : Mais là c'est là le problème, M. le député. Parce que vous parlez de technologie. La première journée qu'Uber a commencé au Québec, il a commencé à Montréal avec les taxis, avec la même application, sauf que c'est plus rentable pour lui d'aller avec des gens qui font la même chose que le taxi mais avec autre que leur permis. Le problème, ce n'est pas l'innovation, il faut séparer les choses. Le problème, c'est dans le chauffeur qui fait le transport. Et malheureusement ça prend un chauffeur de taxi pour comprendre que lui, il fait la même chose que moi.

Mais l'application, c'est correct. Uber, s'il veut continuer à travailler dans le cadre actuel du projet de loi, je pense qu'il peut très bien être capable de travailler.

Alors, qu'il fait du taxi, on est capables. Non, ça n'augmentera pas notre chiffre d'affaires. Le problème, M. le député, c'est la compréhension où est-ce qu'on s'en va. Vous, personnellement, vous avez dit que... au mois de juin, vous avez déclaré comme de quoi Uber, il ne fait pas de covoiturage, il... Vous avez appuyé le projet de loi n° 36 et vous avez appuyé le projet de loi n° 67, mais vous êtes contre le projet de loi qui est 100. C'est vrai que je ne fais pas de la politique, mais je suis un petit peu embêté à comprendre, à suivre la position. Ce n'est pas qu'on dit qu'on est contre vous ou votre orientation, c'est qu'on essaie d'analyser ce que vous dites, et c'est là qu'on est perdus. Pourquoi vous êtes pour le projet de loi n° 36? Pourquoi vous dites qu'Uber, il ne peut pas être rémunéré — c'est vos propres mots — vous dites que vous êtes pour le projet de loi, pour la loi n° 67, qui d'ailleurs y définit les choses, puis là vous vous dites contre le projet de loi n° 100? C'est là qu'on est perdus, puis on aimerait bien vous suivre.

M. Surprenant : Écoutez, je croyais que c'était moi qui posais les questions, mais... Mais, pour être bien précis avec vous, là, quand même, rapidement, oui, on a voté pour ces projets de loi là. Écoutez, on veut en fait idéalement que les solutions qui sont proposées aux citoyens soient légales. On est conscients, comme je le disais plus tôt, que, dans bien... de nombreuses innovations technologiques ou autres innovations simplement, elles s'introduisent, les citoyens les utilisent, puis on doit, après ça, modifier les lois pour rendre ça légal. Donc, c'est un peu ça qui est l'aspect derrière tout ça.

Alors, maintenant, j'aimerais qu'on parle de l'entente de Vidéotron et des conséquences peut-être que ça pourrait avoir. Vous avez fait état tantôt d'une entente de laquelle vous êtes très satisfaits. On est contents pour vous, mais je veux m'assurer qu'au niveau des citoyens... que le consommateur soit bien servi avec cette entente-là aussi.

Alors, voulez-vous m'expliquer comment vous entendez fonctionner? Dans le sens que je comprends que vous allez mettre un nombre de véhicules disponibles, mais qu'est-ce qu'il va arriver pour les autres événements ou les autres usages que les gens font traditionnellement? Si vous vous déplacez d'un endroit à l'autre, bien, l'endroit précédent va écopper, finalement, d'un manque de voitures. Comment vous entendez fonctionner?

Le Président (M. Reid) : En une minute, s'il vous plaît.

• (16 h 50) •

M. Homsy (Abdallah) : En une minute. J'ai déjà répondu à la question en disant qu'on a eu l'expérience avec des bateaux, 25 000, le débarquement, on a été capables. Puis, vous savez, le Centre Vidéotron, tel que le maire, il l'a expliqué, ça s'en va vers les hôtels. Généralement, en 12 minutes, on est capables de servir ce voyage-là du Centre Vidéotron jusqu'à la ville de Québec. Mais le meilleur exemple que je peux vous inviter, M. le député, c'est de voir comment on gère 25 000 personnes avec des bateaux en une journée que le monde débarque, puis c'est beaucoup plus rapide et beaucoup plus gros que le Centre Vidéotron, puis on est capables à deux places en même temps, que ce soit à l'aéroport, que ce soit au Port de Québec.

M. Surprenant : ...quand même une insatisfaction...

Le Président (M. Reid) : Il reste juste le temps pour un commentaire, si vous voulez.

M. Surprenant : Pardon?

Le Président (M. Reid) : Il vous reste un peu de temps pour un commentaire.

M. Surprenant : O.K. J'entendais comme une insatisfaction de la part, là, des autorités ici, mais en fait je n'ai pas plus de commentaires que ça, j'aurais des questions plus longues à poser. Donc, je vais céder la parole.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Merci. Alors, nous passons maintenant au temps réservé aux députés indépendants. M. le député de Mercier.

M. Khadir : Merci, M. le Président. Oui, parfois, bon, il y a des éléments qui sont mentionnés qui font qu'on a de la difficulté à suivre les orientations politiques, mais je pense qu'il y a un souci réel de la part de mon collègue de s'assurer que les citoyens du Québec sont servis par la meilleure technologie et de la manière la plus, je dirais, honnête et conforme à la loi. Moi, pour ma part, je crois que, si on est intransigeant pour les moindres irrégularités, par exemple, d'un fonctionnaire ou d'un sous-ministre au ministère des Transports, pour être cohérent avec ça, il faut qu'on soit encore plus intransigeant... Quand on est intransigeant avec les petits, il faut être encore plus intransigeant avec les gros, hein, les forts, et donc il faut être intransigeant avec une compagnie qui de manière délibérée et répétée vient ici de manière arrogante défier la loi et dire que : Moi, vos lois, je m'en balance.

Ceci étant dit, je dirais, pour ne pas oublier que, dans le fond, dans tout ça, le souci doit être les artisans du taxi. Et, dans les artisans du taxi, les chauffeurs sont ceux qu'on invoque pour rejeter Uber, mais la réalité est que, si les chauffeurs d'Uber sont très mal payés, à peu près 5 \$, 6 \$ de l'heure au gros max, les chauffeurs dans l'industrie du taxi... Et M. Homsy, vous savez que je suis un allié des gens qui oeuvrent... les artisans de l'industrie du taxi, mais il faut quand même qu'on se rende compte que les gros propriétaires, eux autres, ça va bien. Il y a des propriétaires de trois, quatre permis, lorsqu'ils sont propriétaires, ils louent leurs chars. Eux autres, ils ne prennent aucun risque, ils ont fait un investissement puis ils empochent... Ici, à Québec, je pense que c'est 60 %, 60 % de la valeur du trajet. Et je connais beaucoup de gens ici, à Québec, ou à Montréal, surtout à Montréal, dans les chauffeurs de taxi, qui travaillent aux alentours de 10 \$ de l'heure à peine, parfois même moins, la seule manière pour eux de garantir un revenu digne à la fin de l'année, c'est de travailler beaucoup d'heures, et je pense qu'il faut avoir des solutions pour changer ça aussi.

Est-ce que vous seriez prêts à envisager, lors des travaux de la commission, qu'on aborde ce sujet épineux, qu'on transforme l'industrie du taxi pour que ceux qui donnent l'essentiel du temps, les petits propriétaires chauffeurs et les chauffeurs qui louent, aient un revenu plus digne et des conditions de travail, des horaires de travail un peu plus sensés?

M. Homsy (Abdallah) : Tout ce qui est pour l'intérêt de nos collègues, qu'ils soient chauffeurs ou propriétaires, on est pour étudier les choses. Aujourd'hui, ce qui est dangereux, c'est ce qui se passe présentement, c'est l'aberration à ne pas respecter les lois, puis on est en train de perdre. Oui, on est ouverts à ça. La seule chose, c'est que, présentement, si on prend le 60 % et le 40 % qu'on partage quand le propriétaire paie les assurances, qu'il paie l'essence puis tout, ça revient à peu près à 50-50, parce que des deux côtés... ça, aujourd'hui, c'est la règle d'or dans l'industrie du taxi, mais...

Le Président (M. Reid) : ...temps est écoulé. Alors, M. Gauthier, M. Homsy, M. Vézina, merci pour votre contribution à nos travaux.

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

(Suspension de la séance à 16 h 54)

(Reprise à 16 h 58)

Le Président (M. Reid) : Alors, malheureusement, je vais devoir interrompre les conciliabules, parce que la commission continue ses travaux. Alors, je vous appelle à l'ordre, tout le monde.

Alors, je souhaite la bienvenue à notre prochain invité, il s'agit du représentant d'Amigo Express. Vous vous présentez, s'il vous plaît, et puis par la suite vous avez 10 minutes pour faire votre présentation, et ensuite nous aurons une période d'échange avec les membres de la commission. Alors, à vous la parole.

Covoiturage Amigo Express inc.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Bonjour, tout le monde. Je suis le président fondateur de Covoiturage Amigo Express, ça existe depuis une dizaine d'années. On est déjà présentés, la dernière fois j'ai parlé abondamment de ce qu'on faisait, donc je vais tout de suite aller dans le vif du sujet. Juste avant, bien, merci de nous recevoir. C'est un honneur pour nous d'être ici, vraiment, d'avoir votre confiance.

• (17 heures) •

D'abord, je tiens à féliciter le ministre des Transports, Jacques Daoust, et son équipe d'avoir livré un projet de loi clair qui va assurer une concurrence saine et un meilleur respect de la philosophie du covoiturage, un concept avant tout coopératif et participatif — vous allez trouver que je suis l'homme d'un seul message, je vais parler de covoiturage, mais on en entend tellement parler en commission et de différentes façons, je pense, c'est important de taper sur ce clou-là

d'autant plus. Le contexte d'engouement pour les technologies permettant la mise en contact de citoyens voulant s'adonner à des activités d'entraide ou, dans un tout autre ordre d'idées, à des activités commerciales requerrait des législateurs du sang-froid, du discernement, de la maîtrise. Les promoteurs de l'économie dite de partage cultivant parfois, volontairement ou non, une confusion entre ces deux types d'activité, donc entraide ou commerce, nous sommes heureux de constater que le ministre et son équipe ont eu le courage de leurs propres conclusions, quitte à paraître rétrogrades aux yeux de certains. Si tant est que le fait d'être fréquemment cités comme un exemple d'économie de partage puisse nous conférer, à nous, une quelconque autorité en la matière, l'équipe Amigo Express tient à vous le dire le plus clairement du monde : Vous avez fait un excellent travail.

La clarté étant effectivement très importante à nos yeux, c'est dans cet esprit de clarification que nous orientons nos recommandations aujourd'hui en regard du projet de loi n° 100. Nous croyons qu'il s'agit d'une opportunité unique pour notre société de stopper le glissement sémantique de la notion de covoiturage, un autre concept qui, à force d'avoir été galvaudé, se trouve nimbé d'un nuage de flou artistique, ce qui comporte plusieurs problèmes.

J'en ai parlé la dernière fois : présentement au Québec, les gens se demandent si c'est légal ou pas de faire du covoiturage. C'est très malheureux. C'est l'équivalent d'avoir des gens qui se demandent : Est-ce que c'est légal ou pas de faire du recyclage? Je pense que, si on en était là, bien, il y aurait un problème. Mais on a ce problème-là avec le covoiturage.

Donc, je vais aller tout de suite avec les recommandations.

Le problème du glissement sémantique du covoiturage, je pense que vous le connaissez déjà. Nous, on le vit au quotidien, des gens qui nous appellent, qui se demandent : Ce que vous faites, est-ce que c'est légal ou pas? Il y a des articles de journaux des fois qui tirent même *Est-ce que le covoiturage serait interdit au Québec?*, donc il y a un réel problème qui est là.

Première recommandation : faire du mot «covoiturage» une appellation contrôlée en définissant expressément ce que la loi entend par «covoiturage», plutôt que de donner l'impression qu'il existe d'autres déclinaisons du covoiturage qui nécessitent un permis de transport.

Alors, moi, je suis loin d'être un avocat ou quoi que ce soit, mais le texte de loi, tel qu'il est écrit, donne l'impression que le covoiturage, ça peut être beaucoup de choses, mais le covoiturage que nous, on va tolérer, ça va être le covoiturage qui respecte ces trois conditions-là. Moi, ce que je vous propose, c'est de faire de ces trois conditions-là qui sont dans le texte de loi les conditions sine qua non de ce qu'est le covoiturage. Donc, c'est ce qui est écrit. Dans sa forme actuelle, l'amendement de la loi ne définit pas ce qu'est le covoiturage, elle donne plutôt des conditions spécifiques que ce que l'on entend par «covoiturage» ne soit pas classé comme un service de taxi.

Donc, l'extrait qui porte à confusion, c'est celui-ci, l'exception : «a) le covoiturage effectué sur une partie ou l'ensemble d'un même parcours, à la condition que», deux-points, et là on a les trois conditions qui sont, bon, le b.-a.-ba, là, du covoiturage, donc ça doit être dans une voiture, le conducteur décide de la destination finale, et c'est seulement pour contribuer aux frais d'utilisation et non pas pour faire un profit.

Donc, nous suggérons de modifier légèrement le texte. Nous, on a une suggestion à vous faire, là, vous pourrez la changer, mais c'est vraiment de faire comme ils ont fait en Ontario. En Ontario, «véhicule de covoiturage», c'est défini dans la loi, qu'est-ce que c'est. Donc, nous, ce qu'on propose, c'est : «a) le covoiturage effectué sur une partie ou l'ensemble d'un même parcours. On entend par covoiturage l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur et des passagers afin de partager les frais d'utilisation encourus pour un trajet précis, pourvu que :

«i. l'automobile utilisée soit un véhicule de promenade...»

C'est les mêmes conditions que vous avez, là. Le conducteur décide de la destination finale, la prise de passagers est accessoire à la raison pour laquelle on se déplace, et la contribution financière se limite, bon, aux frais d'utilisation, etc.

En substance, ces trois conditions disent l'évidence sur le covoiturage : le conducteur covoiture dans une voiture, pas un autobus, pas un train, pas un skate-board; deuxième condition, le conducteur se déplace avant tout pour ses propres besoins, pas pour faire le taxi, pas parce que quelqu'un lui a demandé d'aller à quelque part, autrement dit; et, la troisième condition, le conducteur veut partager les dépenses et non faire un profit. C'est l'a b c le plus élémentaire que l'on pourrait imaginer, un b.-a.-ba presque infantilisant, mais il y a un danger à passer outre et omettre de définir ce qu'est le covoiturage, s'en remettant à la perception populaire ou pire à celle des experts en marketing.

En effet, dans la foulée des débats qui ont fait rage sur le transport de personnes, force est de constater que ce qui peut sembler évident pour certains ne l'est pas nécessairement pour tous. Le covoiturage a récemment hérité de nouvelles définitions, et ça a des impacts très négatifs. L'utilisation créative ou même trompeuse du mot «covoiturage» a malheureusement déjà brouillé les cartes dans l'esprit de plusieurs, notamment dans les médias d'information, on le voit quotidiennement, et même ce matin dans le discours de certains de nos élus, ce que j'ai trouvé très malheureux et choquant. Donc, la définition légale de ce qu'est le covoiturage s'impose plus que jamais, donc utilisons cette opportunité qu'on a de réécrire la loi. Faisons comme ils ont fait en Ontario, ils ont une définition très, très poussée de ce qu'est le covoiturage.

Moi, je pense que ce que vous avez mis comme conditions, c'est le b.-a.-ba, c'est parfait. Ce que vous avez mis, ça inclut le covoiturage domicile-travail aussi bien que le covoiturage interurbain. Donc, je trouve que vous avez fait un très bon travail à ce niveau-là.

Deuxième recommandation, là, bien, c'est de redire aux gens, finalement : Écoutez, c'est légal, le covoiturage. Non seulement ça, on l'encourage, là. Donc, détrompez-vous, là, le covoiturage, c'est légal et c'est noble aussi, ça a beaucoup d'effets bénéfiques.

Donc, toute possibilité d'utilisation créative ou trompeuse du mot «covoiturage» ayant été écartée — donc je donne des exemples — covoiturage par minibus, covoiturage sur demande, covoiturage commercial, pour ne pas dire covoiturage urbain... «Covoiturage urbain», soit dit en passant, pour moi, ce que ça veut dire, c'est du covoiturage en

ville, là. Donc, ça devrait rester du covoiturage, donc ce n'est pas du taxi. Il y a d'autres gens qui veulent nous faire accepter d'autres définitions, mais, si on définit ce qu'est le covoiturage, «covoiturage commercial» devient un non-sens aussi bien que «bénévolat rémunéré», ou être végétarien avec un peu de viande de temps en temps, ou agriculture biologique avec un tout petit peu de Roundup. Donc, on est rendus là.

Donc, bien, je vais passer tout de suite au troisième point, en fait, parce que je ne pense pas qu'il me reste beaucoup de temps, mais c'est faire preuve de discernement dans l'application de la loi. On est heureux de constater, nous, qu'il n'y a aucun de nos conducteurs... On a 365 000 membres maintenant au Québec, c'est énorme. On n'a jamais été inquiétés par erreur par les forces de l'ordre en lien avec la réglementation sur le transport de personnes, mais on fait un avertissement ici sur une possible chasse aux sorcières qui pourrait se passer. Il y a une dame, en 2014, qui a été arrêtée faussement, là, elle faisait vraiment du covoiturage, du moins elle a été acquittée de ça. Elle a encouru des frais, c'est très malheureux. À partir du moment, par contre, où on perd notre permis de conduire, bien là, je pense, c'est important de, comment dire, se calmer le pompon, excusez-moi de le dire comme ça, mais de faire preuve de discernement, de regarder : Est-ce que c'est du covoiturage, oui, non? Perdre son permis de conduire à cause de ça, c'est l'équivalent de perdre sa maison parce qu'on fait du recyclage illégal.

Donc, je pense qu'il y a vraiment un travail de qualification à faire ici qui est drôlement important. Le problème est réel, les gens ne sont plus certains de ce qu'est le covoiturage. Et je pense que tous ensemble, autour de la table, on s'entend que ce n'est pas la mer à boire, là, comprendre c'est quoi, le covoiturage, mais malheureusement, quand on parle d'économie de partage, cocktail de transport, évolution numérique, covoiturage, c'est des termes qui ont été mis de l'avant par des gens qui avaient une sincérité, qui y croyaient, et c'est récupéré, ces termes-là, malheureusement, par des gens qui n'ont pas nécessairement la même sincérité, et ça brouille les cartes dans l'esprit de plusieurs. Et c'est d'ailleurs pour ça que je vous félicite, en fait, d'avoir tenu bon, d'avoir... Il y a un cocktail qu'on essaie de nous faire avaler, d'un mélange de concepts comme ça, puis on nous dit : O.K., avale ça, c'est bon, mais, non, je pense que c'est important de prendre le temps de dire : O.K., qu'est-ce qu'il y a là-dedans exactement? De quoi on parle?

Et je pense que vous aurez le même travail à faire quand vous allez parler d'économie de partage. Qu'est-ce que c'est, l'économie de partage? Moi, personnellement, je m'y perds, quand on entend parler de ça. Ma façon, pour moi, de le définir, c'est : «Économie de partage» égale «partage d'économies», point. Pourquoi «partage d'économies»? Parce qu'il y a partage des dépenses. Donc, qu'on mette sur un même pied le covoiturage, un jardin communautaire avec quelqu'un qui a un «sideline» de taxi amateur ou quelqu'un qui loue ses 12 chalets, ça n'a aucun rapport, pour moi. Donc, vous allez avoir un travail de clarification à faire par rapport à ça aussi. C'est un autre sujet, mais c'est une petite parenthèse que j'ouvre. Donc, c'est ça.

Donc, ça conclut pas mal. Écoutez, je pense que vous comprenez bien. L'innovation, c'est quelque chose qui est drôlement important pour nous tous. Il y a une distinction à faire, maintenant, entre innovation technologique et innovation dans la façon de se comporter comme citoyen corporatif. Il y a un processus démocratique pour faire changer des lois, jusqu'à preuve du contraire, puis nous, on y croit, on est un citoyen corporatif exemplaire, et puis je pense qu'il y a... Bon, écoutez, c'est tout, c'est tout.

Le Président (M. Reid) : Bon, le temps est écoulé. Alors, nous allons passer maintenant à une période d'échange du côté gouvernemental. M. le ministre.

• (17 h 10) •

M. Daoust : Oui. D'abord, bienvenue, monsieur. Ça me fait plaisir de vous voir aujourd'hui.

Souvent, quand on me parle d'économie de partage, on mélange beaucoup de noms ensemble, et votre nom revient dans ça. Une des choses qui étaient importantes, quand on a procédé à la rédaction du projet de loi n° 100, était de faire en sorte que l'économie de partage dans le domaine du transport soit préservée, et, pour avoir vu votre application, je pense que ça correspond bien à ce qui est de l'économie de partage puis qui est du transport de ce type-là, qui n'est pas, en soi, en compétition avec l'industrie du taxi, ce sont deux personnes qui conviennent... Et j'ai vu votre site, là, c'est bien fait.

J'ai aimé votre expression de «glissement sémantique», ça dit beaucoup de choses, et je veux être bien sûr, moi... Puis un des points, là, que vous avez soulevés, c'est qu'il ne faudrait pas qu'il y ait une ambiguïté avec les nouvelles amendes qui sont imposées à ceux qui feraient du taxi illégalement, il ne faudrait pas qu'il y ait d'ambiguïté entre ce que vous faites actuellement et ce qui est le taxi traditionnel, là, ou plus traditionnel. Qu'on l'appelle en s'envoyant la main, qu'on l'appelle avec un téléphone portable ou qu'on l'appelle avec un ordinateur ou un téléphone intelligent, ça reste un appel pour partir du point A puis se rendre au point B, tandis que, dans votre cas, c'est la personne qui s'en va au point B puis qui dit : Y a-tu quelqu'un dans le point A qui serait prêt à aller par là? Ce que vous faites, vous faites bien.

Vous me parlez de 365 000 utilisateurs ou, en tout cas, abonnés, je présume, à votre service ou qui en ont déjà bénéficié. Votre volume, puis je ne veux pas savoir vos revenus, là, parce que c'est des revenus entre les personnes, mais votre volume transactionnel, là, dans un mois, par exemple, ou dans une année, ça s'élève à peu près à combien?

M. Vachon (Marc-Olivier) : Bien, je l'ai écrit ici, en fait, dans le communiqué. Donc, attendez, nous, on a fait 1,4 million de déplacements de covoiturage depuis notre création, en fait, et puis je vous dirais qu'on a à peu près quelque chose comme... Ah! O.K., c'est ici, excusez-moi. Donc, dans un communiqué, c'était écrit plus clairement. Je vous avoue que je ne suis vraiment pas le spécialiste des statistiques, là, mais ça va me faire plaisir... Je vous dirais que, par semaine, c'est à peu près 1 500 départs qu'on a, donc faites fois trois pour le nombre de places.

Donc, ça a vraiment permis d'ouvrir le Québec, pas seulement Montréal-Québec mais vraiment les régions éloignées. Donc, c'est de plus en plus populaire. Puis, comme je le disais la dernière fois, notre communauté de membres ici, au Québec, c'est unique en Amérique du Nord. Aux États-Unis, il n'y a rien qui ressemble à ça. Au Canada anglais non

plus. On essaie de s'y implanter graduellement. Mais le covoiturage mérite d'être beaucoup plus encouragé, là, vous connaissez le faible taux d'occupation des véhicules. Malgré ça, on a vraiment, au Québec, un petit trésor de covoiturage. Et ça, ce n'est pas parce qu'on a inventé le concept du covoiturage, c'est parce que des gens en font, donc nous, on n'a pas de mérite là-dedans.

Je pense que c'est aussi de faire la distinction entre, bon, la technologie qui permet la mise en contact puis l'activité elle-même. La technologie, elle est belle, elle est... on est contents, oui, c'est de l'innovation. Maintenant, l'activité en tant que telle, c'est une activité qui est légale puis c'est une activité dont le crédit revient aux gens qui la font, donc c'est vraiment à notre communauté de membres qu'on dit merci. Puis je pense que c'est unique au Québec d'avoir, justement, ce climat social qui permet aux gens, des inconnus, de se rencontrer pour partager des dépenses comme ça puis c'est vraiment... Je pense qu'il faut protéger ça, en fait. Donc, que d'autres... Je vous dirais, là, dans votre projet de loi, il n'y en a pas beaucoup, d'ambiguïtés, on va se le dire entre nous, il y en a une minuscule que nous, on regarde, mais on sait que d'autres vont sauter à pieds joints dedans. Il y a un concept qui s'appelle la mauvaise foi, et ce qu'on a découvert, je pense, dans les dernières semaines, c'est que la mauvaise foi persiste et signe et réussit à en convaincre d'autres. Et puis le mot «covoiturage», maintenant, se retrouve, à divers endroits, utilisé mal, et puis, bien, si on ne met pas un frein à ça, bien, ça va devenir n'importe quoi, là.

M. Daoust : 1,4 million, juste un détail : C'est sur quelle période, ça?

M. Vachon (Marc-Olivier) : C'est 10 ans.

M. Daoust : 10 ans? O.K.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Donc, nous, on est là depuis un bon moment. C'est ça.

M. Daoust : Maintenant, quand vous faites du covoiturage... Vous savez, collectivement, les élus, on se fait accuser d'être un peu d'arrière-garde, puis, moi, considérant mon âge, c'est une situation qui s'empire, mais... puis on se fait dire qu'on ne suit pas les technologies, qu'on n'est pas à la mode, finalement. Et vous êtes là depuis un bon moment. Tout le monde reconnaît, je pense, que vous faites du covoiturage.

Est-ce que votre technologie est à ce point ordinaire qu'on doit vous disqualifier de la nouvelle économie de partage technologique?

M. Vachon (Marc-Olivier) : Les bonnes nouvelles et les gens qui font les choses en silence et de belle façon ne font pas beaucoup de bruit. Je pense que c'est notre cas. On est une excellente nouvelle pour le Québec, mais le bruit qu'on fait, il est poli et distingué, donc ça n'attire pas beaucoup les médias.

Cependant, vous avez parlé que vous passez pour la dernière garde. Moi, le débat qui nous occupe sur l'économie de partage, le covoiturage, tout ça, ça me fait beaucoup penser à une histoire qu'on me lisait quand j'étais petit, c'est l'histoire des nouveaux vêtements de l'empereur. Donc, dans ça, l'empereur a des nouveaux vêtements, et puis il y a plein de gens autour de lui qui prétendent voir les vêtements parce qu'ils ne veulent pas passer pour des épais. Et, dans l'histoire, ce n'est pas un monocle qui dit : L'empereur est nu, c'est une petite fille, et, dans le débat, je pense que d'un côté comme de l'autre, Mme Ouellet aussi, vous avez fait preuve d'une belle jeunesse, entre guillemets, en questionnant des gens, en ne vous faisant pas avoir, en ne vous faisant pas endormir, justement, avec des amalgames ou des termes qui pourraient être donnés. Donc, bien, je tiens à vous féliciter pour ça, en fait. Donc, vous êtes loin d'être arrière-garde.

Je pense que c'est des outils formidables, les cellulaires, mais ce n'est pas le prisme à travers lequel il faut regarder la réalité, là. Et ce qu'on s'attend de nos élus, je pense que c'est justement qu'ils jouent le rôle d'adultes. Oui, il y a la nouveauté, il y a plein de choses, mais on va s'asseoir, on va regarder les choses, on va prendre le temps qu'il faut. Et, quand vous faites ça, je vous dirais que la majorité des citoyens sont heureux, sont contents de voir que vous faites votre travail. Vous n'êtes pas là pour être à la dernière mode, vous êtes là vraiment pour faire votre job, qui est la job d'être plate. Donc, dans ce temps-là, je pense que...

Le Président (M. Reid) : Merci quand même, merci quand même.

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Vachon (Marc-Olivier) : Non, mais, en tout cas, vous comprenez ce que je veux dire. Mais c'est un genre de félicitations que je vous fais.

M. Daoust : C'est parce que justement vous empiétez un peu dans ma question suivante. C'est que j'ai aimé votre clip : L'économie de partage, c'est de partager les économies. J'étais pour dire : Vous devriez faire de la politique, parce que ce sont des bons clips.

Mais je vais laisser une chance à mes collègues de poser des questions, oui.

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

M. Simard : Merci, M. le Président. J'espère que je ne serai pas trop plate, là.

Je veux d'abord vous poser la question suivante. D'abord, je vous dirais que votre application Amigo Express, c'est ce que dans mon temps, en tout cas, on appelait Allo-Stop, là.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Oui, tout à fait. Puis avant il y avait le pouce, puis avant il y avait sûrement d'autre chose. On n'a rien inventé, effectivement, là.

M. Simard : Non, mais c'est ça, c'est une technologie qui a été mise en place justement pour faire ce qu'Allo-Stop faisait mais avec une technologie qui permet de savoir beaucoup plus de déplacements, beaucoup plus de connaissances par rapport aux besoins du client. C'est ce que je comprends?

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

M. Simard : Bon. D'abord, je vous félicite, je vous félicite pour votre organisation, qui est la preuve, puis je le maintiens, là... vous êtes la preuve que le covoiturage, ça existe, mais ça se fait dans les règles. Et c'est ce que vous faites.

Maintenant, moi, est-ce que... On pourrait comparer, je vais vous dire, l'industrie du taxi à l'industrie bancaire. Dans l'industrie bancaire, il y a les banques, il y a les compagnies d'assurance, il y a les caisses populaires, et véritablement c'est l'industrie bancaire, mais ils respectent tous les lois. Malgré les technologies qu'ils utilisent pour rejoindre leurs clients, ils respectent les lois, et les règles sont claires là-dessus.

Donc, dans l'industrie du taxi, dans l'industrie du transport, pour les gens, c'est très, très important que les règles soient établies. Et chez vous, effectivement, vous ne faites seulement que payer le coût du déplacement et non pas... c'est vraiment une économie de partage. Vous partagez une automobile du point A au point B, qui est un propriétaire, et en réalité les gens qui entrent à l'intérieur de ce véhicule-là paient les dépenses qui sont assujetties au chauffeur de l'auto, c'est ce que vous nous avez dit puis c'est ce que j'ai compris. Donc, c'est pour ça que je dis que vous êtes l'exemple et la preuve que le covoiturage, ça existe, et ça doit être fait dans ces règles-là.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Oui. Puis vous avez raison de dire qu'on n'a pas inventé le concept, je pense que c'est important de le mentionner. On a des lois ici, au Québec, il y a des activités qui se font. La technologie permet peut-être une plus grande adoption de certains comportements, que ce soient des comportements d'entraide ou que ce soient des comportements commerciaux, mais il ne faut pas confondre qu'aussitôt que j'utilise une technologie c'est quelque chose de complètement nouveau ou quoi que ce soit ou qu'on a le droit de ne pas respecter de lois ou quoi que ce soit.

Donc, moi, c'est ça, je ne connais pas l'industrie du taxi, ce n'est pas vraiment mon domaine, mais là force est de constater... On dit tellement le mot «covoiturage» qu'on finit par se sentir interpellés, là. Mais ce que je constate, moi, c'est qu'ici on a des règles, au Québec, et nous, on les respecte, on y croit.

Maintenant, je pense que la désobéissance civile, c'est un concept qui a été mis de l'avant par d'autres avant nous, par Thoreau. Je ne pense pas qu'il avait en tête, justement, qu'est-ce qui se passe présentement. Je trouve que ça donne un exemple peut-être aussi à la jeunesse d'une façon de faire les affaires qui est, bon, créative ou différente, mais qui n'est peut-être pas la bonne. Je pense qu'il y a quelque chose qui se passe. Et je trouve ça très dangereux quand j'entends des arguments comme la chambre de commerce, ce matin, qui dit : On devrait slaquer nos lois parce que d'autres viennent, Facebook vient, ils ont beaucoup d'utilisateurs, ou quoi que ce soit. C'est un argument que je trouve très pauvre et que je trouve dangereux, même.

La loi, elle est là, elle est la même pour tout le monde, que je m'appelle Jos Bleau, ou Facebook, ou quoi que ce soit, et, nos élus, ce qu'on s'attend qu'ils fassent, c'est qu'ils disent : O.K., eux, ils ont beaucoup d'argent, mais les lois sont les mêmes pour tout le monde. Et l'autre argument, de dire : Il y en aura beaucoup, beaucoup, d'innovations comme ça, bien, ce qu'on s'attend de nos élus, c'est qu'ils disent : Bien, il y en aura beaucoup, mais on va faire notre job, on va les regarder un par un, on va faire la job d'analyser les choses, puis prenez un numéro, puis on va faire notre job d'élus.

Donc, moi, c'est ce que je pense. Donc, ces deux arguments-là : Ils ont beaucoup d'argent, ils sont très puissants, on ne pourra pas les empêcher, ou : Ils seront très nombreux, on ne pourra rien faire, c'est terrifiant, en fait, là, d'entendre ça.

M. Simard : Merci, M. le Président.

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

M. Daoust : Ça va pour nous autres.

Le Président (M. Reid) : Ça va aller?

M. Daoust : Oui.

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

• (17 h 20) •

Mme Ouellet : Oui, bien, merci, M. le Président. Bienvenue, M. Vachon, en commission parlementaire. On s'était rencontrés également au mois de février, mars, lorsque vous étiez venu. Puis je tiens à saluer encore une fois votre entreprise, tout ce que vous avez fait, tous les développements que vous avez faits. Félicitations! C'est vraiment un

exemple, comme vous dites. Et d'entendre un jeune entrepreneur qui vient nous dire c'est quoi, l'économie de partage, puis qu'est-ce qui est du partage, qu'est-ce qui n'en est pas, et qu'est-ce qui est du covoiturage et qu'est-ce qui n'en est pas, on ne peut pas vous taxer, en tout cas, de ringard, on ne peut pas vous taxer d'être dépassé, vous avez justement prouvé le contraire. Donc, je trouve que c'est important.

Et je comprends votre préoccupation sur l'utilisation des mots, que ce soit du glissement sémantique ou plus clairement de la récupération par certains, où vous, vous avez une préoccupation que le mot «covoiturage», utilisé abusivement, erronément tant par les médias, parce que c'est aussi repris par les médias que par les différents intervenants parce que c'est certain que certaines multinationales, des fois, poussent beaucoup leurs messages à coups de publicité, de relations publiques, et autres... Donc, je veux vous entendre sur ça parce que vous nous proposez un resserrement. Parce que, là, bien, le mot «covoiturage» était défini indirectement par les lois, mais là il serait défini directement, mais vous nous proposez des amendements pour encore resserrer l'utilisation de ce mot-là.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Oui. Écoutez, comme je disais, c'est quand même assez clair, ce qu'il y a là, mais ça donne un peu l'impression que, bon... Comme c'est écrit : «a) le covoiturage effectué sur une partie ou l'ensemble d'un même parcours, à la condition que», donc, c'est comme si on ajoutait des conditions à ce que l'on entend par «covoiturage». Moi, je le comprends, je vous dirais que même l'ancien texte de loi qui était là était très compréhensible aussi, mais il y a un besoin de resserrer à ce niveau-là.

Par contre, les conditions qui sont là, je trouve qu'elles sont excellentes, vous avez fait un supertravail, parce que ça ne limite pas les types de covoiturage, ça peut être un covoiturage que je fais une fois semaine, domicile-travail, un covoiturage pour aller de Québec à Montréal, par exemple, donc c'est très bon. Et nous, sur la question de l'automobile utilisée, on est très contents de voir ça, parce qu'on avait un malaise à ce que des gens utilisaient même un minibus pour faire du covoiturage, on en a eu. Et nous, on limite à cinq places, ces gens-là, on leur disait : Bien, vous pouvez utiliser votre minibus, mais c'est cinq places, mais il y avait un malaise qui était là parce que le feeling de faire du covoiturage, l'esprit d'entraide ou quoi que ce soit, ce n'est pas un minibus, c'est vraiment une voiture. Donc, cette condition-là, on la trouve excellente.

La deuxième, bien, ça, c'est vraiment ce qui différencie d'un taxi, là, donc c'est le conducteur qui décide de la destination finale. Chez Amigo Express, c'est comme ça qu'on fonctionne aussi, c'est les conducteurs qui annoncent leurs déplacements, et non pas un passager qui dit : Aïe! je veux aller à Montréal, ça ne fonctionne pas comme ça. La prise de passagers est accessoire à la raison pour laquelle il se déplace.

Et, la troisième condition, on est très, très heureux de voir ça aussi, vous avez fait un super travail, parce qu'il y a eu un débat très longtemps dans notre communauté à savoir combien on charge aux passagers pour les dépenses, et puis il y a plusieurs théories, des gens qui disaient : Ah! moi, j'ai un gros Hummer... bien, il n'y en a pas, là, mais en tout cas des gens qui ont des voitures qui consomment plus, des gens qui ont des voitures qui consomment beaucoup moins, et donc les gens discutaient, bon : Est-ce qu'on calcule juste l'essence? Est-ce qu'on calcule aussi l'usure de la voiture, etc.? Donc, ce qui est là, c'est ce que nous, on faisait; nous, on donnait comme «guideline» ou comme... excusez, comme mesure étalon, si on veut, le remboursement que donne Revenu Canada à ses employés, c'est 0,53 \$ du kilomètre, quelque chose comme ça. Donc, pour nous, ça, ce n'est pas : Chargez ça, ça, c'est le maximum que vous pouvez charger. Dans les faits, les gens chargent trois fois moins que ça, les gens vont charger 15 \$, 20 \$ pour aller de Québec à Montréal, par exemple, et ça, c'est comme trois fois moins que le 0,53 \$. Par contre, de voir ça, c'est vraiment le fun, parce que, là, on peut dire à nos membres : Bien là, respectez la loi, là. La loi est là, elle est très claire; c'est ça, du covoiturage.

Mme Ouellet : Donc, est-ce que je comprends que ce qui est dans le projet de loi vous convient? Il n'y a pas...

M. Vachon (Marc-Olivier) : Parfaitement. À part, justement, le... à part qu'on a l'impression qu'on décrit un type de covoiturage. C'est subtil, là, je vous dirais, c'est très subtil, mais je pense qu'on a intérêt à le mettre clair, là : Voici ce qu'on entend par un véhicule de covoiturage, deux-points, et ces trucs-là. Pour nous, ça empêcherait, ça stopperait le glissement sémantique. Parce que quelqu'un pourrait dire : Bien, moi, je fais du covoiturage, mais c'est du covoiturage commercial, donc j'ai un permis de taxi et je m'annonce comme tel. Ce serait légal, de ce que je peux voir là-dessus, là. Donc, c'est dans ce sens-là.

Mme Ouellet : O.K. Donc, c'est juste la petite phrase soulignée, là, qui est l'ajout.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Bien oui. C'est juste une ponctuation, là, qu'on veut faire.

Mme Ouellet : O.K., parfait. Non, je voulais juste être certaine de bien comprendre parce que, quand on va arriver à l'étude détaillée, là... je voulais juste être certaine de bien comprendre, là, votre proposition. Et donc c'est ça, c'est de rajouter ce qui est en souligné.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Oui, exactement. Donc, ça, c'est sujet à être changé. Nous, on l'a mis comme ça, c'est comme ça que nous, on définit le covoiturage, mais c'est cette phrase-là plus les trois points qui sont déjà dans le projet de loi, là.

Mme Ouellet : Parfait. Et j'entends aussi et je lis dans votre mémoire que cette utilisation erronée du mot «covoiturage», dans le fond, ça a eu des répercussions directement chez les utilisateurs de votre service. Peut-être juste nous le préciser un peu plus.

M. Vachon (Marc-Olivier) : C'est sûr, bien, les gens qui l'utilisent déjà, on les rassure. Nous, on est en contact quotidien avec nos membres, ils nous appellent, on est un centre d'appels. Et là où c'est dommage, c'est que les gens qui nous appellent pour faire du covoiturage, ils ont un questionnement par rapport à ça. Et ça, c'est ceux qui communiquent avec nous, mais, ceux qui décident de laisser tomber complètement, on n'entend pas parler de ces gens-là.

Dans les médias aussi, qu'on puisse titrer, par exemple... Radio-Canada qui titre *Le covoiturage est-il illégal au Québec?*, je pense que c'est ça... *Le covoiturage serait-il interdit au Québec?*, donc, bien c'est sûr que ça n'aide vraiment pas à notre cause, ces trucs-là. D'autant plus que, bien, on le sait, là, on a des gros problèmes de congestion routière, des problèmes environnementaux, etc. Je trouve toujours que c'est complètement... c'est spécial de devoir défendre le covoiturage, là, tu sais, de devoir dire c'est quoi, les avantages du covoiturage, je pense qu'ils sont là. Puis il n'y en a vraiment pas assez, il y a 1,25 personne dans les véhicules sur les autoroutes.

Mme Ouellet : Puis on est tout à fait d'accord avec le covoiturage... On est maintenant obligé de dire «le vrai covoiturage», là, c'est une vraie blague.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Bien, c'est ça, oui.

Mme Ouellet : Qu'est-ce qu'on fait avec les entreprises qui ne respecteraient pas l'utilisation du vocabulaire? Parce qu'il y a des exemples, là, déjà sur place. On fait quoi pour les inciter à respecter l'appellation?

M. Vachon (Marc-Olivier) : Bien, le fait de le mettre dans la loi, là, en partant... C'est sûr que les gens peuvent décider de ne pas respecter la loi, et même de façon éhontée, mais il y a une limite à ça à un moment donné, je ne peux pas croire, là. Mais ça, ce n'est pas vraiment notre rôle, là, de faire ça. Il y a un malaise pour moi aussi de venir dire d'une autre compagnie, exemple : Ah! tu sais, telle chose... Nous on respecte les différents intervenants, quoi que ce soit, c'est vraiment... Ce qu'on constate, c'est qu'il y a un glissement sémantique, et on trouve ça très dommage. Qu'est-ce qu'on fait avec ces compagnies-là? Bien, écoutez, c'est plus vous qui pourriez me le dire; moi, ce n'est pas ma spécialité. Nous, notre spécialité, c'est vraiment de servir notre clientèle.

Mme Ouellet : Parfait. Bien, merci beaucoup.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Ça me fait plaisir.

Mme Ouellet : Puis encore félicitations! Puis on vous souhaite beaucoup de croissance dans les prochaines années parce que, vous avez raison, du covoiturage, du vrai covoiturage, on en fait trop peu, puis on a tout avantage à le faciliter et à en faire la promotion. Puis je pense qu'effectivement, en clarifiant le terme... puis on verra qu'est-ce qu'on peut faire pour les mauvaises utilisations, mais, en clarifiant les termes, je pense que ça va aider, là, le covoiturage.

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

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

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Excusez-moi. M. Vachon, bonjour. Pardon, désolé.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Bonjour.

M. Surprenant : D'abord, préciser certaines choses. Quand vous disiez, tantôt, qu'eux ont beaucoup d'argent puis que ça fait peur, notre position à nous, c'est qu'on veut offrir le meilleur service possible aux usagers, aux consommateurs. Alors, si l'innovation venait d'ici, du Québec, et que les gens seraient riches, ça ne changerait rien à notre perception. Alors donc, nous, le but ultime, c'est d'offrir le meilleur service possible pour l'utilisateur. Que ce soit sous forme de cocktail ou que ce soit sur une plateforme individuelle, on veut que l'utilisateur soit le bénéficiaire de ça.

En tant que législateurs, puis comme ça s'est fait par le passé, notre rôle est de voir si les lois conviennent aux situations actuelles, si on doit les modifier en faisant preuve d'ouverture ou si on doit demeurer restrictif. Donc, le travail que l'on fait actuellement en commission, c'est d'évaluer tout ça.

Alors, comme j'ai dit, et puis vous sembliez prétendre des choses, mais on n'est pas nécessairement un défendeur d'Uber puis on n'est pas un pourfendeur non plus de l'industrie du taxi. On veut, à la fin de la journée, que les consommateurs soient les mieux servis possible puis de façon légale.

Puis j'ai aimé, d'ailleurs, votre sémantique et j'aime beaucoup la langue française, j'aime entre autres *La langue de chez nous*, d'Yves Duteil, c'est une très belle chanson. Alors donc, votre sémantique que vous avez faite au niveau de l'économie de partage et puis du partage d'économies, j'ai bien aimé aussi. Effectivement, ce que vous faites, c'est strictement du covoiturage, à mon sens.

J'ai par contre une petite question à vous poser au niveau de l'item iii, là, de la page 8. Quand vous dites — puis c'est bien le cas, là — que «le montant total n'excède pas celui de l'indemnité accordée à un employé d'un ministère», alors, comment vous allez pouvoir contrôler ça avec votre plateforme? Est-ce qu'il y a un contrôle qui est fait? Les gens ont toujours tendance à essayer de maximiser, là, leur retour, mais est-ce que vous avez une façon de contrôler ce que les gens vont percevoir?

M. Vachon (Marc-Olivier) : Bien, pour le moment, on n'a pas de façon de bloquer un prix. Par contre, ce qu'on fait, c'est un travail de sensibilisation. Donc, les gens, on a un outil, un algorithme qui nous permet de flaguer des gens qui seraient sur la limite ou quoi que ce soit, et, ces gens-là, on bloque leur départ, et on les appelle, et on leur explique c'est quoi, notre philosophie, comment ça fonctionne. 99 % des cas, les gens, c'est une mauvaise compréhension du service qu'ils avaient.

Donc, on ne tolère pas ce genre de comportement là, non seulement parce que c'est illégal, mais c'est contraire à la philosophie du covoiturage et contraire à notre image d'entreprise, si vous voulez, aussi. Donc, arriver dans une voiture où on sent clairement que c'est un service de transport, l'expérience client est clairement... elle y perd énormément. Donc, ces gens-là, nous, c'est pour ça qu'on est contents que le projet de loi soit aussi clair que ça, ça va nous permettre d'être encore plus fermes dans notre façon de fonctionner.

Cela dit, ce serait très facile pour nous de carrément mettre une limite dans le formulaire, si on veut. Pourquoi on ne le fait pas? Parce que, quand on fait ça, on n'a pas l'opportunité de savoir qui est pour mettre un prix trop élevé ou quoi que ce soit.

Parce que, ces gens-là, on veut leur parler. On a cette caractéristique d'être un centre d'appels, et c'est unique, ça, pour toutes les entreprises qui font de l'économie de partage ou de la mise en contact; même les énormes multinationales, on ne peut pas les appeler. Nous, notre numéro de téléphone est sur toutes nos pages de notre site Web, et on est proactifs, on appelle nos clients pour leur expliquer comment ça fonctionne, on est proactifs aussi pour leur demander comment a été leur expérience de covoiturage, etc.

Mais ça fait partie de nos préoccupations. Et, si éventuellement ça devient un vrai problème, bien, effectivement, on mettra vraiment la limite. Mais, pour l'instant, on juge que ce n'est pas important de le faire, parce que ce n'est pas quelque chose, dans la pratique, qui apparaît assez fréquemment, c'est 0,1 % de gens qui vont faire ça, et on les arrête tout de suite, on les appelle, là.

• (17 h 30) •

M. Surprenant : Excusez-moi de ma méconnaissance de votre plateforme, mais comment vous faites pour déceler ces gens-là sur votre plateforme?

M. Vachon (Marc-Olivier) : Bien, tout simplement parce qu'ils annoncent un départ, par exemple ils vont mettre un Québec-Montréal, puis ils vont mettre... je ne sais pas c'est quoi, je pense que c'est peut-être 30 \$, là, où est-ce qu'on est vraiment proche du 0,53 \$ du kilomètre. Donc, bien, nous, ce départ-là, il est enregistré dans notre base de données, il est là, il est flagué immédiatement, si on veut, et là on suspend le compte, et puis là on appelle la personne, là.

M. Surprenant : Mais ma question n'est pas tout à fait dans ce sens-là. C'est que, si quelqu'un embarque une personne, disons qu'on s'entend sur 30 \$, disons, pour le voyage, puis il fait un deal avec une personne, puis une deuxième, puis une troisième, comment vous contrôlez ça, ces revenus additionnels là?

M. Vachon (Marc-Olivier) : Bien, c'est par passager, nous, donc on regarde le nombre de places — excusez le bruit d'eau, là — on regarde le nombre de places, multiplié par le nombre de dollars, là, puis... Ce n'est pas par personne, c'est vraiment le coût total, là. Donc, si une personne annonce comme cinq places à 30 \$ chaque, bien là on dépasse clairement, là, tu sais.

Donc, on prend le total, multiplié par le nombre de places dans la voiture, là, oui. Donc, quelqu'un ne peut pas soudainement changer de prix non plus, là, une fois que les passagers sont dans la voiture, ça ne se fait pas, là.

M. Surprenant : Donc, les ententes finales se font via votre système, et non pas entre eux qu'ils peuvent faire ces ententes-là pour contourner votre système?

M. Vachon (Marc-Olivier) : Exactement, oui.

M. Surprenant : O.K.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Si je peux me permettre peut-être une dernière remarque, là, par rapport à tout ça, moi, j'ai envie de... c'est un autre sujet complètement, mais j'ai envie de joindre ma voix à celles de Peter Simons et d'autres qui veulent qu'on se penche très sérieusement sur le problème de l'équité fiscale. Je pense que c'est un problème fondamental qui... Ça n'a pas nécessairement rapport avec ce qui nous occupe, là, mais je pense que c'est vraiment de première importance, peut-être même plus que de parler d'économie de partage ou autres, là. C'est un réel problème.

M. Surprenant : Effectivement, vous avez un bon point, puis effectivement ça devrait faire l'objet d'un autre débat, effectivement, et important, d'ailleurs.

Une voix : ...

M. Vachon (Marc-Olivier) : O.K., non, c'est parce que je sens que la fin arrive, là, c'est pour ça.

Le Président (M. Reid) : On ne fera pas ça aujourd'hui sur le temps du deuxième groupe d'opposition, puisqu'il n'y en a plus. Alors, il nous reste à laisser à notre collègue de Mercier trois minutes pour faire ses commentaires et poser ses questions. À vous la parole.

M. Khadir : Très bien, M. le Président. Je voudrais juste rappeler, parce que j'ai vérifié... Tout à l'heure, on a parlé du covoiturage, que vous voulez définir. Je voudrais juste dire que par mon expérience, en tout cas, dans les zones densément peuplées d'une ville comme Montréal... Parce qu'on est quand même en train de parler de l'industrie du taxi aussi, et certains chauffeurs de taxi ou artisans du taxi pensent que l'expansion du covoiturage, que ce soit à travers Amigo Express ou Communauto, peut être un danger ou un élément qui défavorise l'industrie du taxi. Je crois qu'il en est tout le contraire. Tout élément... Parce que le covoiturage entraîne petit à petit... l'offre, la possibilité d'avoir accès à du covoiturage ou à un service comme Communauto permet à de plus en plus de gens — ça a été le cas de ma famille depuis novembre — d'abandonner l'auto individuelle, d'accord? Et, lorsqu'on abandonne l'auto individuelle, forcément les coûts d'utilisation pour les transports diminuent — dans notre cas, dans ma famille, c'est à peu près 40 % de diminution des coûts — et aussi le besoin pour différentes modalités de transport augmente. Donc, depuis ce temps-là, je peux dire, par exemple, dans le cas de mon épouse, qui ne prenait jamais le taxi, maintenant mon épouse prend de temps en temps le taxi, d'accord? Donc, il y a un recours à une panoplie de services, dont une utilisation accrue du taxi, par ceux qui auront abandonné l'usage individuel de la voiture. Donc, covoiturage, auto-partage et taxi, en fait, vont dans le même sens, l'un alimente l'autre.

Ceci étant dit, malheureusement ce n'est pas tant la population qui est en retard, c'est nos lois, parce que, je me rappelle, déjà en 2010, lorsque le député de Louis-Hébert était ministre du Transport, à partir de recommandations venant des chauffeurs de taxi, moi, je faisais des propositions au ministre de l'époque, le député actuel de Louis-Hébert, d'introduire le taxi-partage. Je vous félicite, ça fait... cinq ans plus tard, six ans plus tard on y arrive, mais on est six ans en retard par rapport à quelque chose que l'industrie avait identifié comme étant une solution d'avenir.

Maintenant, comment est-ce qu'au-delà de l'appellation, par une mesure, par exemple, de nature fiscale, le gouvernement peut aider à l'expansion du covoiturage, de l'auto-partage dans le sens que j'ai dit, qui va, disons, amener de plus en plus de gens à abandonner l'auto individuelle?

M. Vachon (Marc-Olivier) : Je n'ai pas eu assez le temps de réfléchir à ça. Pour moi, ce qui urge, c'est vraiment de dire aux gens que c'est légal, là, premièrement, de les encourager à le faire.

Des mesures fiscales, je pense que ce n'est peut-être même pas nécessaire, parce que le covoiturage est extrêmement avantageux pour les conducteurs et les passagers. C'est drôlement économique de faire du covoiturage. Ça paie mon plein d'essence, moi, quand je viens à Québec, complètement. Je ne pense pas qu'il y ait personne qui peut prétendre que le gaz n'est assez pas cher pour que ça ne le dérange pas.

M. Khadir : J'ai une suggestion.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Oui?

M. Khadir : Avez-vous un projet pilote que le gouvernement, le ministère du Transport pourrait soutenir financièrement pour augmenter l'offre?

M. Vachon (Marc-Olivier) : Bien, on serait très heureux d'être subventionnés ou quoi que ce soit, mais...

M. Khadir : Non, pas... c'est vraiment un projet... Bien, je vous encourage à le formuler, là.

Le Président (M. Reid) : ...été entendu...

M. Vachon (Marc-Olivier) : Bien oui, je vais le formuler. C'est une très bonne idée, merci.

M. Khadir : Très bien.

Le Président (M. Reid) : Je vais devoir vous interrompre, parce que le temps est écoulé, mais je pense que vous avez été bien entendu.

M. Vachon (Marc-Olivier) : Merci.

Le Président (M. Reid) : Alors, M. Vachon, merci de votre présentation et de votre contribution à nos travaux. Alors, je suspends les travaux jusqu'à 19 h 30.

(Suspension de la séance à 17 h 37)

(Reprise à 19 h 36)

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

Alors, je voudrais souhaiter la bienvenue au représentant du Conseil du patronat du Québec. Vous connaissez la routine. Je vous demande de vous présenter pour les fins d'enregistrement, puis vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Par la suite, nous aurons une période d'échange avec les membres de la commission. À vous la parole.

Conseil du patronat du Québec (CPQ)

M. Dorval (Yves-Thomas) : Merci, M. le Président. Mon nom est Yves-Thomas Dorval, je suis le président et directeur général du CPQ, le Conseil du patronat du Québec. Merci à la commission de nous accueillir ce soir.

Peut-être d'entrée de jeu rappeler que le CPQ représente directement ou indirectement plus de 70 000 employeurs au Québec, soit des membres des associations sectorielles membres du CPQ, qui est une confédération d'associations d'employeurs, ou soit des employeurs corporatifs. Et nous avons dans notre plateforme cinq grandes priorités et nous allons toucher, dans le fond, trois de ces priorités-là ce soir dans la discussion. Une, c'est la réglementation intelligente, c'est-à-dire comment s'assurer que la réglementation poursuit les objectifs de résultat, plutôt qu'avoir une finalité de processus en soi. Une autre de nos priorités, c'est les finances publiques, pour une fiscalité concurrentielle, et la troisième priorité, c'est l'économie durable, au sein duquel nous parlons d'entrepreneuriat, d'innovation et de concurrence. Alors, vous comprenez que c'est notre plateforme générale.

Et nous n'aurons pas des réponses à toutes vos questions. Il faut savoir que le CPQ ne s'était pas prononcé publiquement encore sur la question et que nous avons simplement reçu cette convocation mercredi après-midi de la semaine dernière. Donc, vous comprendrez que, dans le contexte, je n'ai pas de mémoire à vous présenter, comme tel. Nous avons fait des consultations, nous avons examiné au cours des dernières semaines de toute façon, puisque le sujet était important... Alors, nous n'avons pas toutes les réponses aux questions, mais nous allons faire de notre mieux pour parler de certaines compréhensions et de perceptions.

Par ailleurs, nous n'avons pas, dans notre membership, d'organisations qui sont soit impliquées directement ou indirectement, là, comme transporteurs dans le domaine du taxi, ou Uber, ou etc. Donc, nous n'avons pas ici à représenter un intérêt en particulier, si ce n'est que celui du thème que nous avons dans notre plateforme, qui est celui de la prospérité du Québec pour tous, par tous et avec tous. Ce n'est pas une prière, c'est le titre de notre campagne de prospérité.

Alors, M. le Président, je vais y aller d'entrée de jeu avec la réflexion que nous nous sommes faite, au CPQ, par rapport au projet de loi. Et en fait on l'a arrimée en prenant en compte les parties prenantes, on s'est fait comme une petite grille puis on a regardé les différentes parties prenantes, ce n'est pas nécessairement exhaustif, et on a pris les parties prenantes puis on s'est dit : Est-ce que le projet de loi répond à des préoccupations légitimes qu'il peut y avoir dans les différentes parties prenantes? Et à ça je vous dirais que dans chacun des cas le projet de loi répond en partie et ne répond pas en partie à certaines attentes. Donc, je vais vous faire part de ces différents éléments là.

D'abord, la première partie, et la plus importante, à notre avis, c'est le client, le client, l'utilisateur, le consommateur, utilisons le terme qu'on veut bien, là. Et, le client, il y a deux types de client, il y a le client qu'on appelle domestique, c'est-à-dire une personne qui réside, puis il y a les visiteurs. N'oublions pas les visiteurs dans la question du transport, du système de transport, par exemple de taxi, ou etc.

J'ai personnellement vécu à Londres pendant quelque temps, et l'image du taxi à Londres est très spécifique. Quand on visite des pays — j'ai eu la chance de parcourir plusieurs pays — on arrive au Japon, vous allez voir que le service, c'est les gants blancs, c'est le complet, etc., et ainsi de suite. Donc, il y a aussi une image de marque derrière ça, il y a des attentes, donc le client visiteur est aussi important à traiter dans cette approche-là que le client domestique.

• (19 h 40) •

Et, le client domestique, qu'est-ce qu'il a? Il a des habitudes, il a des façons de faire. Par exemple, les nouvelles générations utilisent beaucoup les plateformes électroniques. Alors, c'est normal qu'un client veuille utiliser davantage les outils qu'offre maintenant le monde des médias, et le monde des médias sociaux, et les plateformes électroniques.

Par ailleurs, il a aussi des attentes, le client domestique. Il a des attentes de service, de niveau de service, de sécurité, de tarification, et ainsi de suite.

Donc, ça, c'est tous des éléments que le client domestique ou visiteur peut s'attendre. Il n'y a rien de pire pour un visiteur, en passant, que d'arriver dans un pays puis se poser la question : Si j'embarque dans le taxi, est-ce que je vais avoir un tarif réglementé? Est-ce que je vais me faire avoir? Est-ce que... Et ainsi de suite. Et ça, c'est vrai quand on ne connaît pas l'environnement dans lequel on est. Donc, c'est important d'avoir un bon service pour répondre aux clients. Et les clients sont de différentes natures.

Est-ce que le projet de loi répond aux attentes de ces parties prenantes là? Moi, je dirais en partie, oui, parce qu'il y a des éléments, très clairement, qui visent notamment la tarification, hein, qui visent la sécurité, la question de l'assurance responsabilité, etc., donc il y a clairement des éléments qui répondent à ces questions-là. Il y a aussi une modification importante au niveau, par exemple, de la forme de répartition, où est-ce qu'on introduit la possibilité d'avoir de la répartition électronique, et ainsi de suite. Donc, ça répond en partie à des demandes.

Est-ce que ça répond à toutes les demandes? Probablement pas, parce que beaucoup de clients voudraient voir peut-être davantage de concurrence, un autre type de fonctionnement, et ainsi de suite. Et surtout il y a des clients qui ont expérimenté d'autres plateformes ailleurs.

Cela dit, le projet de loi, à mon avis, perpétue un certain modèle, puis, pour plusieurs, ça fait l'affaire. Je vais vous donner par exemple le Conseil du patronat. Nous, on a un compte corporatif, on avait un compte corporatif dans une compagnie de taxi. On a refusé d'utiliser Uber parce qu'on ne connaissait pas bien le statut d'Uber et on ne voulait pas contribuer à une forme de transport qui ne correspondait pas aux valeurs ou aux principes que nous avons au CPQ, mais par contre on a pris une plateforme d'un taxi qui nous apparaît être celui qui répond le mieux à nos besoins, parce qu'on a un service extraordinaire, on a une ponctualité, et on contribue par le service en question à réduire les émissions de gaz à effet de serre, parce que toutes les voitures sont électriques, et, pour nous, c'était notre base. Mais ça ne répond pas à 100 % de nos besoins. Et parfois on est dans des endroits où on a besoin de héler un taxi parce qu'on n'a pas le temps ou la possibilité de référer à un service d'assignation. Alors, pour nous, ça répond à nos besoins, mais peut-être que, pour un autre,

qui préférerait utiliser une plateforme virtuelle pour obtenir une voiture de passage... peut-être que ce ne serait pas le cas. Donc, ça, c'est le premier élément.

Deuxième partie prenante : les fournisseurs. Et, dans les fournisseurs, là, je ne parle pas des individus, là, je parle des entreprises, ou des propriétaires, ou des intermédiaires. C'est certain que, pour les entreprises qui ont pignon sur rue, actuellement, de façon... depuis de nombreuses années, au Québec, ça répond aux besoins exprimés pour plusieurs d'entre elles, pas toutes mais plusieurs d'entre elles. Pour les propriétaires de voitures de taxi, ça correspond probablement aussi à... répond à beaucoup de leurs besoins. Pour l'intermédiation — ce que j'appelle les intermédiaires, chez nous, c'est ceux qui n'offrent pas le service comme tel mais qui se situent entre ceux qui fournissent les services et le client, je pense que la plateforme Uber en est un exemple frappant — évidemment, ça ne répond pas, et en fait le projet de loi vient quasiment rendre impossible l'application d'une intermédiation de cette nature-là. Donc, à mon avis, ça répond à des besoins, mais ça ne répond pas à tous les besoins. Et surtout ce qu'on oublie là-dedans, c'est les besoins futurs d'entrepreneurs qui voudraient développer des nouvelles façons de faire, des nouvelles approches avec de l'innovation qui ne cadreraient pas dans un format plus traditionnel qu'on connaissait avant.

Là, je ne mets pas en doute la décision. Pourquoi la décision? Le législatif a à prendre une décision, le gouvernement a à prendre une décision entre des besoins, doit faire un arbitrage. Alors, je ne mets pas en cause... mais ça ne répond pas nécessairement à certains besoins ou certaines questions.

Puisqu'on doit aller vite, les chauffeurs, c'est important. Puis, les chauffeurs, il y a les chauffeurs propriétaires, il y a les chauffeurs employés, puis il y a des travailleurs autonomes, et ça ne répond pas, encore là, à la question des travailleurs autonomes, dans un modèle comme celui qui a été proposé.

Les municipalités ont besoin de services de transport, ça répond certainement à un besoin. Le maire de Montréal s'est prononcé. L'image de marque, je ne suis pas sûr qu'on a une image de marque très forte actuellement à Montréal, en tout cas sur cette question-là, et, l'ordre public, probablement que le projet de loi répond en partie au besoin d'ordre public, parce qu'il y avait du désordre.

Les gouvernements, perception fiscale, oui, mais il y a moyen de faire autrement aussi pour aller chercher les impôts dus.

Protection du public, oui, mais, comme facilitateurs et message pour l'innovation, pas sûr que le projet de loi répond à ça.

Et finalement la population en général, qui n'utilise pas nécessairement régulièrement le service, au moins elle sait qu'elle a accès à un service, qui est connu.

Par contre, au niveau environnemental, je peux vous dire que je m'implique beaucoup avec des groupes environnementaux, comme coprésident d'organisations vraiment arc-en-ciel avec les groupes écologistes, les groupes d'affaires, pour trouver des solutions, puis je vous dis qu'il y a beaucoup de préoccupations, parce qu'il y a beaucoup de gens qui disent : Ah! c'est un frein, c'est un message négatif sur l'utilisation, l'optimisation des places disponibles dans des voitures pour réduire, dans le fond, la circulation ou les émissions de gaz à effet de serre.

Et, en termes d'exemplarité, par contre, encore là, on est dans un mode un peu traditionnel. On n'est pas en train de positionner le Québec, à ce moment-ci, là, comme étant un fer de lance au niveau de l'innovation, en tout cas pas dans l'économie numérique.

Cela dit, encore une fois — M. le Président, je conclus mes points — le CPQ pense que le législateur avait une méchante patate chaude entre les mains, ce n'est pas facile de trouver la meilleure des solutions pour arbitrer entre les intérêts de tout le monde. Ça a été le choix du législateur. Je suis ici, dans le fond, davantage pour répondre à vos questions que de vous dire qu'est-ce qui doit être fait, parce que vous avez probablement fait beaucoup plus de recherches, beaucoup plus de consultations que nous avons pu en faire dans les quelques jours qui nous ont été impartis. Donc, moi, je respecte le travail qui se fait ici et je vais apporter ma contribution au mieux de nos capacités.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Alors, nous allons passer à la période d'échange, et je vais donner la parole à M. le ministre.

M. Daoust : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Dorval.

Écoutez, dans les grandes préoccupations qu'avait le gouvernement quand il a élaboré son projet de loi, une des grandes préoccupations, c'était une valeur qui n'est pas unique au Québec mais qui est propre au Québec, c'est celle de l'équité avec les personnes, ceux et celles qui se sont acheté un droit de travail, ceux et celles qui à l'intérieur d'un marché de gestion de l'offre ont décidé qu'ils voulaient en faire partie, ils voulaient s'acheter un emploi.

Une des choses que j'ai dites aujourd'hui qui est assez significative, c'est qu'au niveau de l'industrie du taxi — on parle de 22 000 personnes — on a une forte population d'immigrants, d'immigrantes qui ont des qualifications bien supérieures à ce qui est requis pour faire du taxi et pour qui c'est la seule façon d'entrer au Québec en première génération. Ces gens-là se sont acheté un droit de travail, ils ont fait confiance à l'État du Québec, et le noeud du problème dans lequel nous évoluons actuellement, c'est justement ce problème-là, de dire : Comment est-ce que je fais pour être équitable?

Alors, moi, ce que j'aimerais connaître... Puis je comprends le libéralisme du Conseil du patronat, j'en ai été membre, mais comment on fait pour, comme société, être équitables vis-à-vis de personnes qui ont payé par prudence à travers les années pour un revenu de retraite, un droit qui a une valeur monnayable, ou encore qui se sont endettées pour être capables de trouver un gagne-pain pour leurs familles? J'aimerais que vous me parliez de la vision du Conseil du patronat sur le droit d'exercer, le permis de taxi, la gestion de l'offre. Puis je comprends que vous pouvez être en désaccord avec le principe, mais, dans la réalité à laquelle nous vivons, là, pas dans le concept mais dans la réalité dans laquelle nous vivons actuellement, là, comment on gère cette situation-là? Je vous écoute.

M. Dorval (Yves-Thomas) : Merci, M. le Président. Écoutez, je ne prétends pas avoir toute l'expertise, ni le CPQ, pour répondre à toutes ces questions-là. Je vais tenter de notre mieux, en termes de perception, de compréhension... Je fais plus appel à la réflexion qu'on a faite de façon générale.

Première des choses, le droit, comme on dit, le permis, ça nous apparaît avoir été une décision qui permettait, hein, d'avoir une limite à l'entrée dans l'industrie du taxi, pour permettre à des chauffeurs, pour permettre à des commerçants qui sont les propriétaires de pouvoir opérer dans un contexte où ils pouvaient desservir les besoins de la clientèle, donc en avoir suffisamment en termes de nombre, une quantité, puis en même temps de protéger leur capacité de gagner leur vie, avec, en passant, beaucoup d'heures travaillées, hein, avec des revenus quand même modestes pour le nombre d'heures travaillées, quand on compare à beaucoup d'autres métiers.

• (19 h 50) •

La question de la formation initiale pour les immigrants, à mon avis, ce n'est pas pertinent, dans le sens où, dans les faits, c'est une bonne chose qu'ils puissent trouver un travail, mais c'est une mauvaise chose d'avoir de la surqualification, au Québec, dans ce genre de fonctions là.

Cela dit, donc, il y a eu une contribution de l'État par l'établissement de permis, c'est un peu comme un quota, je ne sais pas si c'est le bon terme, mais qui a permis donc à ces gens-là d'avoir un certain revenu. Ça fait qu'il faut faire attention. Le droit, le permis qu'on a acheté, c'est aussi... on a une compensation. Celui qui vient d'arriver a payé probablement beaucoup plus cher aussi qu'au début. Et peut-être que celui qui l'achète actuellement paie un peu moins cher, parce qu'il y avait des menaces, puis là il va repayer plus cher, parce que c'est le jeu de l'offre... Et ça, il n'y a pas d'entrepreneur qui achète une PME, qui achète un commerce, même un dépanneur, qui n'a pas des risques associés à ça, soit dit en passant, il n'y a pas de garantie.

Cela dit, ils ont effectivement fait, pour les derniers arrivés, quelque chose pour lequel ils n'ont pas eu nécessairement un retour sur l'investissement encore, et, en ce sens-là, je pense que c'est tout à fait légitime de dire que, si on avait un système qu'on modifiait et que... le droit qui a été payé, hein, de pouvoir exercer cette activité-là, il faut trouver un mécanisme de compensation, à ce moment-là, c'est très clair, à mon avis, c'est une question d'équité. Mais en même temps il faut faire attention. Ce droit-là n'était pas sans contrepartie, puisque le droit, c'était justement d'avoir la possibilité d'avoir, on peut dire, une limitation dans le nombre de personnes qui arrivaient dans l'industrie.

Donc, je n'ai pas la réponse parfaite à votre question, si ce n'est que de reconnaître le fait qu'il y a des gens qui ont investi qui s'attendent à avoir un retour sur cet investissement-là, qui a une valeur, en plus de ça, parce qu'il y a un patrimoine qui s'est bâti là-dedans, il y a une équité qui s'est bâtie là-dedans, ça fait partie à quelque part, hein, de sa retraite aussi. Mais en même temps, et je prends pour exemple la compagnie avec laquelle le CPQ fait affaire, ils ont acheté les permis, hein, et aujourd'hui ce sont des employés, puis ceux qui sont là-dedans sont très heureux d'être là parce que ça répond mieux à leurs besoins. Puis ce n'est pas nécessairement tous les profils d'individu qui seraient heureux dans cette question-là, mais ça a été le cas, ils ont acheté des permis pour pouvoir exercer leur pratique. Et ils réussissent, à mon avis... En fait, on est au début, mais ils peuvent réussir très bien.

Remarquez que je n'ai jamais encore mentionné le nom de la compagnie, parce que je ne veux pas faire de publicité, mais tout le monde comprendra laquelle dont il est question.

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

M. Daoust : Alors, écoutez, comme vous ne pouvez pas le mentionner, je vais vous le mentionner, vous nous parlez d'Uber et... de Téo. Et je suis très content que vous me parliez de Téo...

M. Dorval (Yves-Thomas) : ...de toute façon.

M. Daoust : ...parce que justement Téo est une belle adaptation d'une technologie internationale avec une spécificité québécoise. Et je dois vous avouer que, pour avoir... J'ai pris le taxi une fois depuis deux ans, j'ai pris Téo, je l'ai essayé, et effectivement le chauffeur était très content de la transaction qu'il avait faite, et tout ça. Bon.

Mais je suis content aussi de vous entendre dire qu'on doit respecter ceux qui sont venus avant nous, je suis content que vous me disiez que, les gens pour qui c'est leur petit pactole de retraite, on doit les respecter. Mais, vous savez, je vais retourner à mon vieux métier de banquier, où il y a deux sortes d'intervenants : il y a les gens, la très, très vaste majorité, qui essaient de payer ses dettes le plus rapidement possible puis d'avoir cette petite épargne là, la maison payée, pas de dette, et tout ça, pour la retraite, puis il y a les autres qui travaillent sur une base qu'on appelle le cash-flow, sur une base de leur capacité avec les intrants, et qui tout simplement disent : Bien, écoutez, moi, là, j'arrive puis je peux affronter combien de paiements? Dans les deux cas, on a des propriétaires de permis de taxi. Dans un des cas, ils ont été des fournis pendant des années, à accumuler ce patrimoine-là qui va leur donner un minimum de confort à la retraite, je ne parle pas d'un confort débridé, là, mais je parle d'un confort à la retraite. Parallèlement à ça, il y a ceux qui sont plus jeunes, il y a ceux qui travaillent, je le répète, sur une base de cash-flow, qui disent : Bien, écoutez, je l'ai emprunté, je le paie, je rencontre mes paiements; si je peux replacer mes paiements, je le ferai. Puis, dans les deux cas, il y en a un qui a pensé à se garder un patrimoine de retraite, il y a l'autre qui s'est acheté un emploi.

Et, dans notre esprit à nous... Parce qu'une des grandes règles que nous nous sommes imposées comme gouvernement au moment où nous avons créé cette commission-là, la première, celle de février, on a dit : Nous devons être équitables. En bout de ligne, notre société à nous, avec ses torts et ses atouts, a décidé qu'elle était pour être respectueuse des gens qui ont fait confiance à la société.

Alors, il y a deux courants de pensée. Il y a celui qui dit : On peut tout balayer du revers de la main et laisser ces gens-là se dépêtrer dans leurs problèmes, parce que la société est ainsi faite, parce que le commerce est ainsi fait, puis il y a ceux qui disent : On doit être respectueux. Nous choisissons d'être dans le clan des respectueux.

Ce que j'entends de votre intervention, c'est que vous n'êtes pas en désaccord avec le fait d'être dans le clan des respectueux, même si on croit à l'économie de marché et puis à la liberté de marché. Nous, comme gouvernement, pensons que ce n'est pas irréconciliable. J'aimerais vous entendre sur ça.

M. Dorval (Yves-Thomas) : Je ne suis pas sûr, M. le Président, de comprendre qu'est-ce qui est réconciliable ou non, mais en fait, je l'ai mentionné, je pense qu'il y a eu des avantages à ce système-là pour les gens qui y ont investi et je pense que c'est important, effectivement, d'avoir une considération pour cet aspect-là, O.K.? C'est une industrie réglementée, donc, en partie, le gouvernement a une responsabilité à cet égard-là.

Cela dit, il y a moyen aussi de faire attention, dans ce qu'on peut produire pour l'environnement d'affaires futur, pour ne pas nuire à l'innovation, pour ne pas nuire à la concurrence, qui pourrait présenter différentes formes de concurrence, tout en respectant les gens. Et il y a des propositions, certainement, qui ont dû être proposées aussi pour voir comment on peut s'assurer de faire en sorte que les gens qui ont investi là-dedans puissent y retrouver une certaine équité, dans un contexte qui n'empêche pas, quand même, d'accepter l'innovation comme étant aussi... puis les nouveaux modes de façon de faire comme étant une réalité.

Vous savez, dans le fond, moi, je pense beaucoup à ceux qui seront les concitoyens dans 20 ans et qui vont se dire : Est-ce qu'on vit dans un environnement moderne ou non? Et là-dessus moi, je pense que l'industrie peut offrir des services... Je vous l'ai dit, on fait affaire avec l'industrie du taxi, chez nous, et on se concentre dans cette industrie-là comme fournisseur. Mais, oui, il y a moyen de respecter les droits, de respecter l'équité et de trouver des façons, mais il n'y a pas juste une solution. Et, encore une fois, ce n'est pas nous, dans notre petite boîte, qu'on va commencer à dire comment le faire. Vous avez plus de gens autour de vous qui avez plus d'informations que nous pour arriver à une solution adéquate.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le ministre, vous avez un commentaire, je pense.

M. Daoust : Oui. Juste un commentaire, puis après je vais transférer à mon collègue.

Vous savez, il ne faut pas mettre en opposition, dans mon esprit, respect de nos traditions, de nos façons de faire, de nos valeurs comme société et le développement technologique. C'est deux choses qui ne vont pas en opposition, c'est deux choses qui peuvent aller de pair. Et on a vu depuis le début, et vous êtes le cinquième... le septième intervenant, je pense... je ne sais pas le combienième intervenant, de toute façon ça ne fait pas longtemps qu'on a commencé, mais je n'aime pas qu'on nous dépeigne comme étant en opposition avec les technologies. Le Québec a développé des technologies extraordinaires. Et la firme que vous utilisez, qui est Téo et que vous ne pouvez pas nommer, mais... on n'est pas en opposition, en aucune façon, avec.

Ce que j'essaie de faire, simplement, c'est de vous dire que nous, on pense qu'on peut continuer de développer des technologies, puis des technologies qui sont respectueuses de nos traditions. Alors, je suis satisfait que vous nous rassuriez là-dessus, que vous êtes respectueux de la façon de faire des gens au Québec et de la façon de transiger au Québec.

Maintenant, je vais laisser mon collègue vous poser des questions.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. J'ai une demande de parole de la part du député de D'Arcy-McGee. À vous la parole.

• (20 heures) •

M. Birnbaum : Merci, M. le Président. Bonsoir, M. Dorval, ça me fait plaisir. Comme toujours, il me semble que les interventions du Conseil du patronat alimentent de la bonne façon nos réflexions, peu importe le projet.

Je trouve ça intéressant que vous vous êtes décrit en quelque part presque comme intervenant désintéressé, dans le sens technique du terme. Et peut-être en quelque part ça rend vos réflexions intéressantes, même si on ne vous demande pas de trancher sur le tout.

Sans vouloir donner un mot conclusif, vous êtes en train de nous dire, je crois, en quelque part, ce que le ministre et notre gouvernement a dit, qu'on est devant une situation très complexe, dont il n'y a pas de solution idéale, mais où il faut trouver cet équilibre entre l'équité, la protection de nos concitoyens qui travaillent dans le métier, qui ont investi dans leur travail, et en même temps de sauvegarder l'esprit d'innovation, qui est très central à notre âme, au Québec, et très important pour l'avenir. Et je crois qu'on essaie de trouver un compromis en quelque part.

Ce qui m'amène à deux questions très spécifiques et une plus générale. Si je vous ai bien compris quand vous avez parlé du problème fiscal, la perception de TPS et TVQ, j'imagine, vous avez dit qu'on aurait pu faire autrement et vous n'avez pas élaboré là-dessus. Alors, je vous invite, si vous avez un commentaire là-dessus...

Deuxième question, et ici je suis un petit peu le dernier commentaire de M. le ministre : Compte tenu que je crois que c'est d'une évidence qu'ensemble, comme parlementaires et comme gouvernement, on essaie de trouver le juste équilibre, est-ce qu'on a vraiment à s'inquiéter, compte tenu que les raisons qui nous amènent... ou les motivations qui nous amènent où nous sommes sont tout à fait défensibles, on parle de protéger un marché, protéger des investissements, en même temps d'être ouverts à la compétition? Et on peut regarder les derniers trois ans, et l'industrie traditionnelle a dû répondre à la concurrence déjà. Alors, peut-être... On est dans le meilleur des environnements.

Alors, je vous invite de parler de cette question spécifique de perception et, deuxièmement, sur la perception, dans l'autre sens du mot, du Québec sur le plan mondial quand on parle des économies émergentes.

M. Dorval (Yves-Thomas) : M. le Président, au niveau de la perception fiscale, il faut que tout le monde paie son dû en fonction des lois et des règlements, c'est clair pour moi. Ça veut dire, ça, qu'il faut que les taxes soient perçues puis il faut que les impôts sur le revenu soient également perçus et remboursés. Et ça, pour moi, ça ne fait pas de doute.

Nous ne sommes pas une autorité fiscale. On ne peut commencer à dire comment ça doit être fait, et ainsi de suite.

Par exemple, le statut d'un travailleur autonome, dans les lois fiscales, au niveau TPS, TVQ, et j'exclus le taxi, on sait très bien que, pour les 30 premiers mille dollars gagnés, on peut ne pas être un percepteur de TPS, TVQ. En même temps, on ne peut pas non plus déduire les taxes qu'on a payées nous-mêmes dans nos intrants.

Cela dit, ici, dans l'industrie du taxi, c'est dit qu'à partir du premier dollar ça doit être... les taxes sont perçues. Alors, c'est une réalité, et il faut suivre les lois et les règlements au plan fiscal.

Maintenant, quel est l'apport du travailleur autonome, par exemple, dans le contexte Uber? Quel est l'apport de l'entreprise, qui rend un service aussi taxable parce que l'entreprise... Dans le fond, c'est une intermédiation. Qu'est-ce qu'il fait? Il met en place une plateforme, il la gère, il l'administre; il perçoit des sommes du client, il rembourse le travailleur autonome avec les sommes perçues. Bien, il y a une activité. Juste ça, c'est taxable, au plan de l'autorité compétente ici. Mais ça, c'est aux autorités fiscales à trouver les moyens, mais on a le même problème dans les autres domaines, que ce soit le commerce au détail versus le commerce électronique, et ainsi de suite.

Donc, malheureusement, je n'ai pas assez de temps pour répondre à votre question, M. le Président, mais ça me fera plaisir de poursuivre si vous avez d'autres questions pour l'autre volet.

Le Président (M. Reid) : Alors, vous allez avoir d'autres questions sûrement, parce que nous allons passer à l'opposition officielle avec Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Bienvenue, M. Dorval. Ça me fait plaisir de vous rencontrer sur ce sujet-là.

Nous en sommes déjà à notre troisième consultation, une en dehors du cadre de l'Assemblée nationale puis la deuxième à l'Assemblée nationale. Je voulais peut-être d'entrée de jeu vous rassurer sur toute la question des technologies, du progrès. Nous avons eu, un petit peu avant le souper, le Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec qui sont venus nous présenter leur mémoire et qui nous faisaient part de toutes les innovations technologiques qu'ils avaient développées, avant même l'arrivée d'Uber, là, parce qu'à cause qu'Uber est comme un phénomène un peu hors normes on a l'impression que c'est seulement depuis qu'ils sont là, mais avant l'arrivée d'Uber, donc, utilisation du GPS, de la tablette, même une application mobile pour l'ensemble des Taxis Coop de Québec, peu importe l'intermédiaire, là, ils se sont partagé l'application mobile; développé dernièrement une application pour les hôtels, donc, par des programmeurs ici, à Québec.

Donc, je voulais vous dire que nous, on a une préoccupation particulièrement au niveau du développement des emplois au Québec. On a une expertise ici. Je suis certaine que vous partagez notre préoccupation d'emplois à valeur ajoutée au Québec.

Et ce n'est pas une question de modernité ou non. C'est clair qu'il y aurait un avantage à ce que ces bonnes pratiques-là soient un peu mieux partagées dans l'ensemble de l'industrie, l'industrie n'était pas toute au même niveau, et je pense que le projet de loi va permettre d'atteindre ça.

Donc, je pense que tous les gens autour de la table sont d'accord avec les nouvelles technologies, les applications mobiles, le progrès technologique. Toutefois, ce n'est pas parce qu'il y a des nouvelles technologies que ça fait en sorte qu'on peut passer à côté des lois et qu'on peut passer à côté des taxes.

Donc, je voulais... je sais que vous l'avez dit, mais juste vous réentendre bien clairement. Parce qu'effectivement la Loi sur la taxe de vente du Québec précise que, pour les travailleurs autonomes, ce qu'ils appellent souvent les petits fournisseurs, en ce qui concerne le taxi, il y a une exclusion spécifique pour le taxi que la taxe de vente doit être perçue dès le premier dollar. Donc, êtes-vous d'accord avec nous que les lois fiscales du Québec doivent s'appliquer de la même façon pour tous ceux qui font le même service? Et là c'est même le juge Cournoyer, là, qui a dit qu'Uber, c'était du service de taxi, du transport rémunéré, ça a été mis dans un jugement. Donc, êtes-vous d'accord avec nous que la même loi doit s'appliquer à tout le monde?

M. Dorval (Yves-Thomas) : M. le Président, c'est ce que j'ai dit tout à l'heure, il faut que les lois, fiscales ou autres, soient appliquées à toutes les organisations. Ce qui ne veut pas dire que c'est statique, ça, ça peut évoluer dans le temps, on peut le changer dans le temps, mais, c'est ce que je vous ai dit tout à l'heure, il y aurait eu moyen, je suis certain... Puisqu'on est capable de percevoir à distance des sommes sur carte de crédit, de faire un remboursement en pourcentage de x, y, z, puis on est capable de faire ça technologiquement, il est possible aussi de percevoir des taxes et de rembourser les taxes aux autorités fiscales compétentes.

Alors, pour moi, c'est clair que les gens qui opèrent dans le même domaine... C'est le service qui est taxable, hein, ce n'est pas... Il y a une disposition particulière au Québec, puis, encore là, je ne voudrais pas me mettre les pieds dans la bouche, parce que je ne suis pas un spécialiste en fiscalité, mais le principe veut que, dans ce cas-ci, quand on est un travailleur autonome, effectivement, normalement on pourrait avoir, pour le premier 30 000 \$... on n'est pas obligé d'être un mandataire, perceveur de taxes, mais, dans le cas de l'industrie du taxi, dans la loi, c'est écrit. Alors, c'est comme ça, il faut que ce soit appliqué.

Mme Ouellet : Je suis tout à fait d'accord avec vous. D'ailleurs, c'est pour ça que j'avais demandé la question aux gens d'Uber, s'ils s'engageaient à payer les arriérés. Parce que vous savez que le gouvernement a été obligé d'aller en perquisition et même en jugement pour pouvoir faire la perquisition, qu'il y a même eu une tentative, là, de redémarrer les

ordinateurs pour que les informations ne soient pas disponibles. On n'appelle pas ça de la très bonne collaboration, ce genre d'attitude là. Donc, c'est ce qui est arrivé. Je pense qu'il y a eu une volonté du gouvernement de percevoir les taxes mais clairement une résistance de la part de la multinationale sur fournir les données, là. Ils ont été obligés de se plier après le jugement, mais il faut toujours se rendre, là, jusqu'au bout, plus qu'au bout de la corde.

Concernant les régimes, et, encore là, je sais que vous avez dit que ça peut être fait de toutes sortes de façons, mais êtes-vous d'accord que, lorsqu'on parle d'entreprise, bien, il faudrait que ce soit le même régime qui s'applique à tout le monde, si on veut avoir une certaine équité? Que ce soit dans l'industrie du taxi, que ce soit pour les avocats, que ce soit dans d'autres industries, il faut que les joueurs aient les mêmes règles si on veut avoir une concurrence qui est loyale. Êtes-vous d'accord avec ça?

• (20 h 10) •

M. Dorval (Yves-Thomas) : M. le Président, oui, il faut que... en anglais, on utilise le «same level playing field», hein, il faut que les gens aient le même environnement réglementaire de travail, fiscal sur lequel opérer.

Il y a quand même des dispositions dans plusieurs lois qui permettent à des... Le plus bel exemple, c'est ce que j'avais dit tantôt : Le travailleur autonome hors taxi qui a un 30 000 \$, le premier 30 000 \$, il n'a pas besoin de s'inscrire comme mandataire, mais, s'il fait plus que... Alors, il y a déjà des dispositions, il est possible d'avoir dans des lois des dispositions spécifiques, différentes pour reconnaître des situations particulières. Alors, de ce côté-là, c'est clair.

Moi, ce que je voudrais juste attirer votre attention, ce n'est pas l'innovation technologique, il reste quand même... J'ai mentionné quelque chose au début, puis c'est possible de le faire à l'intérieur du système de taxi traditionnel. On en a parlé dès le début de ma présentation, mais il faut laisser le plus possible les mécanismes de concurrence jouer, ça, ça fait partie de notre base à nous, là, parce que la concurrence tend à avoir plus de capacité pour répondre aux besoins des clients. Et cette concurrence-là ne doit pas être faite, par contre, évidemment, en dehors des lois, des règlements, donc ça doit se faire à l'intérieur des lois et règlements. Dans ce cas-ci, moi, j'aurais dit... Si j'avais été à la place d'Uber, je m'excuse, là, mais j'aurais commencé à travailler pour obtenir l'environnement légal pour me permettre d'exécuter des opérations, plutôt que de forcer une activité de façon indirecte puis mettre les gens devant le fait accompli. Mais, cela dit, il y a place toujours à l'innovation, puis il faut faire attention de ne pas limiter trop la concurrence, parce qu'à un moment donné il ne faut pas non plus être dans un pays ou un État complètement, là... parce qu'à la fin il faut protéger l'intérêt de certaines parties prenantes, notamment le consommateur.

Mme Ouellet : On est tout à fait d'accord avec de l'amélioration. D'ailleurs, on a proposé toutes sortes d'améliorations, là, lors des différentes consultations. Puis effectivement je pense que l'industrie s'est prise en main aussi, il y a eu des améliorations de la part de l'industrie, mais il peut y en avoir d'autres, et on en a proposé.

Lorsque vous parlez d'innovation, je pense qu'il faut juste faire attention parce que des fois on utilise les mots... ce qu'on a appelé un petit peu plus tôt la dérive de la sémantique. Et on a eu plusieurs innovations comptables dans le passé pour toutes sortes d'entreprises, on a appelé ça innovations, mais finalement qui ont conduit à de l'évitement fiscal, qui ont conduit aux paradis fiscaux. Est-ce que c'est de ce genre d'innovation là que vous nous dites... dont il faudrait ouvrir la porte?

M. Dorval (Yves-Thomas) : Non, je parle de service au client, j'ai dit : En ayant pour objectif toujours de répondre davantage, de la meilleure façon, plus efficace, au plus bas coût, avec le plus de qualité possible, pour répondre au besoin du client. Puis le besoin du client, il peut différer d'un client à l'autre, donc il ne faut pas avoir un service monolithique pour répondre à un client qu'on veut bâtir comme un client spécifique. C'est ce qui se passe partout, il faut être en mesure d'avoir un portefeuille de possibilités, et c'est ça que l'innovation apporte. Là, vous m'amenez sur l'innovation pour le bénéfice de l'entreprise; moi, je vous parle de l'innovation pour le bénéfice du client.

Mme Ouellet : Parfait. Puis, si je vous amène sur ce qu'on dit, entre guillemets, de l'innovation, moi, je ne suis pas sûre qu'on puisse qualifier ça d'innovation... Parce que vous savez que cette multinationale-là en particulier, contrairement au taxi et même à Téo, a décidé de faire de l'évitement fiscal. On comprend que l'évitement fiscal, ce n'est pas nécessairement illégal, mais en tout cas, de notre point de vue, ce n'est pas souhaitable. C'est des manques de revenus importants du côté du gouvernement, donc de l'ensemble des citoyens et des citoyennes.

Est-ce que vous endossez ces pratiques-là d'évitement fiscal qui sont faites par l'entreprise Uber?

M. Dorval (Yves-Thomas) : Je ne commenterai pas une entreprise en particulier parce que je ne suis pas une autorité fiscale, je ne suis pas un juge, le CPQ n'est pas une entreprise de fiscalité, de fiscalistes. La seule chose que je vous ai dite, c'est que l'organisation croit aux forces du marché, donc à la concurrence. Il croit à l'innovation comme étant des facteurs d'amélioration de l'offre de services et de la capacité d'être un plus grand innovateur. Il croit également d'avoir des entreprises qui travaillent sur le «same level playing field», donc un environnement qui respecte l'équité entre les joueurs, et ça, ça inclut l'équité de payer les taxes qui sont dues. Pour le reste, c'est de l'évaluation, je ne peux pas commenter un dossier en particulier.

Le Président (M. Reid) : Merci. Ça termine le temps pour l'opposition officielle. Nous passons au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. M. Dorval, bonjour.

Je vais revenir au niveau de la notion de comment être équitable, c'était dans vos propos tantôt. Alors, M. le ministre se classait dans le camp des respectueux, comme s'il y avait un camp des respectueux puis un camp des non respectueux. Je pense que tout le monde essaie d'être respectueux mais avec des perspectives différentes, tout simplement. Alors donc, si on veut être respectueux, on peut aussi penser de vouloir protéger ce qu'a construit l'industrie traditionnelle du taxi tout en faisant preuve d'ouverture aux nouvelles technologies puis en permettant l'arrivée, donc, de ces nouvelles technologies là, technologies, donc, pour lesquelles les citoyens, là, sont prêts et attendent donc que ce soit, pour plusieurs en tout cas, à tout le moins légalisé.

Alors, dans notre rôle à nous, bien évidemment, c'est toujours de voir l'évolution du marché, l'évolution, en fait, des tendances de société. Et, bon, certains, donc, pourraient prétendre que, oui, la société était rendue là, puis on devait peut-être changer l'ordre des choses un peu, tout en respectant, comme je disais au tout début, ceux qui ont bâti des entreprises avec les méthodes traditionnelles.

Alors donc, au niveau de trouver l'équilibre, je vois que le gouvernement a une approche, comme vous semblez le dire tantôt, qui est plutôt défensive. Si on voulait s'assurer qu'il y a un impact un peu plus important, je dirais, pour le consommateur, et puis, comme vous disiez tantôt, si vous avez une partie des vos préoccupations qui sont l'intérêt du consommateur, êtes-vous d'accord avec le principe qu'on peut être équitable en modifiant les lois pour permettre l'arrivée de technologies ou de façons de faire telles qu'Uber tout en protégeant, en sécurisant l'industrie traditionnelle du taxi?

M. Dorval (Yves-Thomas) : M. le Président, ma réponse est plus large que l'industrie du taxi, ça s'applique à tous les domaines d'application, en fait. Aujourd'hui, on fait face à une révolution industrielle, une nouvelle révolution industrielle qui est l'économie numérique, et ça vient changer les perspectives.

Vous savez, moi, je ne suis pas dans la peau du législateur, mais je me pose la question, et je n'ai pas la réponse parce que je ne suis pas un expert, mais il ne faut pas détruire aussi une capacité d'offrir un service de taxi parce qu'il y a des nouvelles innovations, parce qu'à la fin il faut que les clients puissent avoir accès à un service sûr, fiable, à un tarif qui soit correct. Et il a plein de besoins aussi, le client. Donc, on ne peut pas abolir une industrie pour en créer une nouvelle juste parce qu'on veut faire de l'innovation. D'accord?

Cependant, l'innovation, elle peut apporter beaucoup, on le voit dans l'industrie traditionnelle comme dans la nouvelle économie. Et il y a les mêmes enjeux du côté du commerce électronique. Je reviens encore sur cette histoire-là : il y a beaucoup de détaillants québécois qui souffrent d'une concurrence déloyale au niveau de la fourniture de biens, de services par commerce électronique qui nous vient d'ailleurs, pour lequel on ne respecte pas nécessairement la réglementation, fiscale ou autres. Il y a donc une situation concurrentielle incorrecte pour la plupart de nos détaillants. Mais en même temps, nos détaillants, il faut aussi qu'ils s'investissent dans les nouvelles façons de faire en offrant des plateformes qui vont répondre aux besoins du consommateur.

Le problème, souvent, c'est qu'on se satisfait d'une position de statu quo, quand on n'est pas challengé, c'est lorsqu'on reçoit un challenge que, là, tout à coup, on essaie de faire des améliorations. Ce n'est pas tout le monde qui fait ça, hein? Il y a des groupes qui sont des adopteurs d'innovation rapides, puis il y en a qui sont ceux qui suivent.

Alors, ce que je vous dirais, c'est que, dans l'industrie actuelle, il y en avait qui le faisait, d'autres qui ne le faisaient pas. Il est arrivé un nouveau joueur, qui est arrivé avec d'autres solutions. Et, moi, là-dessus, la seule chose que je peux dire, c'est : Il faut avoir l'esprit ouvert, puis ça prend une méchante bonne réflexion, parce que l'économie est en train de changer.

Puis je vous ramène juste sur la position de la commission sur la fiscalité au Québec. Moi, ça me frappe, parce qu'au niveau du monde entier on parle des taxes de vente — et je suis un tenant de ça — comme étant un bon outil de fiscalité versus l'impôt sur le revenu, qui est l'impôt sur le travail, finalement, mais en même temps, si vous avez un système ouvert électronique qui fait en sorte que vous avez de la mise à collecter vos taxes, là vous vous mettez en péril. Et c'est pour ça que ça prend une bonne réflexion puis pas juste sur l'industrie traditionnelle, sur tout l'aspect du commerce électronique, y compris celui des services comme le transport.

Mais, vous savez, on a des entreprises, au Québec, comme Busbud, par exemple, qui est rendu un champion mondial dans la vente de services... de billets d'autobus dans différents pays. On veut que nos entreprises réussissent, et c'est pareil partout, là. Comment on peut faire en sorte, pour avoir un environnement... Il ne faut pas limiter non plus l'intervention, on va limiter aussi nos propres joueurs qui veulent aller à l'international pour offrir des produits comme les réservations d'autobus et autres. Alors, il y a plein de possibilités, et c'est pour ça que c'est une réflexion importante, pas juste pour répondre à un besoin urgent dans le cas d'une crise. C'est pour ça que la réflexion doit se faire aussi en regardant beaucoup plus large tout l'impact de ces nouvelles façons de faire.

J'ai un neveu à San Francisco qui se fait livrer chaque semaine ses suppléments alimentaires pour sa santé par un drone. Il est chez lui parce que son bureau est chez lui, il reçoit un téléphone sur son cellulaire, sort dehors, pop! il reçoit son supplément alimentaire. Alors, on n'y pense pas, mais c'est rendu dans plusieurs endroits.

Alors, M. le Président, c'est ça, la réalité, là, du changement technologique, économie numérique, et tout ça, c'est qu'il y a des impacts, et il faut y faire attention, parce que, si on attend toujours d'être en crise pour le gérer, on va avoir des problèmes. Donc, vaut mieux être prévoyant puis peut-être partir un chantier. Puis je pense que le gouvernement a d'ailleurs annoncé une réflexion là-dessus.

Le Président (M. Reid) : Merci. C'est tout le temps que nous avons, malheureusement, on avait une longue réponse à une première question. Alors, je vous remercie beaucoup de votre contribution à nos travaux.

Je suspends les travaux de la commission pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 20 h 20)

(Reprise à 20 h 22)

Le Président (M. Reid) : Nous reprenons nos travaux.

J'ai d'abord besoin d'un consentement pour poursuivre au-delà de l'horaire de quelques minutes, l'horaire qui nous avait été indiqué par l'Assemblée.

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Bon, bien, je vous laisse discuter un peu. Ça va? Alors, j'ai votre consentement.

Alors, bienvenue à M. le maire et aux personnes qui vous accompagnent. Je vous demanderais, comme à l'habitude, pour les fins de l'enregistrement, de vous présenter et présenter les personnes qui vous accompagnent. Vous avez 10 minutes pour nous exposer vos idées, et nous aurons une période d'échange par la suite. À vous la parole.

Ville de Montréal

M. Coderre (Denis) : Merci beaucoup, M. le Président. Alors, je suis accompagné de M. Lionel Perez, qui est membre de mon comité exécutif, responsable notamment des infrastructures et des relations intergouvernementales, ainsi que de M. Aref Salem, qui est membre du comité exécutif, responsable des transports. Moi, je le suis maire de Montréal, j'essaie de l'être.

Alors, M. le Président, M. le ministre, membres de la commission, c'est un plaisir d'être ici encore une fois. Et, comme je l'ai dit lors de la consultation qui a précédé le dépôt de ce projet de loi, le transport par taxi est un enjeu majeur pour la métropole, où travaillent près de 60 % des chauffeurs de taxi du Québec. À Montréal, de manière directe ou indirecte, ce sont donc 22 000 familles qui tirent leurs revenus de l'industrie du taxi, 22 000 familles, il faut penser à ça aussi. On estime que cette industrie génère des revenus de près de 180 millions de dollars par année sur le territoire de Montréal.

Je tiens, dans ce contexte, à exprimer à nouveau au gouvernement l'assurance de notre entière collaboration dans le cadre des présents travaux et dans la mise en place des modifications législatives et réglementaires qui en découleront. Nous souhaitons que ces modifications encadrent l'industrie de façon claire tout en permettant une souplesse et une agilité au gouvernement pour progresser dans la modernisation de cette industrie.

Par ailleurs, la ville continue d'avancer dans ses travaux de modernisation de l'industrie du taxi par la mise en oeuvre de sa Politique sur l'industrie du taxi, qui englobe entre autres toute la question de l'amélioration du service à la clientèle, de la sécurité et de l'innovation technologique. Nous souhaitons que le gouvernement collabore avec la ville pour lui permettre d'implanter le plus rapidement possible les mesures de cette politique propre à Montréal. Nous croyons que celles-ci sont nécessaires pour qu'une transformation du taxi montréalais soit présente et pérenne.

La ville de Montréal appuie le présent projet de loi, qui permettra de poursuivre dans cette voie de la modernisation de l'industrie du taxi, pour laquelle il est important d'avoir des standards et un encadrement. Il importe également de garantir un environnement propice à la concurrence. Personne ne doit avoir de chèque en blanc.

Il y a beaucoup de place à l'amélioration dans cette industrie. Plusieurs enjeux, d'ailleurs, sont à prendre en considération : une concurrence loyale entre citoyens corporatifs transparents et qui respectent les lois et règlements, une industrie qui assure la sécurité des usagers et des travailleurs, des pratiques qui luttent contre le travail au noir et l'évasion fiscale, une modernisation des services offerts notamment par l'usage des nouvelles technologies.

Je le répète, j'accorde une grande importance à faire de Montréal une ville intelligente, une ville qui met à profit la technologie pour améliorer ses façons de faire et la qualité de vie de ses citoyens. L'industrie du taxi est un secteur flagrant où l'apport de la technologie peut améliorer cette qualité de vie — et elle le fait déjà, d'ailleurs — et aussi augmenter les bénéfices des travailleurs, que ce soit par les applications, la géolocalisation ou la collecte de données permettant l'amélioration du service.

Il y a des avantages à offrir aux consommateurs des alternatives, et de beaux exemples démontrent que c'est possible de le faire à l'intérieur du cadre législatif existant. Si une entreprise telle Uber veut rester à Montréal ou ailleurs au Québec, nous devons trouver une base d'entente commune tout en respectant les lois et règlements, et ce, comme ce doit être pour n'importe quelle industrie.

Je tiens donc ici à vous rappeler les principes essentiels qui doivent guider le gouvernement dans l'étude de ce projet de loi et par la suite sa mise en oeuvre.

Premièrement, la ville est heureuse que le projet de loi modifie l'encadrement du service de transport par taxi afin de le moderniser tout en maintenant le principe d'un seul régime juridique applicable. Le gouvernement doit donc assurer d'une équité sociale et d'une équité fiscale entre tous les membres de l'industrie, il n'y a pas de place pour deux poids, deux mesures. Quand on parle de développement économique, M. le Président, on doit aussi parler de développement social. Donc, cette équité sociale est essentielle, et ce n'est pas parce qu'on fait ça qu'on est contre la technologie.

Deuxièmement, il est primordial pour la ville que le gouvernement ne fasse aucun compromis sur la sécurité des chauffeurs et des clients dans les conditions d'octroi des permis. À cet effet, nous rappelons que nous souhaitons entre autres que le gouvernement s'assure que soit conservée dans sa réglementation la vérification des antécédents judiciaires par un corps de police, la souscription à des assurances appropriées, la formation des chauffeurs, l'inspection des véhicules ainsi que le projet d'installer les caméras dans les véhicules. La ville de Montréal accueille favorablement les nouvelles obligations des intermédiaires en services de transport prévues au projet de loi, qui permettront de soutenir la modernisation de l'industrie.

Par ailleurs, la ville adhère à l'application d'une norme de service pour le transport adapté. Nous offrons, bien sûr, notre collaboration pour nous assurer que l'implantation d'une telle norme soit un succès. Des discussions avec le gouvernement seront assurément nécessaires à ce sujet. La ville de Montréal accorde une grande importance à l'accessibilité universelle sur son territoire et entend poursuivre ses efforts en ce sens. Rappelons qu'au Québec plus de 80 % du transport adapté est effectué par des chauffeurs de taxi.

D'autre part, il est important de s'assurer que le système de gestion de l'offre et des tarifs garantisse un service de qualité, offert à un juste prix et de calibre international. Lors de la présente consultation, la ville avait signifié son ouverture à des modifications dans l'offre de services et une modulation des tarifs. Nous croyons que l'offre de transport à Montréal doit être variée et s'adresser à tous les types de voyageurs et à tous les budgets. Nous croyons que la possibilité qu'offre le projet de loi en matière de modulation des tarifs en fonction de la demande pourra également bien servir l'intérêt de l'usager, à la condition que ces tarifs soient plafonnés.

Nous rappelons d'ailleurs qu'une étude est en réalisation en collaboration avec l'École polytechnique sur le sujet précis d'offre et de demande du transport par taxi dans la métropole. Cette étude permettra de soutenir les décisions à venir à ce sujet, qui seront alors basées sur des analyses crédibles.

Enfin, nous saluons la décision d'attribuer des nouveaux pouvoirs d'inspection et d'enquête aux personnes chargées de vérifier l'application de la loi et des règlements. Comme il a été expliqué lors de la consultation en février dernier, cette modification facilitera le travail des inspecteurs et le rendra plus efficace.

En ce qui concerne les modifications au Code de la sécurité routière concernant les vélos, M. le Président, la ville de Montréal est d'accord avec les deux modifications proposées au projet de loi, puisque nous sommes d'avis qu'elles permettront d'améliorer la sécurité des cyclistes. En effet, l'augmentation de la sanction liée à l'emportierage sensibilisera les automobilistes au danger d'ouvrir leurs portières sans s'être assurés que la manoeuvre est sécuritaire pour les autres usagers de la route. Il faut continuer les campagnes de sensibilisation et de prévention à ce sujet. De plus, le remplacement de la notion d'«espace suffisant» pour une valeur chiffrée permettra de faire disparaître le flou sur la question et améliorera les conditions de dépassement d'un cycliste par un automobiliste.

M. le Président, en conclusion, l'offre de transport est au coeur des préoccupations de la ville. Nous déployons d'importants efforts pour développer la diversité de notre offre, que ce soit en transport collectif ou actif, mais également garantir un service de qualité autant aux citoyens qu'aux touristes. Le taxi et le vélo contribuent à la mixité de cette offre de transport. La ville reconnaît le rôle du taxi comme un mode de transport performant qui contribue à l'activité économique de la métropole. La ville reconnaît également le rôle du vélo comme un choix modal essentiel à la qualité de vie des citoyens et au dynamisme de la métropole.

Maintenant, en ce qui a trait à l'économie de partage, je tiens à profiter de cette tribune pour réitérer à nouveau que la ville ne s'y oppose pas, malgré les bouleversements qu'elle provoque sur l'économie dite traditionnelle, mais encore faut-il que ce soit de l'économie de partage. Nous reconnaissons l'importance de créer un environnement concurrentiel, bénéfique pour le consommateur, mais, encore une fois, il faut qu'il y ait une équité fiscale et une équité sociale. Nous serons donc très intéressés par les travaux prévus par le gouvernement à ce sujet.

En conclusion, nous tenons à souligner l'effort présent dans ce projet de loi pour progresser dans la modernisation de l'industrie du taxi et du Code de la sécurité routière et offrons à nouveau notre collaboration pour la mise en place de ces changements législatifs. Merci de votre attention.

• (20 h 30) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le maire. Nous passons maintenant à la période d'échange avec les membres de la commission. Alors, du côté gouvernemental, je donne la parole à M. le ministre.

M. Daoust : Merci, M. le Président. Alors, bienvenue, M. Perez. Bienvenue, M. Salem, qui, j'ai l'impression, me poursuit. Et, M. le maire Coderre, bienvenue à cette commission sur l'industrie du taxi.

En fait, on travaille beaucoup pour la ville de Montréal et la région de Montréal. La semaine dernière, avec mes collègues, nous avons voté... ma collègue de l'opposition officielle et, malheureusement, mon collègue de la deuxième opposition ne nous ont pas suivis, mais, hein, le projet de loi n° 76, qui change considérablement la donne dans l'industrie du transport collectif à Montréal.

Maintenant, le nouveau projet de loi, celui du taxi, qui vise à améliorer la situation, qui vise à gérer une situation aussi qui est complexe, vous avez dit en campagne électorale et vous répétez que... Montréal, ville intelligente, c'est un de vos mottos, et vous comprendrez que, dans ce projet de loi là, le gouvernement, à certains moments, par certains intervenants, se fait taxer de ne pas être à la mode technologique. J'aimerais vous entendre là-dessus, parce que je pense que le projet de loi apporte suffisamment d'innovation pour que l'industrie du taxi traditionnelle puisse vivre. Et je répète, et je le répète à chaque intervenant, un des choix du gouvernement, une des décisions du gouvernement, c'est d'être équitable pour l'industrie du taxi actuelle. J'aimerais vous entendre là-dessus, M. le maire.

M. Coderre (Denis) : Merci, M. le ministre. Et j'en profite pour dire notre satisfaction parce que, comme président de la CMM également, avec les 82 municipalités, ce projet de loi n° 76 est une révolution structurelle qui va permettre justement une plus grande cohérence. Alors, quand on parle de taxi, de transport actif, de vélo, d'autobus, de métro, de réseau électrique métropolitain ou d'élargissement de la ligne bleue, bien, je pense qu'on envoie un message qu'on doit s'assurer d'une cohérence au niveau de la structure, même décisionnelle, et je pense qu'on a fait un grand bout de chemin en ce sens-là. Puis on attend évidemment la sanction royale avec beaucoup d'intérêt pour qu'on puisse déjà partir avec le comité de transition et assurer tant au niveau de l'autorité régionale de transport qu'au niveau des autres structures... que l'on puisse assurer que ça fonctionne davantage. Puis le but, c'est évidemment le client.

J'ai vu des articles où on parlait beaucoup de monocles. Vous savez, contrairement à des monocles, c'est plutôt agir en bon père ou en bonne mère de famille. Et, quand on est un gouvernement, quand on a une responsabilité d'une population, je pense que notre rôle, c'est de nous assurer effectivement que l'on puisse prendre... donner tout son sens au mot «équité», équité sociale, équité fiscale.

Pourquoi je dis ça? Imaginez-vous si au lieu des permis de taxi on parlait de quotas de lait, puis qu'on dit demain matin... on rentre Gros-Jean comme devant, puis les quotas de lait, ce n'est plus bon, puis nous autres, on arrive puis on fait comme si ça n'existait pas, imaginez-vous le tollé dans notre propre souveraineté de se nourrir soi-même, qu'on dit... Là, il y a une compagnie de l'extérieur qui arrive, là, regardez déjà avec le lait difrelaté, là, regardez la situation, là... ou l'huile de beurre, vous travaillez sur l'huile de beurre.

Là, imaginez-vous, là, on parle de taxi, on parle de 22 000 familles, on parle de permis qui vaut près de 1,4 milliard de dollars. On ne peut pas rejeter ça du revers de la main. Il faut être conscients qu'il y a des coûts sociaux qui s'y rattachent et que notre rôle, c'est d'assurer qu'il y ait une quiétude.

Maintenant, on a essayé de nous dire que c'était un problème d'économie de partage puis c'était un problème technologique. On ne donne pas de chèque en blanc aux taxis existants, mais on s'est donné un mode, un système, on s'est donné un projet de société qui permettait d'assurer toute la question de responsabilité, toute la question d'assurabilité, que, si vous vouliez faire du transport qu'on appelle du taxi, il y a une façon de faire.

Maintenant, même s'il y a d'autres joueurs, ça n'empêche pas qu'on peut le faire, mais qu'on se donne un encadrement. Nous, ce qu'on veut, à Montréal, c'est un encadrement, qu'on prenne en considération ce qui existe déjà, au lieu d'arriver... Puis j'ai remarqué qu'on a baissé le ton, là, il y a des gens qui ont eu une rencontre avec leur modestie, là, que, là, finalement, c'est peut-être en parlant et en étant sensible à un système qui existe déjà. Puis il n'y a rien qui empêche de faire des changements, mais il faut s'entendre sur la définition. Qu'est-ce que ça veut dire, économie de partage? Puis qu'est-ce que ça veut dire, encadrement?

Alors, si on s'est donné un système, M. le ministre, au niveau du taxi, puis qu'il y a des gens qui ont mis leur chemise là-dedans puis leur fonds de pension là-dedans, on ne peut pas leur dire du jour au lendemain, à 22 000 familles : Vous ne comptez plus. On nous dit de faire du développement économique; on peut aussi consolider ce qu'on a déjà tout en restant ouverts à la question de la technologie, parce que de toute façon l'utilisation des applications se fait dans le taxi avec Téo, avec Diamond, et les autres. Que ça pousse l'industrie du taxi, je veux bien, parce que des fois j'ai l'impression que c'est un garde-manger, des fois j'ai l'impression que c'est tout sauf un taxi, des fois ils s'habillent tout croche, on a vu un article à matin, mais on s'est donné un code, puis il va falloir qu'ils le respectent également.

Alors, tout le monde a un rôle à jouer, mais votre rôle, mon rôle, c'est de m'assurer qu'il y ait une paix sociale, qu'il y ait une quiétude, puis on est capables de se parler, mais la polarisation ne vient pas de notre bord, là. Et puis on est capables de tout faire en même temps, mais qu'on s'entende sur ce que ça veut dire, encadrement puis économie de partage, par exemple, parce que, si l'économie de partage, c'est que l'argent aille aux Bahamas, puis qu'ils ne paient pas de taxes, puis qu'ils ne paient pas d'impôt, ça va servir à quoi, je vous le demande?

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

M. Plante : Merci beaucoup, M. le Président. M. le maire, messieurs, bonsoir et bienvenue.
Écoutez, je n'aurai pas beaucoup de questions, parce que mes collègues trépigment sur leurs sièges pour poser des questions...

Une voix : ...

M. Plante : Je ne suis pas inquiet.

M. le maire, vous savez, on se connaît depuis longtemps, et j'aurai deux simples questions, deux brèves questions pour vous. La première sera : De quel côté vous tournez-vous quand certaines personnes vont dire que votre position ou la position gouvernementale est fermée à la nouvelle économie ou à l'économie de partage? Quelle est la réponse que vous donneriez à cette position-là?

M. Coderre (Denis) : Elle est ouverte, mais il faut qu'on s'entende : L'économie de partage, ça ne veut pas dire que moi, je garde tout l'argent, puis, vous autres, arrangez-vous avec vos troubles. Nous, on a investi des millions de dollars pour une ville intelligente puis on est même devenus, à Montréal, la septième... une des sept villes finalistes dans le monde en termes de villes intelligentes, mais on a des responsabilités sociales également. Puis traditionnelle, ça veut-u dire, une économie traditionnelle, qu'une multinationale essaie de payer le moins de taxes possible? C'est-u ça, être traditionnel?

Alors, moi, je ne veux pas embarquer dans la polarisation, parce que ce qui est important avant toute chose, c'est de s'assurer que le client soit satisfait, qu'on a un service à la clientèle, puis on doit assurer la sécurité et du client et du chauffeur. Mais, en ce sens-là, qu'on s'entende sur l'encadrement, qu'on crée une concurrence loyale, que... Notre rôle, à la ville, ce n'est pas de faire de la concurrence, mais c'est se dire : On est dans un environnement où on s'est entendus déjà sur des règles du jeu. Si on change les règles du jeu, qu'on les change, mais qu'on n'oublie pas qu'il y a pour 1,3 milliard de dollars de permis, par exemple, puis on ne peut pas les laisser comme ça. Alors, si vous avez 1,4 milliard ou 1,3 milliard, grand bien vous fasse, mais, si ce n'est pas ça, la question, puis si on veut parler en termes de transition, la question n'est pas blanc ou noir, là, il y a bien des zones grises dans cette affaire-là. Mais on s'est donné un environnement de travail, et puis le mot «encadrement» doit prendre tout son sens.

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Plante : Merci. En sous-question, bien simple et bien court, vous avez effleuré le sujet de la paix sociale il y a quelques instants, juste avant ma question, juste avant que je vous interrompe. J'aimerais vous entendre à ce sujet-là et surtout vous entendre soit nous rassurer, ou nous dire qu'on fait fausse route, ou nous dire qu'on est dans la bonne direction, mais j'aimerais beaucoup vous entendre à ce niveau-là, parce que je pense que tous les collègues de l'Assemblée nationale et les citoyens trépignent d'envie d'entendre votre réponse à ce niveau-là.

• (20 h 40) •

M. Coderre (Denis) : ...différence entre les deux intervenants, c'est une question de timing. Oui, c'est comme la loi, la technologie, des fois, évolue plus vite que la loi, mais notre rôle, c'est d'assurer qu'il puisse y avoir une quiétude, et le mot «équité» prend tout son sens. Si on décide éventuellement de changer de façon de faire, on le fera, mais ce n'est pas vrai que la technologie, c'est une fin; c'est un moyen, en tant que tel. Et il ne faudrait pas qu'on tombe dans un autre panneau non plus.

Alors, quand je parle de paix sociale, je me dis qu'on s'est donné une façon de faire. Et moi-même le premier, j'ai dit à l'industrie du taxi de se calmer, puis ils l'ont fait, O.K., ils l'ont fait. Des fois, ils parlent fort, on connaît M. Chevette, mais, on parle en termes d'attitude, l'attitude a été correcte. Mais eux, ils sont légaux, leur action était légale, l'autre ne l'était pas, puis ils arrivaient pour essayer de nous dire : Bon, bien, ce que vous faites, ce n'est pas bon, ce n'est pas de même que ça marche.

Alors, moi, je vais toujours être là pour protéger les entreprises, pour protéger les familles, parce qu'avant de créer d'autres emplois il faut peut-être consolider ce qu'on a déjà. Puis, si on est capable de créer un environnement propice pour que les gens puissent s'épanouir davantage, grand bien nous fasse, puis je serai le premier à le faire.

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

M. Simard : Merci, M. le Président. Il me reste combien de temps, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Six minutes.

M. Simard : Ah bon? Bien, ça veut dire que...

M. le maire Coderre, concernant... je vais aller directement à une question, parce que tout à l'heure vous avez parlé que c'était très important de protéger le client, de protéger la clientèle, etc., et puis dans la même occasion, dans votre même plaidoyer, vous dites que vous êtes pour une modulation des tarifs en fonction de la demande, mais on a eu des gens qui sont venus nous rencontrer, des gens de l'industrie du taxi, qui nous ont dit qu'ils n'étaient pas d'accord avec ça justement pour le même objectif que vous avez, de protéger le client. Donc, j'aimerais vous entendre là-dessus, parce qu'il y a une dichotomie, là.

M. Coderre (Denis) : Non, mais c'est-à-dire que, écoutez, moi, là, dans la mesure où on s'entend sur un encadrement puis sur une façon de faire, il faut penser au client avant tout, parce que, pour moi, les chauffeurs de taxi, ceux qui font du taxi, c'est nos premiers ambassadeurs. Donc, c'est important, ça fait partie de notre signature, alors il faut qu'il y ait un service adéquat. C'est pour ça qu'on a fait un code, c'est pour ça qu'on a mis sur pied un nouveau plan d'action à Montréal. Le Bureau du taxi de Montréal, avec mon collègue Aref, notre administration, on a mis sur pied une série de choses qu'on doit faire.

C'est sûr que la venue d'autres entreprises qui se sont essayées a poussé tout le monde dans le dos, puis, s'il y a quelque chose de bon, ça a chambardé la façon puis ça a donné des entreprises comme Téo Taxi... ou Diamond s'est ajusté ou les autres intermédiaires. Mais, qu'il y ait de la modulation, moi, je pense que c'est correct qu'il puisse y avoir des prix de fin de semaine, de jour ou de congé férié, mais entre ça — c'est pour ça que j'ai parlé de plafond — puis un voyage d'Uber de 400 \$ entre Montréal et Laval... Tu sais, je veux dire, ça prend des règles.

Mais ça prend aussi de la flexibilité. Moi, je ne suis pas là pour gérer nécessairement à la lettre tout ce qui doit se faire, on doit se donner un cadre qui permet une flexibilité, puis qui permet une concurrence, puis qui provoque des choses. Il ne faut pas que ça ait de l'air statique non plus, là, sinon ce n'est pas du développement.

M. Simard : J'ai une autre question, M. le Président. M. le maire, vous parliez, tout à l'heure, que les normes pour le transport adapté... Parce que les taxis font, là, c'est vous qui dites ça, 80 %...

M. Coderre (Denis) : 80 %.

M. Simard : ...80 % des transports pour les personnes à mobilité réduite, et puis j'imagine que vous avez cette préoccupation-là pour cette clientèle-là. J'aimerais vous entendre là-dessus, à quoi vous voulez... C'est quoi, vos propos pour expliquer votre propos, quoi?

M. Coderre (Denis) : Bien, en fait, ça veut dire que, dans un projet de loi, il y en avait avant, les choses qui fonctionnent, gardez-les. Puis c'est sûr que, pour moi, il n'y a pas de citoyens de seconde classe, ça fait que tout ce qui touche le transport adapté, c'est essentiel. Je veux dire, ce n'est pas évident, là, cette situation-là, que ce soit en hiver ou dans des situations qui sont plus difficiles. Il faut donc qu'à l'intérieur de la loi ce que ça reflète également, c'est toute la notion de transport adapté, là, c'était le but visé de mon propos, tout simplement, qu'il faut avoir cette sensibilité; qu'autant on peut parler de modulation des prix, bien, il faut aussi penser qu'il y a des besoins qui sont aussi spécifiques pour une clientèle et puis il faut les protéger, tout simplement.

M. Simard : J'ai terminé, M. le Président. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres... Oui, M. le député d'Abitibi-Est.

M. Bourgeois : Il reste combien de temps, M. le...

Le Président (M. Reid) : Il reste trois bonnes minutes.

M. Bourgeois : Bon, parfait. M. le maire. Messieurs.

Dans la présentation, vous amenez beaucoup l'image, là, par rapport à l'industrie du taxi à Montréal. Ailleurs en province, vous voyez comment cet ajustement-là? Il y a des réalités par territoire qui sont très différentes. Quel type d'influence ça va avoir, selon vous?

M. Coderre (Denis) : En fait, je pense... Évidemment, comme maire de Montréal, je travaille pour ma ville, là, mais c'est sûr qu'il y a le Grand Montréal également, et puis il faut qu'on ait aussi ce réflexe... En fait, le projet de loi doit avoir un certain réflexe Montréal, parce qu'il y a une situation montréalaise, mais c'est sûr qu'en Gaspésie, au Saguenay—Lac-Saint-Jean ou dans d'autres régions ce n'est pas la même chose, donc il faut aussi avoir une pensée en ce sens. Donc, ce n'est pas un «one size fits all». Quand on parle d'un encadrement, là, ce n'est pas statique, il y a des réalités... Même à Québec ce n'est pas la même chose qu'à Montréal, dans certains sens, là. C'est sûr que, dans un coin où il y a une plus grande densité, vous avez plus de services, plus de taxis, il faut comprendre ça. Il faut qu'il y ait des standards, qu'on s'entende sur une toile de fond, là : Voici comment ça fonctionne, mais aussi, en termes de... il faut avoir une certaine flexibilité puis une certaine sensibilité, qui peut être différent d'une région à l'autre, là. Ça, je pense que c'est la force d'un projet de loi, là, qui va passer la rampe, tout simplement.

M. Bourgeois : M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui.

M. Bourgeois : Oui, ça va? Donc, dans cette approche-là, également, on a des utilisateurs ou des promoteurs de certaines plateformes qui nous ont parlé beaucoup de préoccupations de la part de la clientèle sur l'économie du partage mais dans le sens où... l'utilisation des véhicules pour plusieurs clients qui ne sont pas nécessairement avec un même point d'origine mais vers une destination commune. Cette adaptation-là, en lien avec ce qu'est l'industrie actuellement à Montréal, vous la voyez comment? J'essaie de comprendre, dans le module actuel de ce que je connais, là...

M. Coderre (Denis) : ...l'aéroport, là? C'est-u ça, là, que vous voulez savoir, là? Ça sonnait aéroport, votre affaire.

M. Bourgeois : Genre, genre.

M. Coderre (Denis) : Bien, écoutez, je pense que même l'aéroport a des capacités, puis ils ont des droits sur ce qu'ils veulent à l'intérieur. Ils avaient dit non à Uber, mais ils avaient demandé des choses bien spécifiques, je pense, au niveau du code vestimentaire, des choses comme ça. Et, dans le fond, ça revient à la même chose, et puis c'est pour ça que notre code vestimentaire, avec votre projet de loi, en fait le code... la politique de taxi du bureau de Montréal et le projet de loi s'agencent très bien, et c'est cette complémentarité, je vous dirais, de l'apport législatif, l'apport légal et l'apport réglementaire. Et le fait, justement, d'avoir cette capacité puis cette sensibilité de prendre en considération diverses situations, bien, à ce moment-là, ça nous donne une qualité supplémentaire d'assurer que l'industrie grandit bien, et c'est ça que ça veut dire, un encadrement, là, c'est de se donner les capacités pour que cette entreprise, cette industrie puisse se prendre en main davantage, qu'elle puisse changer, parce que c'est clair qu'il y a des problèmes, mais que ça se fasse dans un contexte de concurrence loyale pour que, s'il y a d'autres joueurs, bien, on s'entende sur un modus operandi, que ça te prend un permis, que ça te prend une façon de fonctionner puis à l'intérieur de ces paramètres-là. Et que le meilleur gagne, mais qu'on s'assure une chose : la sécurité tant des chauffeurs mais la sécurité des citoyens puis le service à la clientèle des citoyens.

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

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

Peut-être dans un premier temps, M. Coderre, je vous voyais, pendant votre exposé, vous lisiez des notes ou un mémoire.

M. Coderre (Denis) : J'ai un texte. Je peux vous lire... C'était mon discours que je lisais, tout simplement.

Mme Ouellet : Oui. Est-ce que c'est possible de nous le déposer?

M. Coderre (Denis) : Oui, tout à fait, on va vous donner ça. On vous le donne tout de suite, oui, tout à fait.

Mme Ouellet : Je pense que ça nous aiderait, parce qu'il y avait toute une série de positionnements, de recommandations.

M. Coderre (Denis) : Avec plaisir. On va vous donner le...

Mme Ouellet : Puis on peut aller vérifier les galées, mais ça prend quelques semaines avant de sortir lorsqu'on est en commission parlementaire. Donc, ça nous aiderait dans nos travaux, étant donné que nous souhaitons finir ça avant la fin de la commission... avant la fin de la session puis qu'il nous reste deux semaines et demie à peine.

M. Coderre (Denis) : Ça se lit vite, ça se lit vite.

Mme Ouellet : Donc, ce que je comprends par votre présentation, donc, vous appuyez le fait d'avoir un seul régime juridique puis toute l'application des lois fiscales qui s'applique à tout le monde.

Je me demandais, je ne sais pas si vous avez eu l'occasion d'entendre un peu, cet après-midi, la compagnie Uber qui est venue faire une recommandation. En fait, avant ça, elle parlait de 0,10 \$ la course, ils sont rendus à 0,35 \$ la course pour compenser, mais ça ne s'applique pas juste aux chauffeurs d'Uber, ils appliquent ça aussi à tous les chauffeurs de taxi traditionnels pour que tout ce monde-là, donc les chauffeurs de taxi traditionnels, se paient un fonds de compensation. Assez spécial comme proposition.

M. Coderre (Denis) : ...permis, là. Ça fait qu'on va être rendus en quelle année?

Mme Ouellet : C'est ça, ça prend comme 400 ans. Mais je me demandais qu'est-ce que vous pensez de cette proposition-là de projet dit pilote qu'Uber a déposée ici, en commission parlementaire?

• (20 h 50) •

M. Coderre (Denis) : Bien, en fait, j'imagine que c'est beaucoup plus... Parce que j'ai vu aussi un article où même la personne responsable de San Francisco a été obligée de donner une entrevue à Montréal. Donc, évidemment, l'arrogance n'a pas fonctionné, hein? Et puis, au bout de la ligne, s'ils font amende honorable, bien, ils se rendent compte qu'on est dans une société de droit puis on s'est donné un encadrement, puis qu'il faut le respecter. Puis ça ne veut pas dire, parce qu'on se donne un encadrement, qu'on est contre la technologie puis qu'on est contre l'économie de partage. Encore, il faut qu'Uber en soit, de l'économie de partage. Mais, regardez, moi, je pense qu'à 3 millions c'est un peu risible, dans le sens que c'est 17 permis. Qu'on établisse un mode de transition, je vais laisser ça au gouvernement puis à votre attention, au niveau de vos délibérations, de la Commission des transports, mais, chose certaine, je pense que ce n'est pas acceptable, comme tel, là.

Qu'on s'entende sur un encadrement. Il y en a, des encadrements, ailleurs. Est-ce qu'Austin est contre l'innovation? Est-ce que l'Espagne est contre l'innovation? Est-ce que l'Allemagne est contre l'innovation? Puis ils se sont donné des cadres, puis il faut respecter ce cadre-là.

On s'est donné comme projet de société que ça fonctionnait comme ça puis ça avait un nom, ça s'appelait le taxi. Donc, un transport moyennant un coût, ça s'appelle un taxi. Alors, comment ça doit fonctionner? On peut arriver avec toutes sortes de transitions, mais il faut qu'elles soient en accord avec la façon dont on se donne... avec l'encadrement qu'on se donne.

Maintenant, qu'ils changent d'attitude, tant mieux. Ils vont être plus parlables, j'imagine, ils vont comprendre que ça ne marche pas quand on essaie d'être arrogant au Québec.

Mme Ouellet : Je sais que... Et je pense qu'on partage, là, sur ce volet-là, le même point de vue que l'économie de partage, ça peut avoir bien des bienfaits. Puis on a reçu un petit peu plus tôt les gens d'Amigo Express, qui font du covoiturage, qui sont vraiment, là, dans de l'économie de partage. Est-ce que vous considérez qu'Uber, c'est de l'économie de partage?

M. Coderre (Denis) : À mon avis, non. Puis, regardez, je pense que vous avez, à l'intérieur de la loi, déterminé ce qui est du covoiturage urbain. Il y a des façons de parler, en termes de covoiturage, mais, quand on parle d'un transport moyennant une rémunération, c'est un taxi, puis il faut se donner ce cadre-là.

Et, n'en déplaise à certains chroniqueurs, bien, moi, je pense que, si... Il faut qu'on m'explique il est où, le partage. Je veux dire, Airbnb, vous vous êtes donné un projet de loi, il y a un encadrement; on en a parlé, d'encadrement. Mais là on parle avec Uber, et puis on sait que, bon, l'argent va aux Bahamas, ils ont un système financier des Pays-Bas, puis, bon, ça peut être...

Puis je veux mettre quelque chose au clair : Ce n'est même pas un conflit générationnel, là, ce n'est pas une affaire de jeunes puis d'âgés, tout ça. Tout le monde embarque dans la... vous avez tous un téléphone intelligent ou un iPad — ou j'espère — vous utilisez tous la technologie. On sait c'est quoi, une application. Mais la différence entre une application puis de dire : Bien, voici le système qui va nous permettre de faire un certain montant d'argent, là, si cet argent-là n'est pas redistribué à partir de nos taxes et puis de nos impôts, qui subventionnent, qui paient notre qualité de vie dans nos programmes, bien, ce n'est pas du partage.

Puis aujourd'hui, là, je fais assez d'international avec les Nations unies où, quand on parle de développement durable, on parle de développement social, on ne peut plus parler de développement économique sans parler de développement social. Or, si cette économie-là va créer un problème puis va empêcher une équité sur le plan social,

bien là, on va... Qu'est-ce que vous voulez, là? Vous voulez que les 22 000 familles déjà existantes qui ont pris comme décision d'investir dans un permis parce que c'était ça, les règles, quand... à moitié du chemin, on va les changer complètement puis... Il est où, le partage? Toi, tu perds tout, puis moi, je ramasse tout? C'est ça, le partage? Ce n'est pas ça.

Alors, je pense qu'il faut s'entendre. Vous avez parlé de sémantique tantôt, là. La force des mots, les mots sont importants, puis je pense qu'il ne faut pas mêler les choses. Puis d'autant plus qu'on travaille beaucoup, puis vous le savez, au niveau de l'économie sociale, au niveau de l'entrepreneuriat collectif, au niveau de l'économie circulaire, l'utilisation des moyens technologiques qui amène justement cette économie circulaire. Ça n'a pas de commune mesure avec ce qu'Uber essaie de proposer présentement, là, je m'excuse. Pour moi, ce n'en est pas, de l'économie de partage.

Mme Ouellet : On parlait de technologie, puis je pense que vous faites bien de le mentionner, ce n'est pas une question de génération. Et je suis contente de vous l'entendre dire, vous, un utilisateur assidu des nouvelles technologies, je dirais l'as du Twitter ici, au Québec. Donc, ce n'est pas parce que vous êtes l'as du Twitter et pour les technologies qu'à ce moment-là vous pensez que de respecter des règles équitables, c'est...

M. Coderre (Denis) : D'autant plus qu'on a plus que 140 caractères puis on peut mettre plus de photos, maintenant. Le politicien en moi va être heureux.

Non, mais, sérieusement, je pense qu'il y a beaucoup d'applications qui existent pour tout, O.K.? Diamond en a fait, Téo Taxi en a fait. Alors, on est capables, à l'intérieur de cadres bien précis, de développer et d'utiliser la technologie pour assurer un meilleur service puis d'assurer une plus grande fluidité.

C'est sûr que, si on a des besoins de transport, bien, il faut qu'ils soient là. Puis, s'ils ne sont pas là, bien le problème ne vient pas de la loi, le problème vient de l'industrie puis de la façon de faire, puis ils doivent se prendre en main, à mon avis. Mais je pense que, si on a un cadre qui est évolutif, qui va permettre, justement, de la place à la nouvelle technologie... C'est ce qu'ils font déjà là.

Ça fait que c'est pour ça qu'il ne faut pas que ce soit un leurre, qu'au nom de la technologie, de la nouvelle technologie, on est en mesure de se dire : Bien, je vais faire de l'argent sur votre dos puis je vais... Tu sais, je veux dire, il y a eu déjà des ventes pyramidales qui existaient, hein? Produits Amway, je pense, c'est ça que ça s'appelait.

Mme Ouellet : Peut-être une dernière question à cause du temps. Le projet de loi est aussi un peu sur le vélo, puis on sait que, bon, particulièrement à Montréal... Je me demandais : À part les mesures proposées dans le projet de loi, est-ce qu'il y aurait d'autres mesures que vous souhaiteriez qui soient ajoutées concernant la sécurité, là, des cyclistes? Parce que...

M. Coderre (Denis) : Il y en a d'autres, Mme Ouellet, mais je pense que ce qui est important, dans le contexte des négociations, tant au niveau de l'autonomie municipale qu'au niveau de statut de capitale, que de statut de la métropole, c'est de réévaluer la façon dont on peut appliquer ou déterminer des éléments du Code de sécurité routière. On se rappellera qu'en matière de limite de vitesse ou des choses comme ça...

Mais je pense que, pour le présent, là, les deux mesures qui ont été proposées par le ministre, l'emportierage, c'est un problème; le fait de dépasser aussi. Vous savez qu'à Montréal, une des grandes cités, où le cyclisme prend de plus en plus de place, puis ce n'est pas juste pour le loisir, mais c'est un moyen de transport, donc, il fallait que rapidement...

Mais je vous dirais que, là, on le passe dans une loi omnibus, j'imagine, mais, quand on va arriver à... Parce qu'on a fait des propositions, là, je pense, 26, propositions pour changer le Code de sécurité routière. Il y en a deux déjà qui sont faites, donc il en reste 24. Je pense que, dans le contexte d'une négociation éventuelle sur l'autonomie municipale... Parce qu'en fait l'aménagement de territoire, stationnement, il y a des réalités qui touchent qui pourraient être intéressantes, on pourra regarder ça par la suite. Mais, ces deux notions-là, je pense qu'elles sont importantes.

Mme Ouellet : Peut-être dans les 30 secondes, là, dans les 24 qu'il reste, si jamais il y en avait qui s'appliquaient à l'intérieur du Code de la sécurité routière qu'on touche, est-ce que vous pourriez nous les faire parvenir, là, plus tard à la commission parlementaire?

M. Coderre (Denis) : On va vous l'envoyer, oui, sans problème. En fait, c'est ça, on avait fait... parce qu'il y avait eu des consultations pour l'amendement au Code de sécurité routière...

Mme Ouellet : Il est public, hein, votre document? Votre document de 26, il est public?

M. Coderre (Denis) : Oui, oui. On va vous l'envoyer.

Mme Ouellet : O.K., parfait.

Une voix : Il est public.

M. Coderre (Denis) : Oui, oui.

Mme Ouellet : Merci.

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

M. Surprenant : Merci, M. le Président. M. Coderre, bonjour, et votre équipe également. Bonjour.

Je vais reprendre une parole que vous avez mentionnée tantôt, M. Coderre, vous aviez dit : «Si on change les règles du jeu, qu'on les change, mais [n'oublions] pas qu'il y a [...] 1,3 milliard [dans ça].» Alors, je voudrais parler, donc, un peu de ça.

Quand on parle de 1,3 milliard, donc, on parle de la valeur des permis de chauffeurs de taxi, pour ceux qui nous écoutent. Dans un contexte où, oui, je suis bien en accord avec vous qu'il faille protéger ce que les gens ont investi ou la valeur qu'ils ont créée, dans le contexte où on a indiqué plus tôt aujourd'hui, statistiques à l'appui, que la valeur des permis se compare à ce que c'était en 2013, malgré l'arrivée d'Uber, comment verriez-vous une situation où on créerait un nouveau régime, pour des joueurs comme Uber et autres, où on protégerait quand même l'industrie traditionnelle du taxi pour la valeur qu'ils ont créée en leur attribuant des zones au niveau de l'exclusivité, le hêlage entre autres aussi, qu'on a calculé que ça représenterait une très large part de leurs revenus? Puis dans un contexte où... Si on rajoute d'autres éléments — on parlait de Téo et autres — qui vont amener les gens à utiliser de plus en plus... ou à laisser de plus en plus leur voiture puis utiliser le transport collectif, donc, le potentiel de croissance de revenus, il semble important. Comment vous verriez une proposition comme celle-là, où ils seraient protégés et...

• (21 heures) •

M. Coderre (Denis) : Bien, c'est parce que, quand je vous écoute, votre parti, vous faites dans vos arguments, là, l'intergénérationnel comme un, c'est bon, l'autre, c'est mauvais; on est contre la technologie, vous êtes pour la technologie. Ça fait qu'à un moment donné il faudrait que... Comme député, vous le savez, que notre... — député, ou maire, ou élu — on a une fonction, nous, à s'assurer que, s'il y a des règles qui existent déjà... On doit travailler en termes d'équité.

Actuellement, les permis ici, à Montréal, ça vaut 180 000 \$, là. Je m'excuse, on ne peut pas du jour au lendemain arriver comme ça et puis... Dans un contexte où on parle de taxi, pas dans un contexte de transport en commun versus le taxi, ce n'est pas pareil, là. Parce que, là, vous allez me dire qu'on va oublier le transport en commun, mais, si la personne ou l'entreprise vient puis elle fait la même affaire, mais qu'elle n'a pas... elle peut charger moins cher parce qu'elle, elle ne paie pas de taxes, parce qu'elle, elle n'a pas les mêmes obligations, c'est là qu'il y a un problème. Alors, c'est pour ça que moi, je vous dis : Donnons-nous un cadre, entendons-nous sur une seule règle juridique. Et puis arrêtons de tomber dans la démagogie pour dire que parce que moi, je veux protéger les chauffeurs de taxi, tout en étant ouvert à la technologie, on passe pour une gang de dinosaures. Ce n'est pas acceptable, ça, ce n'est pas acceptable de dire ce genre de chose là. Parce qu'on est pour la technologie. On a investi, à Montréal, des millions et des millions de dollars pour améliorer la qualité de vie des gens par la technologie. Puis, moi, ma job, comme maire de Montréal, c'est de m'assurer que les 22 000 familles puissent aussi s'épanouir, parce qu'ils ont choisi un type de vie, puis c'est ça, la réalité, actuellement, M. Surprenant.

Mais on est en 2016, et, oui, il y a des réalités technologiques qui arrivent, donc on peut s'ajuster. Mais notre rôle comme législateurs ou comme personnes qui mettent des règlements, c'est de s'assurer, là, qu'on puisse avoir une transition puis une équité tant sur le plan social que sur le plan fiscal pour qu'au bout de la ligne l'un n'empêche pas l'autre, mais qu'on part sur des mêmes bases. Parce que, si on ne part pas sur des mêmes bases, c'est comme si vous jouez un match de baseball, puis au bout de la cinquième il y a un autre joueur qui arrive, puis ça ne compte plus, les règlements, puis ça marche comme ça, puis ce n'est pas grave, puis je cours à l'envers au lieu de courir au but, tu sais, à un moment donné... parce que j'ai un bâton qui est électronique, puis là je dis : Je suis pour la technologie. C'est ça, la game, là.

Alors, on va arrêter de se traiter des noms à gauche puis à droite, là, puis on va trouver une solution qui va permettre qu'on puisse... Parce que le Québec, Montréal mais le Québec, avec une stratégie numérique, avec tous partis confondus, où on a investi massivement dans la technologie, bien, on pense que le développement économique puis le développement numérique doivent aussi aller de pair avec le développement social, puis on doit protéger les gens puis les familles qui s'y rattachent. C'est juste ça que je veux dire aujourd'hui.

M. Surprenant : Écoutez, on va pas mal dans le même sens, peut-être dit différemment. On veut protéger...

M. Coderre (Denis) : ...vous assurer que ce projet de loi là va passer rapidement. Puis j'espère qu'il va passer d'ici la fin de la session.

M. Surprenant : Oui, on y reviendra. En fait, je voulais également mentionner, là, que, pour ce qui est d'Uber, ce midi, parce qu'ils sont venus nous rencontrer, ils ont parlé qu'ils étaient... ils proposaient même un fonds de transition. Je pense qu'ils ont travaillé beaucoup sur la propre perception qu'on pouvait avoir d'eux autres, ils proposent un fonds de transition pour faciliter une transition.

Et puis, quand on parlait de 0,35 \$ la course, pour corriger l'énoncé, qui était erroné, tantôt, là, ce n'était pas pour racheter des permis. Alors, eux autres, ils proposaient de maintenir deux classes, il n'était pas question de rachat de permis. Il y a eu une compréhension erronée, à mon avis.

Alors, maintenant...

M. Coderre (Denis) : ...je vais respecter la loi.

M. Surprenant : Oui.

M. Coderre (Denis) : Non, non, mais, regarde, on va commencer de même.

M. Surprenant : Maintenant, j'ai une autre question au niveau de...

M. Coderre (Denis) : Moi, là, regardez... Non, mais c'est important, votre question, elle est très importante. Parce que j'ai vu un changement de ton. Je ne pourrai pas commencer à commenter nécessairement sur une entreprise qui ne veut pas respecter la loi, là, mais qu'on commence par se dire : On comprend qu'au Québec on s'est donné un encadrement, on s'est donné des règlements, on s'est donné un projet de loi. Moi, là, je veux travailler à l'intérieur de ça. Déjà là, si on commence à dire ça, là, ça part bien.

Deuxièmement, là, ils veulent prendre un break, ça veut dire qu'ils sont prêts à arrêter. Bien, peut-être que... S'ils veulent parler au ministre, ils peuvent parler au ministre. Puis, s'ils disent... Ce que je me réjouis, c'est qu'ils disent : En attendant, on va arrêter. O.K., arrêtez. Qu'ils parlent au ministre, qu'ils parlent aux membres de l'opposition, mais qu'ils respectent la loi.

Puis, à l'intérieur de la loi, on est capable d'avoir un seul régime légal puis, au bout de la ligne, de se donner un encadrement qui va permettre... mais c'est quoi, le problème de dire : Ça prend un permis? C'est quoi, le problème de se dire : Je vais payer des taxes?

M. Surprenant : Combien de temps me reste-t-il?

Le Président (M. Reid) : Il vous reste le temps d'un petit commentaire, si vous voulez.

M. Surprenant : Rapidement, au niveau de la modulation des tarifs, vous, vous suggérez qu'il y ait un plafonnement. Alors, vous le voyez comment?

M. Coderre (Denis) : Bien, c'est-à-dire, une modulation ne veut pas dire une augmentation de prix nécessairement, mais, si on commence à dire : Je vais avoir un prix parce que je suis en congé férié ou bien... tu sais, il peut y avoir une modification.

Mais moi... L'autre élément, parce que M. Simard, tantôt, me parlait des régions, puis, je pense, c'est important, des fois il peut y avoir une modulation selon la région, ça peut être selon le tracé également, je n'ai pas une idée là-dessus. Mais de dire «plafonné», c'est parce qu'à un moment donné c'est le client qui paie aussi, là. Il faut juste s'assurer, dans la guerre des prix, qu'on ne soit pas pris au bout de la ligne à dire : Bien, on n'a pas le choix, puis vous allez payer, tu sais.

Le Président (M. Reid) : Alors, merci, M. Perez, M. Salem et M. Coderre, pour votre contribution.

La commission ajourne ses travaux au mercredi 25 mai 2016, après les affaires courantes, où elle poursuivra son mandat.

(Fin de la séance à 21 h 5)