



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 26 mai 2016 — Vol. 44 N° 71

Consultations particulières sur le projet de loi n° 100 — Loi
modifiant diverses dispositions législatives concernant
principalement les services de transport par taxi (3)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 26 mai 2016 — Vol. 44 N° 71

Table des matières

Auditions (suite)	1
M. Louis Garneau	1
Association haïtienne des travailleurs du taxi (AHTT)	9
Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal (RPTM)	15
Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)	22
Vélo Québec	29
Mémoires déposés	35

Autres intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Jacques Daoust

M. Guy Bourgeois

M. Serge Simard

Mme Martine Ouellet

M. Claude Surprenant

M. Marc H. Plante

M. Amir Khadir

M. Ghislain Bolduc

M. Pascal Bérubé

* M. Bernard Estimable, AHTT

* M. Wilson Jean Paul, idem

* M. Henriot Rosarion, idem

* M. Jean Vicot Neptune, idem

* M. Max-Louis Rosalbert, RPTM

* M. Edgard El-Kalaani, idem

* M. Dani Atallah, idem

* M. Kamal Sabbah, idem

* M. Michel Leblanc, CCMM

* M. Jean-François Pronovost, Vélo Québec

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 26 mai 2016 — Vol. 44 N° 71

Consultations particulières sur le projet de loi n° 100 — Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi (3)

(Onze heures trente-quatre 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.

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

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

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

Auditions (suite)

Le Président (M. Reid) : Alors, voici l'ordre du jour pour ce matin. Nous allons d'abord recevoir M. Louis Garneau et ensuite l'Association haïtienne des travailleurs du taxi.

Alors, bienvenue, M. Garneau. Je vous demanderais de vous présenter, même si on vous connaît, pour les fins de l'enregistrement, et vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Par la suite — vous pouvez rester assis — nous aurons une période d'échange avec les membres de la commission. À vous la parole.

M. Louis Garneau

M. Garneau (Louis) : Alors, mon nom est Louis Garneau, homme d'affaires, ancien cycliste olympique. Et, bien entendu, il n'y a pas grand monde qui m'a préparé ou présenté, mais je viens pour le projet de la loi du 1,5 mètre et du un mètre et je viens aussi pour la présentation de l'importation, la loi sur l'importation. Ce que j'aurais voulu, c'est qu'on... On aurait pu en faire plus, mais je comprends qu'il y a eu changement de ministre et que ça a été quand même difficile. Mais pour les cyclistes, la priorité, c'est de garder une certaine distance des automobilistes envers les cyclistes. Et je pense que la loi la plus importante est le 1,5 mètre dans des rues qui sont, par exemple, routes de campagne et le un mètre en ville.

Le problème aussi, c'est que les... en tout cas, je ne veux pas embarquer dans d'autres projets de loi, là, mais le 1,5 mètre, un mètre, il y a sûrement des gens qui vont me dire : Comment on va faire pour faire appliquer cette loi-là? C'est quand même une unité de mesure. Je pense qu'il faut aussi se fier aux autres pays. On n'est pas les plus avant-gardistes dans la suggestion ou l'application prochaine de cette loi-là. Il y a d'autres pays qui le font, dont... l'Espagne vient de le faire dernièrement. Et c'est le minimum à respecter, en tout cas, pour un cycliste. Alors, moi, j'ai beaucoup d'expérience sur les routes, j'ai vu des accidents. Cette loi-là, je trouve ça, en passant, très bien que vous ayez pris l'initiative de vouloir l'appliquer. Et, comme je disais tantôt, comment on va faire pour le faire? Bien, c'est sûr que c'est un jugement de valeur peut-être pour le policier. En même temps, c'est peut-être que, s'il y a un contact en ville avec un cycliste... Par exemple, souvent, c'est les miroirs de camions qui vont toucher les cyclistes, ça arrive. Alors, déjà là, il y a un contact. Mais je pense que c'est une loi qui va sensibiliser les chauffeurs de garder la distance.

Où le Québec a bien fait, c'est quand on a demandé d'avoir un corridor de sécurité pour, par exemple, les policiers sur les autoroutes, ce qui a été très bien fait. Il y a eu une très belle communication, on nous a informés, éduqués, à la télévision, qu'il fallait laisser un espace d'une voiture. Encore là, il n'y a pas de mesure précise par le policier, de façon électronique, pour mesurer ça, mais, en réalité, ce qu'on fait, c'est qu'on se tasse puis on donne un espace de sécurité au policier qui est en train de travailler sur le bord de l'autoroute.

Alors, ça va être la même affaire pour les cyclistes. Et je pense que la loi n'a pas besoin d'être appliquée à la lettre, sauf qu'éventuellement — parce que ma réflexion est venue aussi — il pourrait y avoir une espèce de radar, dans des villes, qui pourrait mesurer entre le cycliste et entre, par exemple, l'automobiliste. Sur électronique, on serait capable de faire la lecture. Je ne pense pas que c'est important d'y aller au début comme ça. Le but, ce n'est pas de punir. Le but, c'est à titre préventif et, bien entendu, de se garder une distance.

Et, pour moi, bien, ça fait le tour. Ce n'est pas des lois qui sont très compliquées, mais ça fait toute une différence pour les hommes, et les femmes, et les enfants qui vont être sur la route dans les prochaines années sur le Québec. Les cyclistes, ce sont des gens vulnérables. Les routes sont endommagées, on le sait très bien, alors on peut tomber et se faire frapper ou écraser si les gens ne respectent pas une certaine distance.

Ce que les gens ne savent pas aussi, c'est lorsqu'il y a une ligne jaune — et moi, je le vois souvent — par exemple, une ligne en continu, les gens pensent qu'on ne peut pas passer la ligne un peu d'un mètre lorsqu'on est en contrôle et en sécurité. Les gens pensent que, si on dépasse la ligne, il y a peut-être une police en arrière qui va nous donner

une contravention, alors les gens préfèrent nous frôler que dépasser la ligne. Il y a une éducation à faire aussi là-dessus. Il y a quand même une loi qui permet un dépassement lorsqu'il y a une ligne continue.

Vous savez, le nombre de cyclistes, depuis 30 ans ou 40 ans, a quadruplé, quintuplé; la même chose pour les automobiles. Il y a des gens qui se servent du cyclisme pour le plaisir, la forme, la compétition, mais aussi pour le transport. C'est un moyen écologique important, en fin de compte, pour des gens de pouvoir se déplacer puis de ne pas laisser d'empreinte dans notre société, d'empreinte environnementale.

L'emporiage, c'est juste du gros bon sens. Il faut maintenant faire attention, je pense que c'est correct. Alors, la punition va être plus élevée, les points de démerite ou... On a eu des morts ou des gens qui se sont cassé le cou à cause que les gens n'ont pas fait attention, ont ouvert la porte dans un secteur urbain. Je trouve que c'est quand même deux lois très importantes.

Pour le reste, on peut attendre à l'automne, mais, encore là, merci beaucoup, M. le ministre des Transports, d'avoir pris action. Vous savez, si on sauve une vie, cet été, ou deux, c'est quelque chose de très, très, très important. Le vélo est là pour rester. Donc, on est dans la bonne voie.

Ça fait le tour un peu de comment je comprends la loi ou comment je comprends l'application, en passant.

• (11 h 40) •

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Alors, nous allons passer maintenant à une période d'échange. Nous allons commencer par le côté ministériel. M. le ministre, à vous la parole.

M. Daoust : Alors, bienvenue, M. Garneau. Je vous connais parce que mes petites-filles ont vos produits. Alors, vous avez d'excellents produits, mais ils se passent d'une à l'autre, alors c'est parfait.

Les deux mesures, vous savez, on les propose et on veut les adopter bien avant l'été pour, justement, la raison que vous avez mentionnée, c'est qu'on s'en voudrait tous s'il fallait qu'il y ait un seul décès parce que ces règles-là n'ont pas été mises en place. Dans mon esprit, là, un mètre et 1,5 mètre, cette espèce de... Vous savez, entre automobilistes et cyclistes, il n'y a pas toujours de l'amour. Mais, si on est capables d'avoir cette distance-là, on va peut-être limiter un petit peu les possibilités de frictions. Parce que les frôlages dans ça, ils peuvent conduire à des accidents et des décès. Alors, pour moi, c'est important. Puis l'emporiage, pour moi, ça ne pardonne pas. Ce n'est pas compliqué, là, la porte va rester là, c'est le cycliste qui va...

Il y a une mesure qui est prise, on me dit, aux Pays-Bas à l'effet, je pense, qu'il est obligatoire de prendre ton bras opposé quand tu ouvres la porte de sorte que, par défaut, tu te tournes et tu regardes. Je ne sais pas si...

M. Garneau (Louis) : Intéressant, intéressant.

M. Daoust : Alors, c'est une mesure qu'il faudrait se poser. Les cyclistes aussi, il y a une espèce de petite compétition, rivalité avec les piétons, qui, eux, sont plus vulnérables que les cyclistes. Ça aussi, il va falloir regarder ça à l'automne parce que ce qu'on veut, c'est que tout le monde partage la route et le territoire de façon harmonieuse.

Une des choses que je constate, M. Garneau, puis je voudrais vous entendre sur ça... Moi, j'ai une résidence secondaire à la campagne. Et, pour moi, les cyclistes, la bicyclette, il y a trois utilisations que vous pouvez faire : ça peut être un moyen de transport, ça peut être un loisir puis ça peut être un sport. Et ce que je vois beaucoup à ma résidence secondaire, c'est dix cyclistes qui s'en vont, puis c'est un sport, ils roulent. Un des problèmes qu'on a avec ça, c'est que, pour être capables de faire ce sport-là bien, bien, ils arrivent avec leurs automobiles puis ils stationnent des fois sur le côté de la rue. Et là ça cause un problème parce que ça devient un obstacle pour les autres cyclistes. Et ce que je me demandais, une des questions que je me posais, c'est : Est-ce qu'on ne devrait pas inciter les municipalités ou les écoles, pour les fins de semaine, à utiliser ces cours d'école là, ces stationnements municipaux là pour que les cyclistes aient une place pour laisser leurs bicyclettes puis aller faire leur sport?

M. Garneau (Louis) : Que les cyclistes aient une place pour laisser leurs...

M. Daoust : Leurs automobiles, parce qu'ils se rendent en automobile. Par exemple, moi, je suis à Hemmingford...

M. Garneau (Louis) : Au lieu de la laisser dans les rues, par exemple.

M. Daoust : Bien oui, au lieu de les laisser, par exemple, sur le bord des chemins, où il n'y a pas nécessairement de...

M. Garneau (Louis) : Écoutez, nous autres, on reçoit, je vous dirais, des centaines de cyclistes toutes les fins de semaine. Les gens viennent stationner chez nous, on est contents. Il y a des gens qui ne demandent pas la permission, mais ce n'est pas grave, on les aime tous, les cyclistes, là. Mais c'est une bonne idée de suggérer ça puis d'avoir des lieux. Puis les municipalités, ce seraient des endroits très, très, très appropriés, en passant. C'est une bonne suggestion.

M. Daoust : O.K. L'autre point aussi, c'est que, pour me promener beaucoup sur des routes de campagne comme ça, le 1,5 mètre n'est pas véritablement un problème. Il n'y a pas de trafic, là, qui fait que tu n'es pas...

M. Garneau (Louis) : Non, mais le problème, c'est vraiment que les gens ont peur, souvent, dans une ligne continue, de se tasser pour faire la place aux cyclistes. Et ça, en passant, c'est un manque de compréhension beaucoup, beaucoup, beaucoup.

M. Daoust : M. Garneau, la Société d'assurance automobile va publiciser les deux mesures cet été pour être bien sûre qu'elles sont comprises. Et ce que je vais m'assurer avec mon ministère et la Société d'assurance automobile, c'est que, justement, le droit d'empiéter, si vous voulez, sur la voie opposée malgré des lignes continues est quelque chose qui est mentionné. Je pense que ça vaudrait la peine que...

M. Garneau (Louis) : C'est dans la loi, c'est permis. Ce n'est pas connu, il faudrait peut-être communiquer. Vous êtes, en passant, très bons pour faire des annonces à la télévision. Moi, je trouve que c'est toujours très didactique, très facile à comprendre, et il y a... Si vous me permettez, je peux intervenir?

M. Daoust : Oui, oui, oui, ça va, on en discute.

M. Garneau (Louis) : Le plus gros problème qu'on a, les cyclistes, c'est que les gens pensent que, parce qu'il y a une piste cyclable dans une ville, on est obligés d'aller sur la piste cyclable, et c'est la majeure partie de l'agressivité qu'on a envers nous autres et des insultes. Et je regarde sur les médias sociaux, il y a une incompréhension de cette loi-là. Elle a été changée, alors on n'est pas obligés, même s'il y a une piste cyclable dans une ville, d'aller sur la piste cyclable. Et un gars comme moi qui roule à une moyenne de 30, 35 kilomètres-heure, je ne peux pas aller sur la piste cyclable à travers des enfants, mais j'ai le droit de rester. Puis ça, ça crée beaucoup de frustrations chez les automobilistes. Encore là, il faudrait juste, dans un programme de communication, si vous pouviez le faire, d'enseigner qu'on a le droit de... Parce que les gens nous disent, avec des gros mots : Débarquez de la route, allez sur des pistes cyclables. Et ça, ça crée beaucoup de tensions. Je vous le dis, ça, si je vous mettais, là, le facteur de tension, c'est surtout ça : Vous n'avez pas d'affaire sur les routes du Québec, allez-vous-en sur les pistes cyclables. Ça, là, il faut éduquer les gens qu'on a le droit d'être sur toutes les routes, excepté, bien entendu, les autoroutes, là, mais ça serait un bon point, M. le ministre. C'est tout.

M. Daoust : Oui. Et, vous savez, la situation des cyclistes est fort différente selon qu'on est en région ou dans des grands centres urbains comme Montréal, Québec, Trois-Rivières, Sherbrooke. La réalité est très, très différente dans ces villes-là. Quand on est dans le centre-ville de Montréal, c'est difficile de dire : C'est un sport, puis je roule à 35, vous allez rejoindre les lumières rouges rapidement. Ça fait que c'est pour ça qu'il faut que le Code de la route, quand on va le réviser — puis on va le faire à l'automne, et on voudra vous entendre aussi à l'automne sûrement — il faudra, à ce moment-là, qu'on soit capables de donner un code la route qui répond à tous les besoins du Québec, pas seulement à la campagne, pas seulement aux grandes villes, aux deux.

M. Garneau (Louis) : Absolument, absolument, puis on n'a pas besoin de tout révolutionner, je pense qu'on est pas mal sur les points importants. Il y a beaucoup de manque de communication, et travailler sur l'attitude, je pense, c'est la chose la plus importante. Même si on mettait 1 000 policiers de la Sûreté en plus, il faut plutôt que les gens soient tolérants, un peu comme en Hollande ou en Espagne, avec les cyclistes, qu'ils aient cette tolérance-là puis cette acceptation-là parce qu'on est là pour longtemps. Le vélo électrique s'en vient, ça va être des moyens de transport très importants pour notre société pour les 100 prochaines années.

Donc, travaillons sur l'attitude aussi en même temps et non l'agressivité dans les deux côtés. Puis les cyclistes, on en reparlera à l'automne, on doit se comporter de façon exemplaire, respecter les feux de circulation, rouler à la file indienne, 15 et moins. Alors, c'est des choses qu'il faut pratiquer. Puis c'est sûr que quelqu'un qui veut aller à 35 kilomètres-heure, il ne peut pas traverser Montréal, le centre-ville. Aujourd'hui, il faut choisir les routes, il faut aller dans des places où il n'y a pas beaucoup de lumières ou de circulation. Alors, il faut aussi que les gens comprennent ça. On ne peut pas tout donner aux cyclistes, c'est à nous autres aussi de choisir des routes adéquates pour ceux qui font la performance.

M. Daoust : Je vais laisser un peu mes collègues poser des questions, mais je vous remercie, M. Garneau.

Le Président (M. Reid) : M. le député d'Abitibi-Est.

M. Bourgeois : Merci, M. le Président. M. Garneau, vous êtes en relation quotidienne avec les cyclistes, et je pense qu'effectivement un des enjeux majeurs qu'on a en lien avec ce projet de loi là, c'est toute la stratégie de communication à la fois au niveau des autres utilisateurs de la route, mais également des cyclistes.

Vous avez parlé, bon, le volet médiatique, télévision, mais, dans le quotidien des cyclistes, est-ce qu'il y a une façon plus appropriée peut-être de véhiculer ce message-là aussi — parce que, dans le fond, hein, on partage la route, tout le monde — donc que, de part et d'autre, ça soit bien compris, et ultimement que, dans le fond, effectivement, on évite des malheureux incidents? J'aimerais vous entendre un peu là-dessus.

M. Garneau (Louis) : Très bon point. J'avais une réflexion l'autre fois sur Pierre Lavoie. Vous savez, quand on achète un équipement de hockey pour un enfant, mes parents l'ont fait, puis on nous inscrit à des cours de hockey, la même affaire si on fait du baseball ou on fait, par exemple, de la natation, on nous apprend comment se comporter. Vous savez, quand on achète un vélo, à travers le monde, dans le Québec, on donne un vélo à un enfant puis on lui dit : Essaie de ne pas tomber.

Pierre Lavoie, en passant, a une tribune très puissante. Il enseigne aux gens à bouger, aux jeunes, mais il pourrait en même temps enseigner la sécurité. Alors, le gouvernement pourrait, en même temps de faire l'enseignement... On vous donne un vélo, puis d'enseigner très jeune à un enfant comment se comporter : Il y a un stop, on roule à droite, on ne peut

pas prendre toute la rue, on ne roule pas en sens inverse. Et ça serait, avec Pierre Lavoie et peut-être les écoles, d'enseigner... Parce que, c'est ça, écoutez, cette réflexion-là, je l'ai eue il y a deux semaines, ça ne fait pas longtemps, je me dis : Tous les petits enfants qui ont un article de sport... par exemple, le vélo, on ne leur enseigne pas comment se comporter, alors que tous les sports au Québec, on leur enseigne, en réalité, les règles, on pratique. Au hockey, il y a le MAHG 1, le MAHG 2, le MAHG 3, le MAHG 4, le MAHG 5. Ça fait qu'il y aurait peut-être à commencer... puis on parle du futur de nos 100 prochaines années et encore plus, mais d'enseigner très jeune, dans les écoles et avec Pierre Lavoie, la sécurité à vélo. Ça part de l'enfance. Et, pour les plus vieux, je pense que la télévision fait encore... et les médias sociaux font un sacré travail. Moi, je vous le dis, la publicité de la Société de l'assurance automobile, c'est remarquable, la façon de communiquer et d'enseigner aux citoyens comment se comporter, et là-dessus vous avez un pouvoir énorme.

Alors, moi, ça serait : travaillons chez les jeunes, continuons la télévision, les médias sociaux.

• (11 h 50) •

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

M. Bourgeois : ...

Le Président (M. Reid) : Oui? Pardon.

M. Bourgeois : Dans le même ordre d'idées, le réseau routier, il y a le ministère des Transports, qui, au niveau des routes provinciales, est celui qui les construit, les entretient, les développe. On a aussi des partenaires avec les municipalités. Dans ces acteurs-là, il y a eu au fil du temps une évolution au niveau de la construction des routes, je pense entre autres au phénomène de l'asphaltage des accotements. Au départ, la partie qui était faite était beaucoup plus limitée, ce qui faisait en sorte qu'il y avait encore plus de danger. On le voit de plus en plus, puis il y a des effets bénéfiques également au niveau de l'entretien de la route, de la durabilité des installations.

Est-ce que, stratégiquement, on devrait peut-être demander à l'ensemble des partenaires d'identifier les réseaux qui sont plus adaptés à circuler et aussi voir avec eux si, dans une perspective de moyen et long terme, on devrait appliquer cette norme-là, de l'asphaltage des accotements? Tu sais, au-delà de... Oui, il y a la route verte, oui, il y a des initiatives au niveau de certains clubs qui ont fait en sorte qu'on a développé des circuits qui favorisent la pratique de façon sécuritaire, mais dans cette perspective-là d'assurer la sécurité des utilisateurs, comment vous voyez ça?

M. Garneau (Louis) : L'Europe le fait très bien, c'est de même qu'ils ont développé un beau réseau. Je pense qu'on devrait le faire, on devrait même obliger de toujours avoir un mètre pour les cyclistes dans toutes les routes. Toutes les municipalités devraient avoir un mètre asphalté. Vous avez dit l'avantage de la protection de la route pour les automobilistes et d'avoir un mètre peut sauver des vies et en même temps permettra à des gens... Parce que vous savez que le vélo va prendre énormément de place. On ne voit pas encore l'ampleur du vélo électrique, là. Moi, je le vois, là. Même, je n'y croyais pas, là, et c'est ce qui se vend le plus à l'heure actuelle sur l'Europe. Et les gens, beaucoup de gens, ça va être leur moyen de transport. Donc, commencer à investir, de paver l'accotement, moi, je trouve qu'à long terme c'est un investissement incroyable. Vous savez que quelqu'un qui se fait frapper, ça coûte très cher à la société en même temps. Alors, déjà là, de sauver des vies, sauver des blessures, des soins de santé, de préserver la route principale pour les automobilistes, moi, si c'était moi, je le rendrais obligatoire pour les municipalités, et de travailler ça pour le futur, en même temps, ceux qui n'en ont pas.

Le Président (M. Reid) : Merci. Écoutez, je vais poser une question sur le temps ministériel.

Vous avez dit tout à l'heure qu'effectivement une des choses que les gens ne comprennent pas souvent sur la route, c'est que, quand on roule sur une piste cyclable à 25, 30 kilomètres... n'importe qui l'a fait sait qu'il est obligé de prendre le fossé de temps en temps parce qu'il y a un enfant qui nous sort juste comme on passe, etc., donc ce n'est pas possible. Mais est-ce que le problème de fond et qui pose d'autres sortes de problèmes, c'est que la plupart des gens ne comprennent pas qu'on peut rouler à vélo à 35 kilomètres sur le plat puis peut-être à 70 kilomètres dans une côte qui descend — c'est facile parfois — et qu'à ce moment-là il y a aussi d'autres problèmes comme, par exemple, le problème de quelqu'un qui nous dépasse et qui tourne à droite et, comme on va vite, bien, il n'a pas réalisé qu'on sera obligé de freiner ou de rentrer dedans, là, ou quelqu'un qui monte la côte et puis qui nous tourne en plein devant, là, alors qu'il pense qu'on est en vélo, donc on va à 10 kilomètres à l'heure, alors qu'on va à 60, puis des fois 70, des fois même un petit peu plus?

Mais est-ce qu'il n'y a pas un problème là, puisqu'on est dans le fait qu'on pourrait éduquer, entre guillemets, la population, à faire comprendre qu'effectivement quand on fait du vélo de façon sportive un peu on peut rouler assez vite, et en particulier évidemment dans les descentes de côtes? Je ne sais pas ce que vous en pensez. Il y a peut-être des côtés négatifs à ce que je viens de dire, là, mais...

M. Garneau (Louis) : Moi, écoutez, encore là, c'est tout dans l'attitude. Moi, quand je vois un cycliste, là, si vous me voyez en auto, j'exagère, je vais presque m'en aller l'autre côté, là, mais c'est juste parce que je suis protecteur de tous les cyclistes. Mais, déjà là, si on applique le un mètre, 1,5 mètre... Ça ne s'est jamais vu dans l'histoire du Québec, déjà là, de dire dans notre tête : Il y a une distance à prendre. Puis la même chose pour les piétons, là. Alors, on n'est pas très forts, en passant, pour les piétons, là. On essaie de traverser la rue, puis, si tu ne fais pas attention, là, il n'y a pas grand monde qui va arrêter comme, par exemple, aux États-Unis. Donc, on est dans l'attitude. Et le 1,5 mètre, un mètre, on devrait en parler autant pour les piétons, quand on parle de cyclistes, on parle des piétons en ville, de garder une certaine distance.

Alors, votre point est bon. Si vous voyez, par exemple, un cycliste qui a l'air à rouler assez rapidement, bien, déjà là, il y a une réflexion, en disant : La personne est vulnérable, elle peut tomber, il faut que je me tasse; oui, je peux me tasser, la ligne, je peux la dépasser un peu parce que je suis en sécurité, il n'y a pas d'auto qui vient de l'autre côté. On est tous dans l'attitude et dans le comportement. Et, je pense, on ne pourra pas empêcher les accidents puis quelqu'un qui a mal évalué, puis il dit : Moi, je décide de tourner à droite puis je n'imaginai pas qu'il roulait à 70 ou à 50, mais on est sur la bonne voie, en passant. Je trouve que vous apportez un bon point.

Mais tout ça va s'améliorer en faisant la promotion de la sécurité en général : Il y a un cycliste, tasse-toi donc; il y a un cycliste, fais attention; il y a un piéton, on se tasse, on ne peut pas le frôler, hein? On sait qu'à un moment donné... Puis il faut qu'on redevienne des gens acceptables aussi, parce que le problème de l'agressivité vient du fait que les gens pensent qu'on n'a pas d'affaire sur les routes du Québec. Et ça, je vous le dis, là, c'est une des grandes choses que les gens sont frustrés. Puis, si on faisait un sondage de la population, je suis convaincu qu'une personne sur deux ne connaît pas la loi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Il reste une minute pour M. le député de Dubuc, qui veut absolument vous poser une question. Je m'excuse d'avoir pris son temps.

M. Simard : Bien, il n'y a pas de problème là, M. le Président, c'est juste une question... On a vu, bien, en tout cas, dans les nouvelles, souvent, on a un grave problème avec les angles morts. Sur les coins de rue, il y a beaucoup de camions qui ont malencontreusement passé sur des vélos, passé sur des individus à vélo, même à pied. Et est-ce que vous avez déjà pensé ou encore, avec toute votre expérience... il y a des solutions qui pourraient être apportées par rapport aux angles morts sur les coins de rue ou encore sur les intersections très achalandées, vélos, et camions, et voitures? Est-ce que vous avez déjà vu des solutions à ce niveau-là?

M. Garneau (Louis) : À part l'aspect préventif, je n'ai pas trouvé quand même grand-chose. C'est sûr qu'on pourrait dire : On peut développer des trucs électroniques, des sonnettes, des lumières, des ci, mais il y a beaucoup de camions, il y a beaucoup d'autos. L'angle mort existe même entre automobilistes, hein? Donc, je pense qu'on doit être très concentrés. Encore là, on tombe dans l'attitude, attitude préventive, là, pour un cycliste puis attitude préventive pour un chauffeur de camion. Je pense que, si on en parle, si on communique, on va se faire attention. Puis c'est sûr que je n'ai pas pensé... puis je ne suis pas sûr que d'appliquer des moyens électroniques, des détecteurs de mouvement puis des sonnettes... je ne penserais pas, mais moi, je pense beaucoup que de jouer l'extrême prudence sur les routes du Québec, autant les cyclistes que les automobilistes...

Puis, encore là, comme on dit, là, on peut-u s'aimer un peu? On peut-u se respecter? Puis, tu sais, qu'est-ce qu'on a entendu beaucoup sur les lignes ouvertes à travers le Québec, surtout à Québec, cette agressivité-là pour dire : On va leur montrer, on va leur faire peur, on va leur tasser. On a un gros travail de sensibilisation à faire. Il y a des hommes, et des femmes, et des enfants, il y a des futurs professionnels, il y a des futurs médecins, il y a toutes sortes de monde, des travailleurs... Et je pense qu'on a de l'arriérage à aller chercher. Je ne voudrais pas dire : On est arriérés, mais on n'est pas loin, en passant, sur comment on se comporte comme cyclistes et aussi comme automobilistes en même temps. Mais travaillons l'attitude. Pierre Lavoie, il le fait bien, hein, il ne donne pas d'amende à personne puis il montre au monde les bienfaits de s'entraîner, le côté positif. Puis n'oubliez pas de vous servir de Pierre Lavoie, là. Mais travaillons sur cette attitude positive là pour la sécurité. Et je crois beaucoup, en passant... Je suis un rêveur, mais un rêveur réaliste, je pense qu'on va y arriver.

M. Simard : Merci. Merci, M. le Président.

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

• (12 heures) •

Mme Ouellet : Oui. Bien, bienvenue, M. Garneau. C'est vraiment un plaisir de vous recevoir ici, en commission parlementaire.

Dans le fond, ce que j'entends que vous nous dites, les deux mesures présentées, soit la distance et l'emportierage, c'est un bon début, mais vous nous suggérez de faire des campagnes de sensibilisation. Donc, je pense que c'est important d'y revenir parce que, là, vous avez en face de vous celui qui va pouvoir donner la commande pour ces campagnes de sensibilisation là. Et, comme on étudie le projet de loi puis qu'on espère pouvoir adopter ça avant la fin de la session, je pense que ce serait important, comme ce sont des nouvelles mesures, que ces campagnes de sensibilisation là puissent commencer rapidement au début de l'été pour ne pas que la loi soit changée sans que les gens soient avisés. Donc, je pense que ça vaut peut-être la peine que vous donniez une espèce de petit préavis aux gens de la SAAQ, qu'ils soient en préparation pour, lors de l'adoption de la loi, qu'on ne perde pas de temps.

Donc, vous proposez des campagnes de sensibilisation pour ça, mais plus larges que ça — et ça, je pense que ça vaudrait peut-être la peine de sensibiliser aussi la SAAQ à ça — vous proposez aussi des campagnes de sensibilisation sur le fait que, dans le fond, l'ensemble des routes, les automobilistes et les cyclistes... sauf les autoroutes, là, mais peuvent les utiliser. Et moi, c'est nouveau d'entendre ça. Et je suis contente que vous nous disiez que les principales insultes que vous recevez, c'est le fait d'utiliser des routes où les gens pensent que les cyclistes n'ont pas d'affaire sur ces routes-là et qu'effectivement, quand on veut le faire au niveau de performance, on n'a pas le choix d'aller sur les routes parce que les pistes cyclables, c'est trop familial et ça devient même quasiment dangereux de faire du 30, 35 kilomètres-heure.

Donc, j'aimerais peut-être vous entendre un peu plus sur ce volet-là, là, sur le partage des routes et sur la perception qu'ont les automobilistes que, entre guillemets, les routes leur appartiennent. Donc, je pense que ça vaudrait la peine de vous entendre, parce que c'est nouveau pour moi, ce volet-là.

M. Garneau (Louis) : Je suis content qu'on revienne là-dessus parce que, je vous le dis, c'est peut-être le point le plus important. Je vous le dis, c'est le point d'agressivité le plus important des automobilistes envers les cyclistes, de nous dire qu'on n'a pas d'affaire là et c'est le comportement... On voit des gens venir se coller sur nous autres, nous faire peur, nous montrer, dire : On va vous donner... Ils veulent nous donner des leçons. Puis je regarde les médias sociaux, beaucoup de commentaires, les gens ne comprennent carrément pas, en passant, cette loi-là. Ils sont convaincus que, s'il y a une piste cyclable, on est obligés d'y aller. Ça, il faut corriger ça, il faut en parler.

Puis vous avez raison, c'est comme lancer un produit. Si on lance un produit sans campagne de publicité, le produit ne se vendra pas, alors que je pense qu'il faut que M. le ministre mette un budget sur la communication pour dire : On applique deux lois, on va le communiquer — ils font bien, je l'ai dit tantôt — puis on va pouvoir l'appliquer, mais de parler en plus que, lorsqu'il y a une piste cyclable, ça ne veut pas dire qu'on est obligés d'y aller. Et même si on y va, on met en danger des enfants qui roulent à 10 kilomètres-heure. Alors, même rouler, un adulte, à 22 kilomètres-heure... ça a l'air que la piste cyclable — ce n'est jamais clair puis ce n'est pas écrit, là — c'est 20 kilomètres et moins, mais on met en danger un enfant, là, d'aller... Quelqu'un qui veut s'entraîner fort sur une piste cyclable... Ça, c'est un bon point, et ça, je le communiquerais beaucoup, beaucoup.

Moi, les insultes viennent carrément de là, à travers le comté de Portneuf, où je m'entraîne. Je ne m'entraîne pas partout parce que je ne suis pas capable de... il y aurait trop de circulation, trop de lumières, là, mais ce que j'entends, les pickups, là, les fameux pickups, là, puis les miroirs qui nous frôlent, c'est cette phrase-là qui revient tout le temps, tout le temps, tout le temps. Et de permettre aux gens aussi : Madame, monsieur, tassez-vous, il y a un cycliste, prenez là, à la place. En campagne, des fois, il n'y a pas d'accotement; dépassez la ligne jaune si vous n'êtes pas en danger. C'est déjà une loi qui existe — je ne me rappelle pas le numéro de la loi — on a le droit de se tasser pour sécuriser le cycliste. Mais c'est un bon point, je suis très content que vous reveniez, Martine, sur le point de l'agressivité des cyclistes et la non-compréhension que, lorsqu'il y a une piste cyclable, on n'est pas obligés d'y aller.

Mme Ouellet : Vous savez, moi, j'ai des grands enfants, mais mon garçon maintenant voyage Montréal, mais même Laval, Longueuil régulièrement en vélo, et des fois, c'est ça, ce n'est pas toujours évident. Et je pense qu'il faut sensibiliser les conducteurs d'automobiles que les cyclistes n'ont pas de protection. Donc, de commencer à faire de l'intimidation par frôler... bien, quand on dit «frôler», on s'entend, là, il y a quand même une certaine distance, mais un rapprochement, les miroirs qui sont trop près, les cyclistes n'ont pas de protection, et donc à ce moment-là ce genre d'intimidation là peut malheureusement se transformer assez rapidement en accident grave ou même mortel. Et je pense qu'il faut vraiment sensibiliser les gens parce que c'est tout un beau moyen de transport, que ce soit pour le plaisir, ou pour un moyen de transport, ou pour le sport, ça tient en forme, ça ne pollue pas, on reste actif, on sait à quel point c'est important pour notre santé. Donc, moi, je veux inviter, là, le ministre à prendre bonne note de l'ensemble de ces commentaires-là pour des campagnes de sensibilisation.

Et je vais profiter de votre présence, parce que vous nous avez dit : On pourrait en faire plus, je sais que ça ira peut-être à l'automne, mais pour notre préparation sur d'autres éléments que vous jugez importants qui soient touchés par rapport, là, à la sécurité des cyclistes.

M. Garneau (Louis) : Vous savez, j'ai vu, dans les tables de travail, des gens avaient des demandes. C'est sûr que moi aussi, j'aimerais ça de ne pas être obligé de faire un stop puis... mais c'est... Il y a plusieurs choses qu'on pourrait appliquer, mais à un moment donné il y a comment appliquer la loi pour les policiers. Pour avoir parlé avec des policiers, à un moment donné, je pense qu'il faut y aller par étapes. Moi, je pense que... ce que je viens de parler tantôt, là, je ne le répéterai pas, là, mais c'est pas mal fort aussi au niveau de la sécurité. Bien entendu, on a commencé à parler de l'aménagement de pistes cyclables, de mieux travailler les centres-villes, les villes, je pense qu'on a toute la bonne volonté, mais de continuer à vouloir investir quand même, parce que... moi, je n'y vais pas beaucoup en ville, je ne suis pas un cycliste urbain, mais il faut protéger ces gens-là aussi.

Il y a un travail qui est commencé. Je pense qu'il va falloir peut-être investir un peu quand même, parce que, je vous le dis, le vélo électrique, le vélo va servir de moyen de transport pour plusieurs personnes. Puis on se rappelle, le 25 décembre, je m'en rappelle encore, là, le lac Saint-Joseph n'était pas gelé, là, je suis allé faire de la chaloupe, ça veut dire qu'il y a eu du vélo, il y a des gens qui roulaient en vélo, dont moi-même, dans le mois de décembre. Alors, s'il y a un réchauffement planétaire, ça veut dire qu'il y a plus de monde qui vont rouler en vélo. Préparons-nous à avoir une infrastructure qui est prête à recevoir nos enfants et nos petits-enfants du futur. Je pense qu'on est bien partis. On a pris du retard, mais je pense que le ministre offre une bonne ouverture d'esprit. Il n'y a personne qui est contre la vertu, tout le monde est pour la sécurité. Et les autres lois, vous allez voir, c'est plusieurs petits détails qu'on demande par les comités, par les fédérations.

Mais essentiellement on travaille à l'heure actuelle, là, à l'éducation chez les jeunes aussi. Je pense, c'est un point excessivement important, d'enseigner à des enfants : Tu as un vélo, tu as un moyen de transport, bien, on va t'enseigner une base, à ton école, et peut-être repris par Pierre Lavoie — ça, j'ai improvisé ça depuis quelques semaines — mais je trouve qu'on devrait faire cette éducation-là beaucoup, travailler sur l'éducation et beaucoup... je ramène ça sur l'attitude, là. Même si on met 1 000 policiers de plus de la Sûreté du Québec, là, ça ne réglera pas le monde qui est en maudit. Puis, si quelqu'un est en maudit après un cycliste, ça commence mal, puis s'il y a des gens qui vont vouloir régler leurs comptes eux-mêmes.

Alors, on va travailler sur l'attitude, d'être plus tolérants, tout le monde. Mais on est très bien partis, puis je suis très content d'avoir cette ouverture-là envers tout le gouvernement et tous les gens de la politique, l'opposition et les leaders. Merci.

Mme Ouellet : Et peut-être, en terminant — il me reste peu de temps — une des problématiques, en tout cas, que moi, je constate quand je fais du vélo, c'est l'état des routes. Et, lorsqu'il y a les nids-de-poule, lorsqu'il y a des espèces de craques dans le bitume à la largeur des pneus, il faut être extrêmement attentif parce qu'en auto, bien, on passe par-dessus, mais en vélo, ça peut être une chute assez rapidement. Je ne sais pas si, dans vos réseaux sociaux, vous entendez aussi des préoccupations quant à l'état des routes.

M. Garneau (Louis) : Beaucoup. C'est un très, très bon point. Est-ce qu'on a le moyen de les réparer? Moi, je pense que oui. Vous savez, si quelqu'un qui se blesse... plusieurs cyclistes se blessent par année. On a beaucoup de statistiques. Ce n'est pas nécessairement des morts, mais c'est des gens handicapés pour la vie, qui vont coûter des centaines et des millions par année. Moi, je vous le dis encore, dans une vision à long terme, il faut se dire que le vélo est là pour rester, il sera un grand moyen de transport. Et mettons de l'énergie à réparer ces trous-là le plus vite possible aussi en même temps, parce qu'on n'est pas capables d'arrêter ça. Et, en passant, ça a trop d'implications pour la société, quelqu'un qui va se casser le cou, qui va se casser la colonne, qui va se casser des membres dans des trous, et c'est sûr que... En passant, si on parle du un mètre et on parle du 1,5 mètre, tout ça va nous aider parce que, si on tombe puis on n'a pas cette distance-là avec une voiture, on risque la mort. Mais, quant à moi, je les réparerais tous, mais... Je suis en entreprise aussi. Est-ce qu'on a les moyens de le faire? Est-ce qu'on doit couper à certains endroits puis investir plus sur les routes? Moi, je pense que oui.

Le Président (M. Reid) : Merci.

Mme Ouellet : Peut-être, juste en terminant, si on construisait mieux, peut-être qu'aussi ça durerait plus longtemps puis qu'on aurait moins de problèmes. Je pense qu'il y a quelque chose à regarder de ce côté-là.

M. Garneau (Louis) : On a un vieil héritage, hein, en passant, on prenait celui qui faisait les meilleurs prix; souvent, bien, il manquait peut-être l'excavation un peu, puis c'est le résultat de tout ça aujourd'hui. Mais aujourd'hui on doit bâtir pour le futur. Je pense que c'est comme ça qu'on doit voir ça. Bon point.

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

• (12 h 10) •

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Je vous salue, M. Garneau. Vous savez, ce n'est pas toujours facile de passer le dernier, on a des questions que les autres qui nous précèdent posent. Alors, contrairement à en bicyclette, on ne bénéficie pas de l'aspiration des autres, on doit en sortir puis arriver avec d'autres questions.

Alors, dans votre mémoire, que j'ai pris le temps rapidement de lire pendant que vous parliez tantôt, vous faisiez état que le Code de la sécurité routière date des années 70. Il tient peu compte de tous les nouveaux usages du vélo et de l'augmentation de son utilisation, particulièrement en milieu urbain. Alors, en fait, le vélo est passé d'un jouet à véritable moyen de transport, dites-vous, et puis donc sa présence est devenue importante sur les rues. Vous aviez souhaité, dans des rencontres antérieures dans les groupes de discussion sur la sécurité des cyclistes l'année dernière, et vous souhaitez toujours que ce nouveau cadre qu'on doit faire soit inspiré de la démarche code de la rue utilisée en France et en Belgique. Pouvez-vous me donner un peu d'éléments que vous aimeriez voir appliqués et qui proviennent de ces régions-là?

M. Garneau (Louis) : O.K. Ça, ce n'est peut-être pas moi qui l'ai cité tel quel, en passant, mais je pense qu'on n'a pas à inventer la roue, on doit regarder, on dit ça en anglais, les «best practices», là, les meilleures pratiques mondiales du vélo, surtout la Hollande et l'Allemagne. Moi, je pense qu'avant de finaliser toutes les lois, on doit voir ces meilleures pratiques là. Écoutez, pour avoir été cycliste puis m'être entraîné en Hollande puis en Allemagne, les accotements sont fantastiques, il y a moins de trous. Oui, il y a moins de gelées que nous autres, mais on vient de fabriquer une autoroute de 100 kilomètres en Allemagne pour les cyclistes, juste pour les cyclistes, alors c'est quand même de la vision. C'est des choses que je n'ai jamais imaginées, qu'un pays peut investir dans des routes pour le vélo. Mais, si on se donne une vision d'un grand moyen de transport pour toute notre société pour les centaines d'années qui s'en viennent, là, je pense qu'il faut commencer à avoir ces réflexions-là. Il faut commencer à regarder ce qui se fait chez les voisins puis de dire : On va essayer de les appliquer.

Il y a beaucoup... En passant, les Européens sont en avance sur nous autres, surtout la Hollande, les Allemands, que j'ai dit tout à l'heure. La Belgique, ce n'est peut-être pas... moi, là, j'ai moins d'expérience sur le pays de la Belgique, mais allons voir avant ces bonnes pratiques là; allons voir, au ministère du Transport et avec ces groupes de discussions là, qu'est-ce qu'eux ont à suggérer. Vous savez, moi, j'ai été le conseiller du ministre. Je n'étais pas sur ces tables-là, je n'étais pas le président non plus. On m'a nommé, des fois, président de ces regroupements-là, j'étais conseiller. J'ai été très content. Et je peux continuer à être votre bon conseiller pour le vélo parce que je vis sur la route, j'entends. Et hier j'étais en Floride, justement, j'étais en train de rouler. Eux autres, ils n'en ont pas, de trous, en passant, ils ont des bons accotements. Ce n'est pas parfait tout le temps, là, ils n'ont pas beaucoup de routes, mais, encore là, depuis 20 ans, il y a eu une explosion de cyclistes incroyable, incroyable, incroyable, et ça devient même un problème, là. Il y en a même trop à certains moments de la journée sur la... eux autres, c'est la «A1A», là, qui est très utilisée.

Mais, pour revenir à votre sujet, bien, allons voir les meilleures pratiques mondiales pour être certains que, dans la prochaine analyse ou application de nouvelles lois, on n'ait rien oublié, comme vous avez suggéré.

M. Surprenant : Tantôt, en parlant des distances minimales, 1 et 1,5 mètre, là, je pense que vous aviez appuyé sur... c'est un minimum à respecter. Est-ce que vous sous-entendriez que vous verriez que ce serait plus que ça, la distance ou ça vous satisfait comme distance?

M. Garneau (Louis) : Je suis un garçon raisonnable. Déjà, je trouve que c'est très bien. Oui, j'aimerais ça être plus, mais on vit avec voitures et autos. Je vous le dis, si déjà les gens font attention, s'il y a une bonne campagne de communication, si les gens respectent le un mètre, 1,5 mètre, c'est une grande victoire pour le Québec et pour les cyclistes, bien entendu.

M. Surprenant : Très bien. Au niveau, donc, de la sécurité en général, vous parlez qu'on enseigne aux jeunes le hockey, les rudiments, le MAHG 1, MAHG 2, MAHG 3, puis tout ça, on leur donne de la formation, que M. Lavoie peut-être pourrait faire avec la tribune qui lui est offerte. En ce qui vous concerne, vous avez un site Web... bien, peut-être pas en ce qui vous concerne, mais Vélo Québec a un site Web, et puis il n'y a pas, dans ça, de formation, ils annoncent des événements, toutes sortes de choses. Verriez-vous une pertinence qu'ils rajoutent peut-être un onglet très clair, une espèce d'aide-mémoire au niveau des règles de sécurité ou peut-être même un petit test que des gens pourraient faire, plaisant, convivial, pour rappeler ces règles minimales là?

M. Garneau (Louis) : Je pense que tout le Québec, on a oublié ça, que les enfants devaient avoir une éducation de comment se comporter à vélo. Dans les écoles, des fois, on avait les olympiades quand j'étais jeune. Bien, ils pourraient avoir les tests d'habileté avec leurs petits vélos à la fin de l'année pour... et la fédération le fait, mais c'est seulement pour les cyclistes, hein, de compétition, donc ce n'est pas tout le Québec, mais d'apprendre à se comporter et de ramasser une bouteille à terre, de contourner un cône pour développer cette habileté-là. Et en même temps, de passer des lois, ça devient un jeu, mais en même temps ça devient une façon d'expliquer qu'on ne peut pas rouler à trois de large, qu'on doit rester à droite, rouler dans le sens des voitures, qu'on doit être un groupe de moins de 15. Déjà là, ça ne serait pas pire. Mais je pense que tout le monde l'a oublié.

Vélo Québec, qui est une sommité, vous dites que, sur son site, n'a même pas l'éducation pour les vélos, et je ne les blâme pas, on a tous passé à côté, puis ça arrive, en passant, là, je veux dire, ça arrive dans les meilleures familles. Même moi, j'ai eu cette réflexion-là il y a deux semaines quand j'ai vu Pierre Lavoie qui faisait Montréal-Québec avec tous ces jeunes-là. J'ai dit : Aïe! Lui, il pourrait enseigner plein de choses, en passant, il pourrait enseigner cette sécurité-là même pour les piétons. Vous savez, les gens, en passant, ne savent même pas... on voit des beaux garçons, puis des belles filles, adolescents, qui courent dans le sens des voitures avec des iPhone, puis moi, j'ai tellement le goût d'arrêter puis de dire... Bien, j'ai une fille de cet âge-là, puis on l'a éduquée, puis on lui a montré de courir dans le sens contraire des voitures. Mais ça, là, on devrait enseigner ça au Québec, on devrait enseigner ça dans nos publicités puis dans les écoles. Les jeunes, là, on écoute la musique, les gros iPhone, et je me dis : On va en frapper une ou on va en frapper un à un moment donné. Les gens ne savent pas. Puis moi, j'ai le goût d'arrêter, mais je n'ai pas le temps, là, je ne peux pas arrêter puis aller faire l'éducation de tout le monde à Saint-Augustin, là. Mais c'est des petites choses que Pierre Lavoie pourrait nous aider, en même temps : Aïe! Tu cours, tu fais du sport, n'oublies pas, ne mets pas tes écouteurs ou encore cours dans le sens contraire des voitures. Pierre Lavoie, là, juste avoir le volet sécurité, là, il nous aiderait, là. Il nous a montré à bouger, qu'il nous montre à nous comporter à pied, à la course à pied ou à vélo.

Le Président (M. Reid) : Merci. C'est tout le temps que nous avons. Si je peux ajouter un commentaire, les plus vieux d'entre nous savent que, dans les années 50, le ministère des Transports passait des films dans les écoles pour enseigner aux piétons et aux cyclistes, aux enfants, donc, comment, effectivement, obéir aux règles de sécurité. Alors, merci beaucoup pour votre contribution à nos travaux.

M. Garneau (Louis) : Merci.

Le Président (M. Reid) : Je lève la séance quelques instants pour permettre à nos prochains invités de prendre place.

(Suspension de la séance à 12 h 17)

(Reprise à 12 h 21)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux et nous allons... Vous connaissez un peu la routine, vous avez...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Alors, vous avez, donc, déjà suivi cette routine. Alors, vous avez 10 minutes pour faire la présentation. Je vous demanderais de présenter vos collègues en commençant, pour les fins de l'enregistrement. Par la suite, nous aurons une période d'échange avec les membres de la commission.

Association haïtienne des travailleurs du taxi (AHTT)

M. Estimable (Bernard) : Merci, M. le Président. M. le ministre, Mmes et MM. les députés et membres de la commission, bonjour, et merci de nous accueillir ce matin. Je me présente, mon nom est Bernard Estimable, président de l'Association haïtienne des travailleurs du taxi. Nous sommes tous des propriétaires de taxi et des chauffeurs. À ma gauche, M. Henriot Rosarion, secrétaire; à ma droite, et en ordre, M. Wilson Jean Paul, conseiller; et M. Jean Vicot Neptune, vice-président; et M. Carlo Hector, conseiller.

Brièvement, pour rappeler qui nous sommes, l'AHTT est un organisme sans but lucratif fondé en 1982 par des chauffeurs de taxi revendiquant leurs droits civiques dans l'exercice de leurs fonctions. Présentement, nous regroupons un grand nombre de titulaires de permis de propriétaire de taxi et de chauffeurs d'origine haïtienne sur l'île de Montréal. Nous avons pour objectif de faire la promotion des droits de nos membres et de tous les artisans de l'industrie du taxi.

Nous souhaitons mentionner d'entrée de jeu que nous adhérons au projet de loi n° 100, que nous tenons à féliciter le gouvernement du Québec, le ministre des Transports, M. Jacques Daoust, et son équipe pour la préparation de ce projet de loi, qui est juste, équitable pour l'ensemble des citoyens du Québec.

Lors de notre passage devant la Commission des transports et de l'environnement au mois de mars dernier, nous avons exprimé notre confiance dans l'État québécois. Aujourd'hui, sans aucun doute, nous réitérons cette confiance parce qu'on croit qu'ici, au Québec, on est dans un État de droit et de lois qui s'appliquent à tous.

À présent, je passe la parole à M. Wilson Jean Paul.

M. Jean Paul (Wilson) : Merci, M. Estimable. Bonjour. Nous appuyons le projet de loi n° 100, qui adopte une seule loi pour l'ensemble de l'industrie et dans la mesure qu'aucune modification du projet de la loi ne se soit effectuée dans le but de satisfaire le désir insatiable et cupide de cette multinationale cotée en bourse et dont les investisseurs n'attendent que le bénéfice de leur investissement.

La réalité est bien différente au Québec que dans les autres grandes villes où Uber s'est installé de force, car plus des trois quarts des propriétaires de taxi ne possède qu'un permis de taxi qui lui sert d'un emploi et, au fil des années, son seul fonds de pension. Contrairement dans certaines grandes villes de l'Amérique du Nord, ce sont pour la plupart de grandes corporations qui possèdent des flottes dépassant plus d'une centaine de voitures-taxis.

Cette multinationale ignore et ne tient pas compte du plan de rachat du gouvernement où plus de 1 200 permis de taxi étaient retirés du marché pour enfin rentabiliser l'industrie il y a plus d'une trentaine d'années. Les années qui ont précédé le plan de rachat, l'offre était largement supérieure à la demande. Vers le début des années 80, la récession économique et l'affaire Murray Hill poussent le gouvernement du Québec à mettre sur pied la commission Bossé, chargée de faire la lumière sur les différents problèmes que confronte l'industrie du taxi et de faire les recommandations au gouvernement du Québec. À la suite de cette recommandation en 1983, le gouvernement a jugé nécessaire de procéder au rachat des permis, dont le coût a été défrayé par les propriétaires de taxi, ce qui a redynamisé l'industrie du taxi et augmenté la valeur des permis.

Le projet de loi n° 100, qui tient à maintenir le quota du nombre de taxis dans les différentes agglomérations, n'est qu'un respect d'engagement du gouvernement envers ses concitoyens.

Depuis 2009, l'industrie montréalaise a emboîté le pas vers la nouvelle technologie de la communication où les intermédiaires en services de taxi utilisent les applications de géolocalisation pour effectuer la répartition des appels. Cette nouvelle technologie est installée dans les taxis à l'aide des tablettes placées à l'intérieur des voitures de taxi et sont intimement liées à l'identification des chauffeurs, soit leur permis de travail.

Ce savoir-faire constitue un moyen plus sécuritaire pour les clients qui embarquent dans une voiture où l'identification du chauffeur est plus facilement traçable advenant qu'il arrive un incident, ce qui prouve que le projet de loi ne nous donne pas carte blanche, mais tient compte des efforts de l'industrie.

Non seulement la multinationale fonctionne illégalement au Québec, mais aussi exerce une pratique déloyale. Si on regarde la tarification de l'industrie pendant les 20 dernières années, on constate qu'elle ne suit pas l'évolution du coût de la vie. De 1994 à 2016, soit 20 ans plus tard, le prix au compteur pour la tarification dans l'industrie du taxi est passé de 2,25 \$ à 3,45 \$ pour le prix du départ, soit une augmentation de 35 %; 0,85 \$ à 1,70 \$ pour le prix du kilomètre, soit une augmentation de 55 %; 0,45 \$ à 0,63 \$ pour le prix par minute d'attente, soit une augmentation de 29 %; 25 \$ à 40 \$ pour le prix fixe du centre-ville à l'aéroport de Pierre-Elliott-Trudeau, soit une augmentation de 37,5 %.

Pour la même époque, soit de 1994 à 2016, voici l'évolution du prix de certains produits de consommation : le prix du panier d'épicerie ne fait que doubler; le prix du lait est passé de 0,75 \$ à 2,50 \$, soit une augmentation de 268 % le litre.

On comprend pourquoi on assiste à un appauvrissement sans précédent des artisans de l'industrie, où le coût de la vie a augmenté de manière vertigineuse par rapport à leurs revenus. C'est la raison pour laquelle nous déclarons que l'arrivée de cette multinationale avec cette méthode de modulation tarifaire qui écrase le prix du taxi dans les périodes moins achalandées est une concurrence déloyale pour les chauffeurs de taxi. Et, d'autre part, quand ils augmentent le prix de la course sans aucun plafond dans les périodes très achalandées... constitue un vol pour la clientèle.

Vu le caractère de grosses bottines de cette compagnie à vouloir imposer sa philosophie d'affaires partout où elle est installée, vu le manque de respect des lois et des règlements du Québec dans son système de fonctionnement, vu

son côté de piratage, qui souvent s'est déguisé en covoiturage, nous avons jugé bon d'appuyer le projet de loi dans son ensemble, ce qui constitue une carapace pour protéger les emplois des 22 000 familles de la province du Québec et garantir les fonds de pension de ces dernières.

Le moment est venu de penser à la période d'après Uber, comment on pourrait davantage améliorer nos services à la clientèle, continuer nos progrès au niveau de cette nouvelle technologie de communication. Tout ceci a pour but de fournir ce qui est le mieux à la clientèle. Nous nous engageons à cette fin.

Par conséquent, la mise en place d'une association professionnelle s'avérerait un outil nécessaire et même indispensable pour le maintien de l'ordre, la sécurité tant pour la clientèle que pour les chauffeurs et propriétaires de taxi, et en outre elle pourrait nous doter d'un code d'éthique pouvant valoriser le travail du chauffeur de taxi. C'est la raison pour laquelle nous avons appuyé la proposition du regroupement des travailleurs de taxi métallos, RTAM, demandant au gouvernement de le reconnaître comme l'association professionnelle du Québec.

Notons qu'après la dissolution des ligues en l'an 2000, le RTAM est la seule organisation qui possède les moyens et les expertises pour mieux représenter les propriétaires et les chauffeurs de taxi. L'arrivée du projet de loi n'est que le reflet d'une justice sociale pour les 22 000 familles qui vivent directement ou indirectement de l'industrie du taxi.

En conclusion, nous souhaitons ardemment que le projet de loi suive son processus parlementaire et qu'il puisse être adopté d'ici la fin de cette session parlementaire prévue pour le 10 juin 2016 afin que tous les acteurs de l'industrie puissent mettre nos énergies à rehausser nos services à ce qu'ils soient conformes aux exigences de la clientèle. Merci. Et j'attends les questions de tous les parlementaires, nous sommes prêts.

• (12 h 30) •

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons passer maintenant à la période d'échange. Et, à la demande de l'opposition officielle et avec le consentement de tous les membres de la commission, nous allons commencer par l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Donc, bienvenue, à M. Estimable, M. Rosarion, M. Jean Paul, M. Neptune et M. Hector. Bienvenue en commission parlementaire.

Moi, j'aurais des questions sur le volet du maintien de la gestion de l'offre en deux volets. Premièrement, effectivement, comme vous le dites dans votre mémoire, avant ça, c'était la Commission des transports du Québec qui avait la responsabilité de l'émission des permis, donc, suite à des études d'offre et de demande, et là, à ce moment-là, il y avait des auditions. Et c'est sûr qu'en changeant ça pour en faire un pouvoir discrétionnaire du ministre — je ne parle pas du ministre nécessairement actuel — mais on peut beaucoup politiser la chose. Et, dans le fond, vous voulez qu'il y ait une consultation qui soit préalable à des changements du côté de la gestion de l'offre.

Et mon deuxième volet, dans votre présentation, vous avez présenté ce qui s'est fait il y a plus de 30 ans sur la gestion de l'offre. Je pense que ça vaudrait la peine... Ce n'est pas tout le monde qui connaît qu'est-ce qui s'est passé à ce moment-là, et parce qu'on a plusieurs personnes qui sont venues en commission parlementaire et qui ont parlé de monopole — on sait qu'il n'y a pas de monopole, il y a beaucoup d'entreprises de taxi — mais qui mélangent les concepts de gestion de l'offre et de monopole et qui remettent ça en question. Et j'aimerais que vous nous expliquiez peut-être un petit peu ce qui s'est passé à ce moment-là et pourquoi, dans le fond, la gestion de l'offre avait été maintenue et comment ça a aidé l'industrie du taxi.

M. Jean Paul (Wilson) : Bon, effectivement, vers, comme je l'ai noté, 1983, l'offre était largement supérieure à la demande, donc il y avait eu... Pour que quelqu'un puisse avoir un salaire, justement, pour payer ses hypothèques, là, donc, on avait mis en place cette commission-là de manière à enlever le surplus de taxis qu'il y avait à l'époque, il y a à peu près 30 ans, justement pour pouvoir donner la chance au chauffeur de taxi d'au moins payer ses obligations. Donc, c'est pour cela, quand j'assiste à certaines commissions précédentes où l'on insiste sur les taxes à payer, ça m'a touché au fond parce que je sais que nos pères d'avant ont payé près de 10 000 \$ pour sortir 1 200 taxis de manière que le chauffeur de taxi pourra se trouver un salaire décent. Et aujourd'hui on parle d'augmenter. On dirait, si quelqu'un est prêt, il est prêt à payer les taxes, justement, pour augmenter l'offre. Pour nous, dans les taxis, c'est inconcevable.

Mme Ouellet : Puis la question de la consultation, si jamais il y avait des modifications dans l'émission des permis, c'est ce que vous demandez?

M. Wilson (Jean-Paul) : Bon, vous savez, il y a plusieurs agglomérations, là. Dans l'île de Montréal, il y a A-11, A-12 et A-5, il y a d'autres agglomérations aussi. Donc, supposons que... Moi, j'ai confiance dans l'État québécois, à savoir que peu importe la compétence de la Commission des transports, c'est transféré au gouvernement. Et nous avons travaillé ensemble pendant ces deux dernières années, je peux comprendre que... Je n'ai pas de doute que, si on établit une commission parlementaire, justement, pour l'émission des permis, ça va se faire équitablement.

Mme Ouellet : Parfait. Et le deuxième volet, c'est la flexibilité des tarifs. Donc, vous mettez dans le mémoire qu'effectivement d'avoir une augmentation de tarifs pour les nuits et les fins de semaine, ça permettrait, justement, aux gens de faire une meilleure offre, mais vous n'êtes pas d'accord à ce que les tarifs fluctuent en fonction de l'offre et la demande. Donc, je veux juste vous entendre sur ça.

M. Jean Paul (Wilson) : Bon, effectivement, lorsqu'on parle d'un tarif de jour et de nuit... Parce qu'il y a certains endroits... Moi, j'ai déjà travaillé à Saint-Bruno. Donc, je peux vous dire, à compter de 8 heures, il n'y a pas

vraiment un appel qui sort. L'appel qui sort, là, il va falloir passer la nuit, veiller la nuit, justement, pour travailler. Donc, je pense que, pour ceux qui ont laissé leur lit, justement, pour faire ce travail-là, ça demande un tarif un peu plus élevé, justement, pour encourager les gens qui... pour donner le service à la clientèle 24 heures sur 24.

Mme Ouellet : Je veux juste le souligner, parce que des fois il y a eu des mythes qui ont été propagés, donc, mais vous mettez dans votre mémoire, vraiment, depuis 2009, sur la technologie puis l'industrie du taxi, vous avez emboîté le pas dans la technologie, où les intermédiaires utilisent des applications de géolocalisation et les tablettes. Et je sais que vous avez... Parce que vous m'avez déjà conté que vous avez dû faire des démarches, parce qu'au début vous n'aviez même pas le droit d'avoir les tablettes dans les automobiles, donc il a fallu faire des démarches pour permettre, au niveau des lois, que les tablettes soient là. Donc, je veux juste le dire, il y a eu des démarches proactives pour que les nouvelles technologies soient à l'intérieur des taxis, malgré des fois ce qu'on entend. Ça fait que je veux vous féliciter d'avoir été proactifs. Puis je pense qu'il faut que ça continue parce que ça va vite, les technologies. Mais je voudrais vous entendre un peu sur la question de l'abolition de la table de concertation, ce que vous en pensez.

M. Rosarion (Henriot) : Si je peux répondre à cette question, en fait, présentement, il y avait la table de concertation où il y avait un endroit où les différents acteurs de l'industrie pouvaient s'échanger, ainsi que le ministre, pour pouvoir avoir des idées sur l'avenir du taxi. En abolissant cette table-là, donc, certains acteurs de l'industrie, on ne se retrouve pas dans cette fonction. Alors, nous, ce qu'on avait proposé, c'est que, comme la ville de Montréal a le Bureau du taxi... Donc, le Bureau du taxi est un organisme paramunicipal qui a ces fonctions-là de faire la régulation entre les usagers et personnes... transport adapté, ainsi de suite. Tout le monde est assis sur la même table, donc ils peuvent travailler. Mais, en dehors de l'île de Montréal, au niveau de la province, il n'existe pas un organisme comme ça. Donc, ce serait peut-être un forum, il y en a qui ont proposé un forum, une table où les gens de Québec, de Laval, d'autres endroits pourraient s'asseoir et prendre action.

Mme Ouellet : Parfait. Moi, ça fait le tour des questions. Merci.

Le Président (M. Reid) : Ça va? Merci beaucoup. Alors, nous allons maintenant au côté ministériel. M. le ministre, à vous la parole.

M. Daoust : Alors, M. Estimable, M. Neptune, M. Rosarion, M. Jean Paul et M. Hector, bienvenue. C'est la deuxième fois qu'on se rencontre, on s'était rencontrés l'hiver dernier. Une question que j'ai pour vous, parce que vous êtes éminemment à Montréal, il y a trois zones, trois agglomérations dans Montréal, et on veut réduire le nombre d'agglomérations pour diminuer le nombre de voyages à vide. Par exemple, vous vous rendez dans une autre agglomération, vous ne pouvez pas revenir avec un passager. Alors, pour nous, ça ne diminue pas le nombre de trajets, mais ça les rend plus, entre guillemets, payants parce que vous pouvez revenir avec un passager. Est-ce que, si on pensait à avoir une agglomération au lieu de trois pour Montréal, c'est quelque chose qui est positif ou négatif dans votre esprit?

M. Jean Paul (Wilson) : Moi, je pense que, si c'est pour l'île de Montréal, les trois agglomérations, A-5, A-12 et A-11, ça va être moins problématique que dans d'autres régions. Pourquoi je dis ça? Parce que, si on prend le prix de ces trois agglomérations-là, ils ont une variante de 20 000 \$ de moins ou de plus, tandis que la question du prix du taxi, c'est beaucoup plus palpable dans d'autres régions où l'écart entre la valeur marchande des permis est supérieur, nettement, par rapport à une zone. Mais, je pense, pour l'île de Montréal ce ne serait pas une mauvaise décision de vouloir avoir une agglomération, que quelqu'un, quand il prend un taxi pour aller à Montréal-Nord — moi, je suis du centre-ville — le fait de retourner à vide, ça peut nous compenser au point de vue de la consommation et au point de vue des heures qu'on doit faire dans le taxi.

M. Daoust : Comme je le disais, ça ne diminue pas le nombre de courses, mais ça les rend plus rentables.

M. Jean Paul (Wilson) : Effectivement.

• (12 h 40) •

M. Daoust : Et, pour vous, je pense que c'est quelque chose qui est... Parce que, dans la région de Québec, il y en a six, et les six, déjà, conviennent entre eux que, si tu rends, par exemple, à l'aéroport, bien, tu peux revenir avec un passager. Il y a une complicité, je dirais, dans la région de Québec, qui n'est pas nécessairement celle qu'on retrouve dans la région de Montréal.

L'autre chose aussi, c'est au niveau de la formation. La formation était beaucoup axée historiquement sur connaître la ville, connaître les rues, savoir où ça se trouve. Avec le GPS, ça devient moins nécessaire. Le GPS va vous donner les sens uniques, va vous parler du trajet le plus court. Vous pouvez même voir, avec un iPhone, où est le trafic, où il n'y a pas de trafic, on le voit en rouge, on le voit en vert. Vous le savez, les technologies pallient ces compétences-là. Et, dans notre esprit, la formation, on ne devrait pas en faire moins, mais on devrait la faire différente. Et ce que j'ai entendu, à ce jour, de l'industrie du taxi, on devrait transformer la formation pour aller sur la qualité de service, la connaissance de la ville.

Quand vous prenez le passager à l'aéroport, là, l'image de Montréal, la première image d'un citoyen de Montréal, c'est vous, et c'est quelqu'un qui... Vous êtes enjoué, vous êtes de bonne humeur, vous expliquez la ville, vous allez dire que les travaux du ministère des Transports devraient finir à l'aéroport — vous avez raison, alors on achève, on va le

finir — mais, en bout de ligne, la première image de Montréal, c'est le chauffeur de taxi, c'est le chauffeur de taxi qui la donne. Et, si on dit : Oui, mais, connaissez-vous un bon restaurant?, voyez-vous, la qualité du service, pour moi, fait une grosse différence parce que vous êtes des ambassadeurs de Montréal, à ce moment-là. Une formation, donc, qui serait plus axée sur la qualité, sur la connaissance des lieux historiques, par exemple, des restaurants, vous savez, j'aimerais vous entendre sur cette transformation-là au niveau de la formation.

M. Neptune (Jean Vicot) : Excusez-moi, je prends la parole. En ce qui concerne la formation, la formation, c'est... il n'y a personne qui peut être contre une formation, ça dépend de quel genre de formation que vous recevez. Quant à faire venir un chauffeur ou un propriétaire de taxi, aller dans une place et pour lui expliquer comment conduire, comment accélérer, je trouve que ce n'est pas une formation adéquate pour changer la qualité du service.

En ce qui concerne la toponymie — parce que nous, on en a suivi un cours de toponymie, les différents sites qu'il y a à Montréal — quand un client arrive, un touriste arrive, nous sommes des ambassadeurs. Ambassadeurs, cela veut dire qu'on représente Montréal dans son ensemble, c'est-à-dire où est-ce qu'il y a un vrai restaurant, où est-ce qu'il y a un hôtel moins cher, plus cher, ça dépend, parce qu'on est les représentants de la ville. Nous sommes les premiers où le client, il rencontre, alors nous devons donner l'image que reflète la ville.

Par contre, quand nous, dans la formation... advenant qu'un chauffeur, il suit une formation adéquate qui prépare... Je crois, à Londres, un chauffeur de taxi, il doit faire son université avant de pouvoir conduire, je crois, en Allemagne ou à Londres...

Une voix : ...

M. Neptune (Jean Vicot) : ...à Londres, donc cela veut dire, c'est quelqu'un imbu de son métier. Parce que moi, là, quand je transporte un ministre, par exemple, un ex-ministre, un député, un clochard, je dois tout expliquer parce que, là, c'est mon travail, c'est mon gagne-pain. Si je ne connais pas mon métier, où je vais connaître ce métier-là? C'est dans la formation que j'ai reçue. Soit que je l'ai reçue ultérieurement ou je l'ai reçue avant. Donc, à force de recycler un chauffeur, le chauffeur devient plus professionnel pour donner un travail adéquat pour servir le client des meilleurs... C'est ce que je comprends.

M. Daoust : Je vais laisser la chance à mes collègues de répondre. Merci, M. le Président.

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

M. Plante : Oui, merci, M. le Président. Écoutez, messieurs, bonjour, bienvenue. J'ai écouté votre réponse attentivement et je vais vous avouer que c'est en plein la direction, je crois, que le projet de loi veut donner, un service qui donne accès à de la qualité. Et, quand vous avez dit «vous êtes les ambassadeurs», effectivement, vous êtes des ambassadeurs. Et, si vous, vous ne connaissez pas votre ville ou vous ne connaissez pas où vous nous emmenez, où vous nous conduisez, je pense qu'il n'y a personne qui le saura. Donc, j'aime beaucoup votre définition du métier de chauffeur de taxi et j'aime beaucoup votre présentation, qui démontre très, très bien que c'est plus qu'un transport de personnes, mais c'est aussi de l'information, tant touristique, et tout ça, donc j'ai bien aimé.

Je poursuivrai, parce que cette semaine, dans les jours précédant la commission, les autres représentants des compagnies de taxi nous ont parlé aussi de qualité, de services de qualité, et tout ça, mais ils nous ont parlé aussi du renouvellement, d'une ouverture à un renouvellement électrique des voitures de taxi et ils disaient même qu'ils seraient intéressés ou même voir que le gouvernement incite vers un renouvellement d'une flotte électrique. J'aimerais vous entendre à ce niveau-là.

M. Neptune (Jean Vicot) : En ce qui concerne les flottes électriques, parce qu'aucun changement ne se fait drastiquement, automatiquement, c'est graduellement, avec le temps, parce que le temps dit tout et fait tout. Parce que, présentement, il y a des chauffeurs qui renouvellent leur voiture vu que les voitures électriques étaient tellement à un prix qu'on ne pouvait même pas aborder, on était obligés d'acheter des voitures hybrides, mais il y a des voitures de 2010, 2005, des Camry et même des Malibu.

Et, entre parenthèses, je vais vous dire quelque chose concernant les voitures. Il y a des flottes de taxis où les voitures sont plus négligées que les voitures que les propriétaires qui ont un permis ou deux permis, parce que nous faisons l'effort d'avoir une voiture pour donner un service adéquat à la clientèle et tandis que les flottes qu'il y a 50 voitures ou 30 voitures négligent d'avoir des voitures récentes. Nous achetons des voitures hybrides. Donc, la durée du permis d'une voiture neuve dans le taxi, c'est huit ans. Après huit ans, donc, on change et, dans l'éventuel, on pourrait jumper — excusez-moi l'anglicisme — on pourrait se transférer dans l'électrique plus abordable.

M. Plante : Parce que vous comprenez l'avancement de ma question, parce que je voyais vos collègues à l'arrière, il y en a qui ont fait un sourire, parce qu'ils étaient là à la commission, ils vont croire que j'ai une passion indue sur les véhicules électriques, mais c'est surtout parce que, d'autres côtés, certains arguments disent que le transport de taxi, ce n'est pas écologique, que ça multiplie et même que ça aide à la prolifération de gaz à effet de serre, etc. Donc, d'autres côtés, c'est pour ça, je fais toujours l'ouverture, je pense que... je n'ai pas fini la commission et je la poserai à d'autres intervenants, certainement, mais c'est pour ça que j'essaie de faire le parallèle entre les deux que... D'ailleurs, l'ouverture dans le projet de loi... et c'est là que ça... au niveau du taxi-partage ou de permettre d'embarquer deux clients vers deux destinations, ça

aussi, c'est un moyen d'être rentable pour l'environnement, plus rentable pour vous et, je pense, ayant une meilleure accessibilité pour la population. J'aimerais vous entendre sur cette proposition dans le projet de loi là.

M. Neptune (Jean Vicot) : En parlant du taxi-partage.

M. Plante : Oui.

M. Neptune (Jean Vicot) : Bon. En ce qui concerne le taxi-partage... Parce que, vous voyez, nous desservons le public. Le public est notre patron. Nous tenons à lui donner un service vraiment qu'il soit satisfait, parce que, n'oubliez pas, tout est professionnel. Dans le professionnalisme, un, deux, trois, quatre clients qu'on veut embarquer, qui vont faire un trajet bien déterminé, ça ne me dérange pas, c'est les clients qui vont payer. Si la course, au fur et à mesure, les clients débarquent et ils paient leur dû... Parce que, comme font les autobus... le vrai partage, c'est l'autobus. Un autobus que je prends, qui va d'un point a au point x, bien, pour ne pas dire b, donc, ça veut dire, il a un circuit à suivre, il fait son circuit et, au fur et à mesure, il embarque, il débarque du monde. Et le client ne paie pas plus que ça, il paie 2 \$, 3 \$ pour son voyage. Donc, nous, on est ouverts au client-partage, taxi-partage, tout ce qui est technologique, tout ce qui est l'ouverture parce que nous vivons dans un monde, vraiment, où tout bouge, tout bouge, nous devons bouger aussi avec le monde pour que... l'un rentre dans l'autre, quoi, on devient vraiment des partenaires.

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

• (12 h 50) •

M. Plante : Vous avez fait une petite ouverture, justement, dans votre réponse, aux nouvelles technologies ou à l'utilisation des nouvelles technologies, à la modernisation, si on veut, de l'industrie du taxi. On va être francs, aujourd'hui, c'est les téléphones intelligents, mais je suis sûr que, dans 10 ans, on va être bien dépassés et que ça va être autre chose. J'aimerais savoir votre vision et surtout si vous avez une recherche constante de vous tenir à la page, si on veut, vraiment pour offrir un service à la population. Parce qu'on s'entend que ma génération, on est venus au monde avec un téléphone intelligent, mais je suis sûr que nos enfants et nos petits-enfants, ça sera d'autres choses, certainement. J'aimerais avoir votre vision, tout ce qui est recherche d'adaptation, si on veut, aux nouvelles technologies puis à la nouvelle industrie.

M. Neptune (Jean Vicot) : En ce qui concerne la technologie, il y a une chose qu'on doit mettre clair là-dedans, il n'y a personne qui peut... contre la vertu, il n'y a personne qui peut se battre contre la vertu, contre la technologie parce que, comme je dis que nous vivons dans un monde en effervescence, qui bouge, donc nous bougeons avec le monde, mais par le respect de la loi. Vous parlez de technologies, il y a aussi la loi qui est à côté de nous, qui nous sert de guide que, par le fait que, le technologique, c'est du fait que j'ai un téléphone cellulaire, j'ai le droit... en conduisant, que je dois garder mon cellulaire dans les mains. Alors, c'est juste une parenthèse. Technologie, oui, on est ouverts à la technologie. Alors, mon partenaire veut répondre.

M. Jean Paul (Wilson) : Il y a une extension que j'aimerais faire à mon ami, c'est que le téléphone cellulaire, nous autres, celui qui reçoit l'appel, l'application, c'est le chauffeur de taxi. Donc, la différence qu'il y a entre les autres applications, ça se fait avec le téléphone cellulaire et que, nous, ça se fait avec une tablette. La tablette est reliée avec le taxi. Moi, je ne peux pas emprunter la voiture de mon beau-père pour faire du taxi parce que je ne recevrai jamais d'appels. C'est ça, la différence. Parce qu'il faut qu'il y ait un côté sérieux et même sécuritaire pour les clients parce que c'est la voiture qui reçoit l'appel. Donc, pour nous, il va falloir que les intermédiaires en taxi s'adaptent avec les cellulaires des gens qui vont appeler un taxi, voyez-vous? Par exemple, si vous pesez sur une application, ça donne exactement... on n'a pas besoin de faire le numéro. C'est tout ce qu'on veut faire pour adapter la nouvelle technologie à l'industrie du taxi maintenant.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député d'Abitibi-Est, deux minutes.

M. Bourgeois : Bonjour, messieurs. Je vais profiter de l'occasion, compte tenu que vous êtes dans les rues de Montréal de façon très importante, et je fais le parallèle avec l'autre section du projet de loi, c'est-à-dire les cyclistes. Vous avez à partager la route avec les cyclistes. Dans notre projet de loi, on a également des mesures pour protéger, sécuriser la pratique du cyclisme dans le secteur urbain. Et, compte tenu que vous êtes des acteurs privilégiés de l'utilisation des réseaux, j'aimerais vous entendre sur cette notion-là qui est intégrée maintenant dans ce projet de loi là.

M. Jean Paul (Wilson) : Moi, personnellement, bien avant ce projet de loi sur le cyclisme, j'avais des problèmes concernant l'installation des pistes cyclables, surtout à l'intérieur des rues de Montréal. Pourquoi je dis ça? Parce qu'on est en train de surveiller les piétons, les cyclistes et, bon, ceux qui roulent en patins à roulettes, et tout ça, donc c'est tout un travail, c'est toute une attention. Parce que moi, je travaille dans le secteur, par exemple, de Radio-Canada, arrivé jusqu'à Rachel, là, et il faut être très, très prudent. Moi, je ne sais pas comment, j'ai 24 ans à faire du taxi, je n'ai jamais eu des accrochages avec les cyclistes, là, mais plus les années augmentent, plus les choses deviennent difficiles. Donc, il va falloir qu'on s'adapte avec ça. Mais, pour moi, là, c'est tout un casse-tête.

Le Président (M. Reid) : Alors, c'est le seul temps que nous avons, mais pour le côté gouvernemental. Nous passons maintenant au deuxième groupe d'opposition. Je donne la parole au député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, M. Estimable, M. Neptune, M. Rosarion, M. Jean Paul, M. Hector, bienvenue. D'abord, je vous félicite pour votre travail en tant que chauffeurs de taxi.

Je veux revenir au niveau de ce que le ministre mentionnait tantôt, que vous êtes la première image de Montréal, que vous êtes en quelque sorte des ambassadeurs. Et puis effectivement, oui, on maintient le même discours, c'est important, les touristes qui vont venir ici, les gens d'affaires qui viennent ici, au Québec, et puis qu'ils soient bien accueillis. Et puis, dans notre position, d'ailleurs, nous sommes ouverts à améliorer, finalement, l'offre de taxi et de s'adapter aux nouvelles propositions qui arrivent sur le marché, tout en maintenant quand même certains acquis pour vous, dont justement les aéroports; ça peut être des zones spécifiques, le héliage, et autres, donc, qui pourraient, en fait, assurer cette condition-là. Et puis les gens qui arrivent ici puis qui veulent d'autres solutions avec lesquelles ils peuvent travailler ailleurs dans le monde, mais qu'elles puissent leur être permises aussi, en toute connaissance de cause.

Alors, je voudrais vous amener maintenant au niveau de la valeur des permis et puis votre situation, disons, financière. Vous dites, dans votre mémoire, à la page 7, qu'«avec l'arrivée des illégaux, dites-vous, on ne pouvait pas continuer à travailler dans des conditions où l'on enregistre un manque à gagner qui équivaut à 50 \$ par quart de travail». Alors, j'aimerais que vous mettiez ça en perspective, dans un contexte où on nous a indiqué, puis en commission, que la valeur des permis de taxi depuis 2013 n'a pas fluctué et qu'il y a de la demande encore pourtant importante, alors qu'il semble avoir une dichotomie, là, les revenus diminuent puis les gens veulent payer autant sinon plus encore pour ces permis-là. Pouvez-vous m'expliquer ce qui se passe?

M. Jean Paul (Wilson) : Je m'attendais à cette question. C'est une très bonne question pour nous, sauf que... J'ai parlé tout à l'heure, j'ai répondu à la question du ministre, à savoir que les agglomérations sont très différentes de l'une par rapport à l'autre. Par exemple, lorsqu'on parle de la valeur du revenu qu'on fait, là, surtout quand on parle d'A-11... Parce que, vous savez, dans l'agglomération A-11, A-12 et A-5, qui regroupent à peu près 3 500 permis de taxi, là, il y a 2 000 et quelques taxis qui sont dans A-11. Donc, si on va, par exemple, au Bureau du taxi, vous allez avoir le tableau qu'on affiche les permis qui sont à vendre, là, ils sont nombreux, ils ne trouvent pas de preneurs. Si vraiment le marché était bon, là, il n'y en aurait pas beaucoup. Moi, quand j'ai acheté mon taxi, là, il va falloir surveiller des jours pour trouver un permis de taxi. Maintenant, là, si vous allez là, on va vous offrir dans toutes les compagnies de taxi. C'est sûr qu'il y a certains endroits, ça n'a pas baissé, mais la grande majorité qui est Montréal, A-11, les trois quarts, là, des permis, là, on enregistre une baisse de revenus, et surtout ça a un coût sur le prix du permis.

M. Estimable (Bernard) : Je vais juste donner un exemple : moi, j'ai acheté mon permis de taxi ça fait deux ans de cela, je l'ai acheté à 190 000 \$. Maintenant, sur le marché, ça vaut 150 000 \$, 160 000 \$, à peu près. C'est ça qu'on négocie maintenant. Maintenant, ce sont les chauffeurs qui achètent le permis maintenant. Les autres clientèles, là, elles n'achètent pas parce qu'à cause d'Uber, là, tout le monde a peur d'acheter le permis de taxi. Uber, ça crée vraiment un problème dangereux pour l'industrie du taxi. Alors, on ne peut pas continuer dans cette direction-là, sinon ça va passer à 140 000 \$, 130 000 \$ très bientôt.

M. Surprenant : Je vous entends. Maintenant, au niveau de l'ensemble de l'offre de services pour les gens, on parle donc de cocktail, un peu, le taxi, bon, transport en commun, mais les plateformes numériques comme Uber, peut-être, et autres, peut-être légales. Vous ne croyez pas qu'avec le phénomène actuel où... D'abord les jeunes, l'automobile, là, la possession d'une automobile, ce n'est pas ce que c'était dans les années passées, les gens veulent surtout avoir un cellulaire. Donc, les gens sont de plus en plus ouverts à utiliser du transport rémunéré de personnes. Et, dans ce contexte-là, le fait d'avoir d'autres technologies pourrait inciter les gens de plus en plus à utiliser le transport rémunéré, de sorte que nous avons une demande accrue pour vos services aussi. Donc, l'ajout de plateformes va faire grossir la tarte et vous allez en être bénéficiaires. Vous ne le voyez pas comme ça?

• (13 heures) •

M. Neptune (Jean Vicot) : Alors, pour répondre, vraiment, c'est beau, la technologie. Parce que, si vous me parlez de la technologie, moi, en tant que petit artisan qui ne dispose pas des moyens, je ne peux pas faire face à la technologie actuelle maintenant. Le taxi a été l'apanage du gouvernement. Tout ce qu'on avait dans le taxi, tout ce qu'on faisait dans le taxi, on n'en avait pas le droit, comme... Vous avez vu, dans notre affaire, dans notre mémoire, que, dans les années 80-90, comme ça, on n'avait même pas l'autorisation d'avoir un écran, même un GPS dans le pare-brise parce qu'on n'était pas adaptés à la technologie, on ne connaissait pas. Parce que la technologie s'en vient, comme nous avançons avec la technologie. Par contre, le gouvernement, qui vient avec des lois, et que je salue avec les deux mains son projet de loi, on commence à prendre en main l'industrie du taxi. Parce que, quand on parle le taxi, qu'est-ce qu'on voit? Juste le petit chauffeur qui se fend en 20 pour aller chercher 150 \$ pour nourrir sa famille et faire l'éducation de son enfant, de ses enfants, parce qu'on en a plusieurs. Alors, dans ce cas-là, pensez-vous que moi, avec le 150 \$, je peux m'adapter à la technologie actuelle? Non. Il y a des instances qui sont placées pour gérer le taxi. On avait la Commission des transports, nous avions le Bureau du taxi...

Le Président (M. Reid) : Merci. C'est tout le temps que nous avons, on a dépassé un petit peu. Alors, merci beaucoup, messieurs, pour la contribution que vous apportez à nos travaux.

Et je suspends les travaux de la séance jusqu'à 15 heures.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon?

M. Khadir : ...

Le Président (M. Reid) : Mais on m'avait demandé tout à l'heure, j'avais compris que vous ne souhaitiez pas intervenir.

M. Khadir : Bien, c'est parce que je pensais que, comme j'étais en retard à cause de la commission santé...

Le Président (M. Reid) : Prenez quelques minutes, allez-y.

M. Khadir : Je peux?

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

M. Khadir : Si mes collègues le permettent, oui. En fait, je voulais... Merci, d'abord, de la suggestion, merci, M. le Président, d'avoir accepté.

Est-ce que vous pourriez donner une idée à notre commission, sur le territoire du A-11, là où une grande partie... en fait, tous les problèmes de l'industrie, on dirait qu'ils sont concentrés sur ce territoire. D'autres territoires ont des problèmes, mais tous ces problèmes, qui peuvent être divers, sont concentrés là. Quel est, actuellement, le revenu moyen par semaine d'un chauffeur qui n'est pas propriétaire, qui doit louer son permis et son taxi à la semaine longue? Combien d'heures il travaille pour avoir quel revenu par semaine en moyenne?

M. Neptune (Jean Vicot) : C'est variable parce que le taxi, ce n'est pas un prix fixe, on ne travaille pas à un taux fixe pour dire qu'on va passer 12 heures, on va gagner 100 \$. Moi, actuellement, votre serviteur qui vous parle, je travaille 18 heures, des fois il y a des journées que je rentre à la maison avec 150 \$, il y a des journées que je rentre avec 200 \$. Donc, ceci...

M. Khadir : Mais c'est pour ça que je vous demande la moyenne, parce que je connais cette réalité, il y a des jours qui sont différents d'autres. Donc, ça fait combien au bout de la semaine, en moyenne?

M. Neptune (Jean Vicot) : Donc, au bout de la semaine, grosso modo, il faut aller chercher un 600 \$, 500 \$, sans les frais, ils ne sont pas là-dedans.

M. Khadir : 600 \$ pour combien d'heures travaillées?

M. Neptune (Jean Vicot) : Oh! 90 et même 100 heures d'ouvrage.

M. Khadir : On est capables de tous faire des calculs. Ce que je voulais faire... C'est que la réalité, le seul moyen pour les chauffeurs de taxi d'avoir un revenu minimum décent, c'est de travailler minimum 72 heures. Habituellement, ils font six chiffres de 12 heures puis parfois plus quand ils en ont l'opportunité. Ce n'est pas beaucoup. C'est moins que le salaire minimum, et on tolère ça. C'est tout ce que je voulais dire.

Le Président (M. Reid) : Alors, merci beaucoup, M. le député de Mercier. Alors, encore une fois, messieurs, merci pour la contribution que vous apportez à nos travaux.

La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 h 4)

(Reprise à 15 h 3)

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

Nous poursuivons les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le 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 : d'abord le Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et Vélo Québec.

Alors, je souhaite la bienvenue aux membres du Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal. Vous avez, comme vous avez vu — vous étiez là ce matin — 10 minutes pour faire votre présentation, et auparavant j'aimerais que vous vous présentiez et présentiez les personnes qui vous accompagnent pour les fins de l'enregistrement. À vous la parole.

Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal (RPTM)

M. Rosalbert (Max-Louis) : Merci, M. le Président. Donc, je vous salue, M. le Président, M. le ministre, et Mmes et MM. les commissaires. Permettez-moi d'abord de vous présenter les personnes membres du C.A. qui

m'accompagnent. À ma droite, il y a M. Edgard El-Kalaani, qui est le secrétaire-trésorier du regroupement; à sa droite, il y a M. Dani Atallah, vice-président A-12; et, à ma gauche, il y a M. Kamal Sabbah, qui est vice-président A-11. Nous tenons à vous remercier de nous avoir invités pour cette commission, c'est très important pour nous. Quant à moi, je m'appelle Max-Louis Rosalbert, président du RPTM.

Je tiens à vous rappeler que le RPTM, c'est le Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal, et nous sommes les éléments significatifs de l'industrie, en somme, la base de l'industrie des taxis. Le RPTM a été créé en 2009 pour pallier à la dissolution des ligues de taxi qui représentaient les intérêts des propriétaires de taxis en général. Je vais vous rappeler aussi que le RPTM est un organisme à but non lucratif dirigé par des artisans du taxi, donc, à titre bénévole.

Donc, pour continuer, donc, c'est le secrétaire-trésorier, M. Edgard El-Kalaani, qui va faire la présentation de nos propositions. Merci bien.

M. El-Kalaani (Edgard) : Merci, M. le président. M. le Président, M. le ministre, MM. les commissaires, je vous remercie, en premier, pour nous donner votre temps.

Concernant le projet de loi n° 100, nous, les artisans du taxi, sommes sans contredit la base de l'industrie, et nous endossons globalement le projet de loi n° 100, car il répond à la plupart de nos attentes.

Le point 1 : Maintenir la gestion de l'offre est très important pour assurer un bon service à la clientèle et permettre une rentabilité aux chauffeurs. Un plan de rachat était nécessaire dans les années 80 pour garder cet équilibre. Le surplus de taxis se fait encore sentir dans l'agglomération de Montréal, car le plan de rachat n'a pas été complété. Par contre, d'autres permis restreints ont été émis. La loi n° 100 ouvre la possibilité de location de permis et d'émettre de nouveaux permis. Le RPTM propose au gouvernement de nous permettre de louer nos permis par blocs d'heures et de transférer le surplus de permis à d'autres agglomérations au besoin en guise d'émission de nouveaux permis.

Point 2 : La définition plus rigoureuse des termes comme «intermédiaire» et «covoiturage» améliorera l'application de la loi.

3 : L'application des pénalités sévères sera un facteur important pour diminuer le transport illégal. Ici, il faut ajouter qu'il y en a trop, de plaintes au pénal qui ne sont pas traitées encore, et ça dure, et ça traîne. On aimerait que ça s'ajuste rapidement.

La légalisation du taxi-partage est très bien accueillie et nous permettra d'élargir nos gammes de services.

5 : Nous avons quelques réticences face aux articles où le gouvernement s'attribue la responsabilité d'établir le nombre d'agglomérations ou le nombre de permis dans chaque agglomération sans critères et d'une façon unilatérale. Habituellement, avant de modifier certains paramètres, la commission du transport consultait les gens de l'industrie, ce que l'on appréciait beaucoup, car ces modifications ont un effet direct sur la base de l'industrie. Nous souhaitons que ce procédé soit conservé et même amélioré.

6 : Le client est le centre de notre industrie, et à première vue il semble que la loi n° 100 permettra aux conducteurs de véhicules-taxis de donner un meilleur service en diminuant ses préoccupations existentielles et en se concentrant sur le service, que le client pourra évaluer dans toutes ses facettes. Le RPTM propose que cette évaluation soit basée sur quatre points. Donc, la première, évaluation de l'accueil de l'intermédiaire; b, l'évaluation du temps d'attente; c, l'évaluation de l'état de la voiture; et d, l'évaluation du professionnalisme du chauffeur.

7 : Pendant longtemps, le RPTM a toujours voulu faire partie de la table de concertation provinciale, mais les décideurs d'alors ont toujours trouvé un moyen de bloquer. Le RPTM propose au ministre un forum trimestriel où tous les concernés pourront discuter de l'avenir de l'industrie et de l'amélioration du service au client.

8 : Pour les indépendants, ils n'ont pas à choisir de l'être, mais plutôt la charge de s'affilier à un intermédiaire est tellement énorme et sans garantie de revenus. Le Bureau du taxi de Montréal est conscient du problème et s'est déjà mis au travail par la création de comités et la mise en place de moyens de contrôle, et le RPTM collabore sur ces comités.

9 : M. le Président, le RPTM se questionne sur l'absence de sa proposition concernant la formation d'un ordre professionnel provincial des artisans du taxi.

Enfin, M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. les commissaires, permettez-moi, au nom de tous nos membres et au nom des 22 000 familles du Québec, de vous remercier pour votre écoute et votre compréhension et que la justice soit faite. Merci.

• (15 h 10) •

Le Président (M. Reid) : Merci. Vous avez terminé votre présentation? Alors, merci. Nous allons procéder maintenant à la période d'échange. Alors, nous allons commencer par le côté gouvernemental. M. le ministre, à vous la parole.

M. Daoust : Alors, M. Rosalbert, M. Atallah, M. Sabbah et M. El-Kalaani, bienvenue. Bienvenue à cette commission. Écoutez, le projet de loi n° 100... Vous avez parlé des agglomérations tantôt. Et, dans le changement de titre du ministère des Transports, il est devenu aussi Électrification du transport, mais Mobilité durable. Mobilité durable, ça veut dire, dans mon esprit, dans votre industrie, c'est de réduire le nombre de transports à vide. Montréal, il y a trois agglomérations, et, bon, on dit : Est-ce que ce serait pertinent d'en avoir une seule? À Québec, il y en a six, ils ont réussi à s'entendre entre eux pour ne pas qu'il y ait autant de transports à vide. J'aimerais vous entendre sur... Parce qu'il y a 323 agglomérations au Québec. Bien sûr, quand on est dans de petites municipalités ou des municipalités éloignées, la situation est très, très différente de Montréal. Mais j'aimerais vous entendre sur la réduction du nombre d'agglomérations, qui ne diminue pas le nombre de trajets, mais qui peut rentabiliser le propriétaire d'un permis, qui ferait un aller-retour avec des passagers. J'aimerais vous entendre sur ça.

M. El-Kalaani (Edgard) : O.K. En premier, dans le temps, la création des agglomérations à Montréal spécialement, elle a été faite pour des raisons de service à la clientèle. Ça veut dire les deux extrémités de l'île, il n'y avait pas de service si on était une seule agglomération parce que samedi soir, vendredi soir, tout le monde va se ramasser dans le centre-ville. Et pour servir les extrémités des agglomérations, c'était difficile parce que c'est toujours par la radio, dans le temps, et c'était la radio, et c'étaient des compagnies qui dispatchaient différemment. Présentement, avec la technologie, possiblement qu'on pourra faire ça, mais, à notre opinion, il faut aller pas à pas. Il faut possiblement essayer de voir est-ce que la technologie peut le permettre à servir ces clients-là tout en éliminant une certaine... ou regroupement des agglomérations ou même... Si c'est le cas, c'est bon; si ce n'est pas le cas, bien là, il faut garder les agglomérations. Donc, il faut vraiment faire possiblement un projet pilote, à notre opinion. Et je vais laisser aussi la parole à mon vice-président sur ce point.

M. Atallah (Dani) : Bonjour, M. le ministre. C'est que c'est depuis très longtemps qu'on dit que l'on a trop de taxis à Montréal. Si aujourd'hui on décide d'abolir les deux extrémités de la ville, c'est-à-dire on est en train de virer le problème de Montréal vers les deux agglomérations, et je ne pense pas que c'est la bonne idée de le faire. Comme Edgar, il a mentionné, si on peut faire par des étapes, si on donne la chance à la technologie qu'elle prend la place, si on ouvre tout le marché à tous les chauffeurs au début... car, tu sais, à Montréal, pas mal des revenus qui sont bloqués, comme l'aéroport, comme pas mal des hôtels, pas mal des affaires que c'est bloqué pour le chauffeur. On ouvre le marché pour lui au début, et après même des idées comme le taxi-partage, et après on peut voir si c'est bien d'ouvrir pour l'agglomération tout au complet. Merci.

M. Daoust : Vous savez, je pense qu'à Québec, ce qu'ils font, c'est que, quand on parle d'une agglomération puis on a à se rendre dans une autre, au retour vers l'agglomération d'origine, si vous voulez, vous pouvez prendre un passager. Alors, la technologie, comme vous dites, fait en sorte que c'est possible.

M. El-Kalaani (Edgard) : Présentement, ça existe. Dans la loi présente, ça existe. J'ai le droit de retourner avec un client, sauf que si le client m'a appelé. Donc, avec 16 compagnies à Montréal, là, ça se peut que moi, je suis là, mais il a appelé une autre compagnie. Ça fait que c'est pour cela, dès le début, ce qu'on cherchait, et on travaille sur ça avec le Bureau du taxi, c'est d'avoir une centrale unique. Ça veut dire que le client ait accès à tous les chauffeurs sur l'île de Montréal. S'il veut choisir une compagnie, ce qu'il a fait, mais s'il veut choisir la voiture la plus proche, bien, pourquoi pas? Et c'est là où est-ce qu'on peut commencer, pas à pas, à s'améliorer, à voir est-ce qu'on a ce besoin, est-ce qu'il y a une demande spéciale pour les extrémités de l'île. Et c'est pour cela ce qu'on vous conseille, c'est d'aller tranquillement, pas à pas. En premier, ouvrir le marché. Comme il l'a expliqué, le marché à Montréal, il est fermé aux chauffeurs. Moi, si je veux travailler à l'hôtel, je suis obligé à travailler avec une compagnie; si je veux offrir le transport adapté, je suis obligé à aller à une autre compagnie; si je veux travailler à la gare Centrale, c'est une autre compagnie. Donc, je fais du millage gratuit et vide. J'en fais même dans l'A-11. Donc, ça prend, en premier lieu, une ouverture du marché.

Et là, après cette ouverture dans l'A-11, on va commencer à travailler avec les autres, on va voir comment on va collaborer. Avec la technologie, c'est plus facile maintenant. Donc, on pourra voir comment collaborer entre les autres puis améliorer le service pour maximiser les permis, si on veut dire. Et d'ailleurs on vous a proposé la location des permis et les transferts des permis au besoin dans les agglomérations avant d'émettre des nouveaux permis, parce qu'on a vu l'exemple des permis restreints qui est arrivé à Montréal. C'est l'exemple parfait que l'émission des permis n'a pas été bien étudiée, on va dire ça.

M. Daoust : D'accord. En fait, je suis très sensible au point que vous soulevez de ne pas vider les extrémités, qu'on continue à avoir un service, mais en même temps on comprend que, pour un chauffeur de taxi, pour un propriétaire de permis, pour un chauffeur de taxi, faire un aller-retour avec un passager à l'aller et au retour, bien, il y a une rentabilité dans ça, et en bout de ligne, là, l'ensemble des chauffeurs en bénéficient parce qu'il n'y a pas moins de trajets à cause de ça, mais il y a une opération qui est plus payante. Alors, dans mon esprit, c'est...

Bon, maintenant, je veux revenir à la question... un sujet que j'affectionne. On a vu, encore cette semaine, des critiques importantes dans les journaux sur le taxi traditionnel, et, bon, c'est un sujet qui est bouillant. La formation, pour moi, c'est une des clés dans ça. La formation, comme je l'ai expliqué ce matin, puis je pense que vous avez assisté... Vous savez, quand vous prenez quelqu'un à l'aéroport, quand vous avez un touriste, vous êtes Montréal, vous êtes les ambassadeurs de Montréal, vous êtes les ambassadeurs du Québec. Et j'entendais, au moment du lunch, et je ne sais pas si c'est vrai, mais que l'institut de l'hôtellerie, par exemple, donne un cours aux gens qui sont propriétaires de calèches, imaginez-vous. Je pense qu'ils donnent une formation de 30 heures. Alors, de connaître les bons restaurants, de connaître, comme le disaient ce matin des collègues chauffeurs de taxi de la communauté haïtienne, un hôtel moins cher, de trouver un restaurant de ce type-là, ça, ça fait partie de la qualité.

Alors, la formation, la technologie... Vous l'avez soulevé, la technologie nous aide à nous débarrasser de formations d'apprendre les rues parce que le GPS peut nous aider beaucoup. Remarquez bien qu'un chauffeur d'expérience les connaît de toute façon, il n'a pas besoin de GPS, mais le chauffeur d'expérience va savoir que le GPS ne lui dit pas qu'il y a du trafic puis de ne pas passer par là à cette heure-là parce qu'il va avoir un problème. Mais d'être des ambassadeurs qualitatifs, si la formation, et c'est ce que veut le projet de loi n° 100, était portée beaucoup plus sur la qualité, sur le rôle d'ambassadeur, sur le rôle d'accueil que vous avez, qui devient votre responsabilité, vous vous situez où, dans ça?

• (15 h 20) •

M. El-Kalaani (Edgard) : Je vais même ajouter sur ça, M. le ministre, c'est vrai que je suis un ambassadeur. Je ramasse un client, un touriste qui veut connaître Montréal. À Montréal, il existe deux cours... il existait deux cours

d'ambassadeur, ambassadeur 1 et ambassadeur 2, et ces deux cours-là, ils apprenaient... dans le temps, c'était donné par le ministère du Tourisme, bien, c'est des personnes du ministère du Tourisme, et ils nous donnaient le tour de ville. Mais ce que j'ai mis sur la table au Bureau de taxi, dans le temps, c'est que le tour des musées... le tour touristique, là, c'est le tour des musées, le Vieux-Montréal, mais, si ce touriste-là, là, il n'aime pas les musées, je lui offre quoi? C'était ma question au Bureau de taxi. C'est pour cela qu'on a demandé les ajustements des cours. Et il y en a plein, de cours qu'on peut créer au chauffeur pour l'aider dans sa profession.

Et là je vais laisser encore Kamal expliquer plus le point, parce qu'il est sur le comité aussi.

M. Sabbah (Kamal) : M. le ministre, M. le commissaire, Mme la commissaire, on croit, dans le regroupement, beaucoup à la technologie. On collabore beaucoup avec le Bureau du taxi et on croit qu'une certaine base de données qui est centrale, où est-ce que toutes les informations sont là, disponibles au chauffeur ou au propriétaire, que lui, quand il a besoin d'une information spécifique, que ça sera disponible de... Premièrement, pour le client, on pourrait très bien afficher ça dans une petite tablette en arrière de l'auto. Deuxièmement, le chauffeur, il pourrait, à un moment donné, arrêter puis chercher l'information.

Mais avant tout, si on parle de la formation, ça devrait être consommé sur deux volets. Le volet qui est général, il faut connaître sa ville, l'histoire de sa ville, il faut connaître avant tout comment présenter la ville, une sorte... un cours de formation pour la présentation, comme si on fait n'importe quelle présentation. On est aujourd'hui ici pour faire une petite présentation, donc on peut se préparer à l'avance. On peut préparer le chauffeur d'être un bon ambassadeur avec les informations que nous et la ville, en collaboration, on veut transmettre aux clients, aux touristes qui arrivent chez nous. Premier volet.

Deuxième volet, c'est le volet technologique, qui est plus spécifique. Mettons, je veux un restaurant sushis, il n'a pas besoin, le chauffeur, d'aller chercher... On peut mettre ça disponible au client en arrière, où est-ce qu'il est assis, écrire «sushi, Montréal», puis ça va sortir toutes les... et le chauffeur, à ce moment-là, il peut recommander selon son expérience et selon ses connaissances de la ville. Donc, on peut toujours s'entendre sur un certain standard qu'on peut garantir pour la ville.

M. Rosalbert (Max-Louis) : Je vais compléter.

M. Sabbah (Kamal) : Oui, je vous laisse... je laisse M. Rosalbert...

M. Rosalbert (Max-Louis) : Pour compléter, actuellement, comme c'est apparu dans notre mémoire, à la ville de Montréal, il y a des comités qui sont formés. Moi, personnellement, je suis sur le comité de formation. Donc, ça veut dire, c'est pour avoir des cours précis adaptés aux besoins de la clientèle. Donc, ça, c'est là parce qu'avant, donc, c'est les écoles qui préparaient les modules de cours, mais maintenant la ville de Montréal a un comité qui s'occupe de ça, de préparer les cours et d'évaluer les cours, les besoins de la clientèle, et le ministère du Tourisme fait partie de ce comité. Donc, c'est dire, sur ce point, donc, je dois vous dire, donc, que Montréal est en avance et puis on est conscients de ce problème.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Il me fait plaisir de vous revoir ici. On s'était vus l'hiver dernier. Il fait plus beau dehors à ce temps-ci, c'est plus agréable de voyager à Québec.

Je voudrais juste bien comprendre le Regroupement des propriétaires de taxi. Vous représentez combien de personnes, actuellement, à peu près, là?

M. El-Kalaani (Edgard) : Plus que 2 500 membres à Montréal, mais on représente tous les propriétaires à Montréal. Notre travail, c'est pour représenter les intérêts des 4 445 propriétaires à Montréal.

M. Bolduc : O.K. Puis les 2 500, c'est des...

M. El-Kalaani (Edgard) : C'est des membres actifs.

M. Bolduc : Les membres actifs, O.K. Puis ça existe depuis 2009?

M. El-Kalaani (Edgard) : Oui.

M. Bolduc : Puis est-ce qu'il y a une progression croissante dans votre membership?

M. El-Kalaani (Edgard) : Dans les années 2015, fin 2014, début 2015, on a essayé de créer une section chauffeurs, et il n'y en a pas eu, d'intérêt, réellement, des chauffeurs.

M. Bolduc : Est-ce que vous savez, parmi ces membres-là, combien sont propriétaires ou chauffeurs directement? Parce qu'il doit y en avoir là-dedans qui sont chauffeurs.

M. El-Kalaani (Edgard) : Dans les 2 500, on a environ 92 % des propriétaires artisans.

M. Bolduc : O.K., 92 %. Maintenant, vous nous avez parlé de solutions technologiques. Donc, est-ce que vous avez en main, actuellement, les technologies que vous avez besoin pour moderniser puis obtenir toutes les données et le contrôle de qualité dont vous nous parliez il y a quelques instants?

M. El-Kalaani (Edgard) : Nous, présentement, on a supporté... Depuis 2011, on prévoyait la technologie. Les compagnies de taxi qui sont des compagnies de taxi intermédiaires, on n'a pas de relations avec eux, mais on a supporté une création, une compagnie technologique à Montréal, même deux, pas une. Depuis 2011, on a supporté la plateforme de Hypra. Et cette plateforme, elle a été créée par des propriétaires et des gens de la technologie. Et, je pense, vous avez eu des résultats, elle a présenté un mémoire dans la dernière commission. Maintenant, la nouvelle technologie de Téo, on l'a supportée aussi, parce que c'est deux modèles différents, deux plateformes différentes, et c'est des modèles d'affaires qui peuvent fonctionner, qui sont avantageux pour le chauffeur et pour les artisans. Ça élimine une grande charge sur le dos des chauffeurs et des propriétaires.

C'est pour cela, ces nouveaux modèles d'affaires, on les supporte. Et ça ne veut pas dire qu'on ne supporte pas aussi les anciens modèles d'affaires. Mais les anciens modèles d'affaires, ils doivent s'ajuster. Technologiquement parlant, il y a toutes les compagnies, présentement, qui ont toutes des GPS, des systèmes technologiques de répartition. Mais là c'est sûr et certain qu'on n'arrête pas ici. Ce qu'on voit dans la mondialisation, dans le modèle d'Uber, la mondialisation, c'est que, oui, il y en a, des clients qui utilisent d'autres applications à l'extérieur. Puis, s'ils veulent venir à Montréal, ils aimeraient utiliser les mêmes technologies. Bien, c'est vrai que ça existe, cette technologie à Montréal. Tout ce que ça prend maintenant, c'est plus de publicité, un peu de temps pour qu'ils puissent l'utiliser.

M. Bolduc : Et vous croyez que vous allez être capables de...

Le Président (M. Reid) : Je m'excuse, mais le temps était terminé, j'ai laissé quelques secondes pour terminer la phrase. Alors, nous allons passer maintenant à l'opposition officielle, et je donne la parole à M. le député de Matane-Matapédia.

M. Bérubé : Merci, M. le Président. C'est un plaisir de vous accueillir à l'Assemblée nationale, vous réitérer que le Parti québécois, la formation que je représente, reconnaît que c'est un travail important, un travail exigeant, celui de conducteur de taxi, que ça prend de nombreuses heures, que c'est un gagne-pain important pour des familles et notamment pour des Québécois issus de l'immigration. Et on reconnaît ce travail-là, ce travail dur, ce travail essentiel, notamment pour l'industrie touristique — je suis un ancien ministre du Tourisme — lorsque vous l'avez évoqué, je peux vous dire que c'est vrai. Et on est engagés pour s'assurer qu'on respecte les lois au Québec, pour qu'on respecte les ouvriers, les artisans du taxi, mais aussi vous accompagner dans cette volonté d'améliorer les services. Et ça, je pense que c'est un engagement que vous avez pris.

Vous avez regardé le projet de loi. Vous avez un certain nombre d'observations. Je veux vous donner l'occasion de parler, dans le temps qui nous est imparti, des réserves que vous avez quant à, je dirais, un pouvoir discrétionnaire du ministre quant à la responsabilité d'établir le nombre d'agglomérations, le nombre de permis. Alors ça, c'est un peu technique, pour moi, en tout cas. J'aimerais ça que vous puissiez prendre un moment pour nous expliquer à quoi ça peut ressembler puis pourquoi vous avez ces réticences, pourquoi vous privilégiez, par exemple, que la Commission des transports, qui existe déjà — moi, j'y ai participé récemment dans le cas d'Autobus Orléans Express — ne pourrait pas être cette instance qui existe déjà, habilitée à trancher des questions comme celle-là, où vous avez l'occasion — c'est presque un tribunal — de faire des présentations. Alors, est-ce que vous pouvez nous expliquer davantage vos réticences quant au projet de loi actuel?

• (15 h 30) •

M. El-Kalaani (Edgard) : O.K. C'est sûr et certain qu'on est dans un changement de chemin. Il faut le dire, l'industrie doit changer, et on a pris cet engagement-là. Elle doit changer technologiquement parlant, elle doit changer à des voitures électriques, elle doit changer dans la formation. Maintenant, ces changements doivent être supportés par le gouvernement.

Je vous donne un exemple aujourd'hui, notre proposition sur l'allocation des permis. Aujourd'hui, si j'ai une voiture électrique, la plupart des artisans à Montréal, ils achètent des voitures hybrides présentement, et la plupart du temps ce sont des voitures neuves. Le maximum qu'ils peuvent travailler, c'est combien de temps? Ils peuvent travailler 12, 14, 16 heures par jour, mais, c'est sûr et certain, pas sept jours par semaine. Ça fait que pourquoi on ne lui donne pas la chance pour louer le permis? Ça veut dire donner plus de services à la clientèle, offrir le service à la clientèle 24 heures. Mais, s'il offre la location de son permis, lui, il peut acheter une voiture électrique, travailler 12 heures, la stationner et la charger chez lui, à la maison. Maintenant, l'autre chauffeur qui va venir, il peut acheter une voiture électrique, respecter les règlements d'une voiture de taxi et louer le permis à bas prix. Et on pourra attacher le permis à une licence, à la plaque, comme une plaque x. Puis facilement, avec Internet maintenant, on peut enregistrer les contrats de location par Internet à la Commission des transports, à la CTQ, au Bureau de taxi. Ça, c'est facile, mais ça, c'est une idée que ça prend une collaboration entre le gouvernement et l'industrie pour améliorer le service à la clientèle et pour électrifier l'industrie.

Maintenant, si le ministre va décider seul, il pourra être obligé ou il pourra être mal conseillé. Pourquoi ne pas faire un forum, ce qu'on propose, dont tous les artisans de l'industrie, où tous les concernés de l'industrie vont mettre leurs propositions sur la table? Et comme ça le ministre va avoir des meilleurs outils pour sortir des bonnes réglementations.

M. Bérubé : Oui. M. le président, donc, la crainte que vous évoquez ici, c'est celle que les conseils qui pourraient être reçus par le ministre ne tiennent pas compte de la réalité de l'industrie. Alors, si ce n'est pas les artisans du taxi, comme vous êtes, qui conseillent le ministre, qui ça pourrait être?

M. El-Kalaani (Edgard) : Et c'est justement celle-là qui était... L'élimination de la table de concertation provinciale, je pense que c'était la raison, parce que les gens de l'industrie n'étaient pas présentés sur cette table.

M. Bérubé : Donc, M. le président, cette table-là, elle vous apparaissait essentielle. Il y avait une expertise, il y avait des échanges qui se faisaient. Donc, je comprends qu'elle n'est plus en place, c'est ça? Depuis combien de temps? Je suis nouveau dans le dossier, là, je vais vous poser des questions de cette nature-là.

M. El-Kalaani (Edgard) : Je vais laisser la réponse à mon collègue.

M. Rosalbert (Max-Louis) : Pour répondre exactement à votre question, ce n'est pas une peur, c'est une crainte ou du moins c'est... Parce que, vous savez, tout changement amène toujours une crainte, une certaine crainte. Parce que la Commission des transports a une certaine expertise dans ces changements d'agglomération ou d'émission de permis. Donc, c'est là, notre inquiétude. Donc, O.K., ça peut être bon, mais il faut réellement utiliser l'expertise qu'il y a dans l'industrie du taxi pour tous ces changements. Donc, c'est ça. Donc, O.K., ça peut être bien, mais la Commission des transports a déjà une certaine expertise de ces changements.

Et puis, comme pour parler de la table de concertation... et il paraît que, d'après la loi n° 100, donc, la table de concerteurs, ça va être disparu. Mais c'est pour ça qu'on a proposé des forums trimestriels où tous les concernés, où tous les membres de l'industrie pourront venir faire leurs suggestions et pour avoir des discussions, des discussions franches qui pourraient réellement faire les changements nécessaires. Parce que nous tenons beaucoup... Parce que la clientèle doit être satisfaite parce que, vraiment, c'est la base de notre industrie. On peut avoir tous les beaux services, mais, si on n'a pas la clientèle, donc, on est foutus. Donc, c'est pour ça qu'on veut réellement que notre clientèle soit attirée et que les artisans qui sont... Parce que nous sommes la racine de l'industrie. Toutes les... de l'industrie tombent sur le dos des propriétaires. Donc, c'est dire que nous devons conserver... Il y a des chauffeurs, là, qui viennent chercher quelque chose dans l'industrie du taxi, mais qui n'ont pas réellement leur âme dans l'industrie du taxi. Il y a des compagnies de taxi qui viennent, mais elles viennent chercher quelque chose. Mais nous, les artisans du taxi, c'est notre gagne-pain. Nous ne pouvons pas nous permettre... parce que, si l'industrie tombe, nous tombons aussi. C'est-à-dire que nous n'avons pas d'alternative de revenus. Donc, ça, c'est très important pour nous.

M. Bérubé : Je comprends très bien. Et vous êtes de fins observateurs de votre industrie, vous y passez de nombreuses heures, dans vos taxis, sur la route. Ça, on ne l'a pas assez évoqué, là. Un 12 heures, c'est la norme, quand ce n'est pas plus. Alors que ça existe à Montréal, ça existe également à Matane, hein, dans ma circonscription. Alors, respect pour les artisans du taxi.

Donc, cette table-là n'existe plus. À votre connaissance, lorsqu'on regarde l'industrie du transport, est-ce que, par exemple, le camionnage est mieux organisé? Est-ce que les autres industries dans le transport ont davantage de concertation et que vous seriez peut-être une des seules industries à avoir, disons, perdu un peu ce pouvoir d'influence au profit, disons, d'un... puis je ne le dis pas négativement pour le ministre, mais, disons, un pouvoir discrétionnaire plus grand du ministre?

M. Rosalbert (Max-Louis) : Avant de passer la parole...

M. Bérubé : On a à peu près deux minutes.

M. Rosalbert (Max-Louis) : ...oui, avant de passer... Bon, je vais vous... Juste un petit mot à ce sujet. Le problème de l'industrie du taxi, c'est que nous avons beaucoup de gens qui viennent chercher dans l'industrie du taxi. Pas assez de gens, ils ne sont pas... Ils viennent chercher quelque chose dans l'industrie du taxi, et tous ces gens-là, c'est toujours au détriment des artisans. Tous les gens qui vivent autour de l'industrie du taxi vivent bien. Ils font leur huit heures dans leurs bureaux, d'accord, mais c'est les artisans qui courent partout pour leur payer. Donc, je vais laisser mon vice-président de compléter.

M. Sabbah (Kamal) : Je pense que j'ai bien compris la question, mais, si vous permettez, M. le Président, ce qu'on veut dire dans tout ça, c'est que nous, on aime les institutions, on aime que les choses soient structurées. Donc, le ministre peut avoir le dernier mot à dire, mais il faut que tout ça soit structuré d'une façon que, si on change de gouvernement, on change de ministre, on n'est pas, dans l'industrie, obligés de recommencer tout à zéro. Donc, ça, c'est la première raison.

L'autre raison qu'on voudrait... C'est que l'industrie du taxi, souvent, elle a subi des décisions qui étaient prises dans des bureaux, mais la vraie réalité des artisans, qui sont la colonne vertébrale, je l'appelle, de l'industrie n'était pas consultée. Donc, cette façon-là, ça nous fait un peu peur de faire. La raison, c'est qu'à chaque fois qu'il y a une grande décision ça nous conforte comme industrie d'être consultée parce qu'on connaît vraiment le terrain.

Le Président (M. Reid) : Merci. On va s'arrêter là parce que le temps réservé à l'opposition officielle est terminé depuis quelques secondes. Je vais passer maintenant la parole à M. le député de Groulx pour le temps réservé au deuxième groupe d'opposition.

M. Surprenant : Mais je vous remercie, M. le Président. Alors, M. Rosalbert, M. Atallah, M. Sabbah, M. El-Kalaani, bonjour. Merci de votre présence.

Vous disiez tantôt, M. El-Kalaani, que l'industrie, actuellement, est à la croisée des chemins et qu'elle doit changer. Alors, effectivement, c'est ce qu'on en comprend. C'est pour ça que... En fait, l'ensemble du secteur du transport rémunéré de passagers, à notre avis, est en train, effectivement, de changer. Et il y a des plateformes technologiques, dont Uber, qu'on a souvent mentionné, et d'autres également, qui sont là et qui se préparent à arriver aussi. Alors, il faut faire face à ça, et puis s'adapter, et soit modifier les lois ou garder le statu quo, puis peut-être avoir un impact plus sévère plus tard, finalement. Alors, on serait plus du côté de dire : Bien, il faut rapidement s'adapter et créer un système qui va nous permettre de fonctionner, de préserver les emplois qui sont de votre secteur plus traditionnel, quoique, j'en conviens, vous évoluez beaucoup, vous avez des plateformes, et tout. Et puis, donc, il faut, à notre avis, s'adapter. Comme on a vu dans l'histoire de l'humanité, il y a des révolutions technologiques, industrielles passées, et autres, puis on doit s'adapter puis devenir plus compétitif. Et on parle donc maintenant de l'arrivée d'Uber, qui fait qu'on a cette commission-là. Alors, on sent qu'ils vous ont forcé à améliorer certaines choses au niveau technologique, et puis je pense que c'est très louable, mais il faut continuer dans ce sens-là.

Ma question, finalement, c'est qu'au niveau de la vente des permis — c'est là que je pense que le bât blesse — vous craignez une perte de valeur. Mais, nous, ce qu'on pense, c'est que le cocktail qui est en train de se mettre en place va vous permettre de générer plus d'achalandage ou plus de revenus éventuels. Alors, les gens, de plus en plus, les jeunes, en fait, sont moins intéressés par la possession d'une auto, ils veulent le service de transport, donc c'est une clientèle qui est appelée à grossir pour vous. Alors, pourquoi ne verriez-vous pas de façon positive l'arrivée de nouveaux joueurs avec d'autres modèles qui vont vous permettre de maintenir les valeurs dans la mesure où, d'autre part, on vous protégerait dans certains secteurs, qu'on parle du héliage, qu'on parle de zones, et autres? Alors, quelle est votre position là-dessus?

• (15 h 40) •

M. Rosalbert (Max-Louis) : Je vais... C'est dire que notre peur, à ce sujet... parce que nous avons une industrie à protéger. Donc, c'est pour ça qu'on a parlé toujours, même dans nos mémoires, du quota. Si on veut sauver une industrie, il faut qu'il y ait des limites, parce que, quand on ouvre... ça veut dire que tout le monde va pouvoir venir chercher de l'argent, mais personne ne pourra vivre de cette industrie. Donc, c'est dire que moi qui suis professionnel de telle ou telle industrie, O.K., je l'ouvre et que laisse entrer des amateurs et puis tout le monde... Ça, c'est comme n'importe quelle profession, n'importe quelle profession. Si vous ne protégez pas les membres de cette profession, donc, la profession va disparaître. Nous avons vu pas mal de professions qui sont disparues comme ça. Tout le monde fait un petit peu d'argent dans l'industrie, mais personne ne peut vivre de l'industrie, et c'est ça... Tant que le quota est respecté, donc, O.K., nous n'avons pas de problème, parce que c'est la dilution qui est le problème. Donc, je vais laisser... compléter.

M. Sabbah (Kamal) : Pour répondre à votre question, ce n'est une question juste de la protection de notre profession, c'est la protection de nos investissements. Mais, dans le cas d'Uber, on ne parle pas des concurrents, on parle des gens qui viennent travailler dans une autre règle qui n'est pas nécessairement légale, et ça a été déjà prouvé, je n'ai pas besoin de retourner là-dessus. Ici, on parle des gens qui ont investi, qui travaillent honnêtement, qui sont des payeurs de taxes. On est bénéfiques pour l'ensemble de la société comparé à des gens qui ne veulent pas nécessairement suivre aucune règle, si on parle d'Uber quand même, qui ne veulent pas suivre nos règles qu'on a déjà établies comme société, comme gouvernement, comme ministère. Et ces gens-là, ils sont complètement dans le tort. Puis là, si on veut les laisser, c'est comme si on dit à tout le monde : Bien, c'est la loi de la jungle, tout le monde revient au point zéro. Quand l'industrie du taxi a commencé, c'était comme ça au début. Donc, Uber ou la façon de faire d'Uber nous ramène exactement au point zéro. Donc, si on est arrivés où est-ce qu'on est arrivés aujourd'hui, après peut-être 50 ou 70 ans de réglementation, c'est pour des vraies raisons. Donc, il faut regarder pourquoi on est rendus là, c'est parce qu'il y avait des raisons. Je ne sais pas si ça répond à vos questions.

M. El-Kalaani (Edgard) : Là, je vais ajouter : Oui, c'est vrai qu'on n'est pas contre la technologie...

M. Surprenant : Contre la?

M. El-Kalaani (Edgard) : ...contre la technologie, et Uber ne nous a pas bousculés. Depuis avant Uber, on était contre le gouvernement pour avoir les GPS dans les voitures, parce que, par la loi, elle ne l'autorisait pas. Donc, ce n'est pas qu'on n'évaluait pas, on évaluait suivant qu'est-ce qu'il y en a eu. La technologie, elle a évolué trop rapidement, et c'est elle qui nous a bousculés pour avancer, ce n'est pas Uber. Uber, dans la réalité, ça fait deux ans qu'il travaille dans l'illégalité. Aujourd'hui, vous me dites : Uber, c'est le covoiturage. Ça a été prouvé que ce n'est pas un covoiturage. Vous me dites : C'est une nouvelle méthode de transport. Je vous dis : Je ne comprends pas. On est dans la contradiction parce que vous dites : Il faut électrifier le transport puis il faut diminuer les voitures sur la route pour proposer à la population plus de choix de transport pour ne pas utiliser leurs voitures, mais c'est qui va faire Uber? Ce n'est pas des gens de la population qui ont des voitures. On est en train de les pousser à acheter des voitures pour travailler comme Uber.

Le Président (M. Reid) : Merci. Malheureusement, c'est la fin de nos travaux. Alors, il me reste à vous remercier infiniment pour votre contribution aux travaux de la commission.

La commission est suspendue quelques instants pour permettre à nos prochains invités de prendre place.

(Suspension de la séance à 15 h 44)

(Reprise à 15 h 47)

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

Des voix : ...

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

Alors, je veux souhaiter la bienvenue aux représentants — je pense que ça va être au singulier, représentant — de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Alors, vous connaissez la routine, vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Je vous demande, pour les fins d'enregistrement, de vous nommer, donner votre titre, et par la suite nous aurons un échange avec les membres de la commission. À vous la parole.

Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)

M. Leblanc (Michel) : Alors, bonjour. Mon nom est Michel Leblanc, je suis le président et chef de la direction de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Je vous salue, M. le ministre, M. le Président, messieurs dames les députés. En fait, il n'y a pas de dames aujourd'hui.

Alors, d'abord, merci de nous recevoir. Merci. On sait qu'il y a peu d'organismes qui ont été invités et on apprécie beaucoup. On était ici, il y a quelques mois. On avait présenté, à ce moment-là, un mémoire dans le cadre des consultations pour le projet de loi. Dans ce mémoire, on préconisait de complètement changer le système, en fait de l'ouvrir et on proposait d'envisager le rachat des permis de taxi. On proposait d'abandonner le système en place. On le juge à la fois désuet, mais pire que ça, on pense que le système de permis avec quotas est un système nuisible à l'innovation, mais surtout à la satisfaction de la clientèle. Et la chambre, qui est un organisme qui a 193 ans d'existence, 7 000 membres, reçoit régulièrement des plaintes du milieu des affaires concernant les taxis à Montréal.

Je l'avais dit, je le redis, il y a eu des avancées qui ont été faites. On a obligé les taxis à Montréal à accepter les cartes de crédit. Ça existait partout depuis des années, ça ne se passait pas ici. Ça s'est passé parce qu'Uber est arrivé, parce que la pratique s'est généralisée. On a une réglementation, présentement, qui imposerait le port d'uniforme, je vous mets au défi de trouver des chauffeurs de taxi, à ce moment-ci à Montréal, qui portent l'uniforme. On leur demande d'ouvrir la porte, je vous mets au défi de prendre un taxi et qu'on vous ouvre la porte.

Mon point, c'est surtout que les pressions à la satisfaction de la clientèle et à l'innovation viennent du jeu de la concurrence. S'il n'y a pas concurrence, il y a inertie; s'il y a inertie, il y a un système qui se sclérose. C'est ce qu'on a vu. C'est pour ça qu'on disait : Il faut en sortir. Et ce qu'on proposait était assez drastique, ça impliquait des sommes importantes, trop importantes, semble-t-il, pour le budget du gouvernement du Québec actuellement, et on en a pris acte. Reprenant les mots du premier ministre du Québec, si transporter des personnes, au Québec, dans une voiture contre rémunération, c'est faire du taxi et, si faire du taxi, ça prend un permis, bien, travaillons à partir de cette base-là.

Et on vous a envoyé un mémoire et, dans le mémoire, ce qu'on dit, c'est : Si on dit que ça prend un permis, bien, comme dans beaucoup de systèmes, il peut y avoir des systèmes de permis avec des classes. Il peut y avoir une classe A, qui définit certains types de permis avec certains types de privilège, une classe B, une classe C. Ce n'est pas compliqué, ça maintient le principe, et ça permet d'avoir une coexistence de différents modèles d'affaires, et ça permet, à ce moment-là, au jeu de la concurrence de jouer.

• (15 h 50) •

On a fait une proposition. Elle est sûrement imparfaite, elle est sûrement incomplète, mais ce qu'elle démontre, et je pense que tous les Québécois qui nous écoutent doivent le savoir : il existe une solution, actuellement, qui permettrait d'imposer un système de permis et qui permettrait à des applications comme Uber ou autres d'opérer au Québec, et ça permettrait de percevoir toutes les taxes, tous les impôts qui sont dus, évidemment dans le respect des régimes fiscaux. Et on verra s'il faut changer le régime fiscal pour s'assurer que les sociétés se construisent différemment, mais, dans le respect des règles actuelles, il y a moyen de le faire. Il y a moyen de le faire sécuritairement en exigeant des chauffeurs de chacune des classes qu'ils démontrent qu'ils ont des casiers judiciaires vierges, qu'ils démontrent que leurs véhicules sont en bon état de façon régulière.

La proposition que nous faisons au gouvernement avec un système de permis de classe A pour les chauffeurs de permis dits traditionnels aurait des privilèges qui sont, à notre avis, très intéressants d'un point de vue concurrentiel. Ça pourrait être des privilèges d'être les seuls taxis à pouvoir être hélés sur la rue, le pickup. Ça pourrait être les seuls taxis à pouvoir avoir accès aux stands, aux lignes, donc, de taxi sur rue. Ça pourrait être les seuls qui auraient accès aux contrats gouvernementaux concernant le transport adapté et les ententes dans le cadre d'appels d'offres avec le gouvernement. Et ça pourrait être les seuls, dans la région de Montréal, qui auraient accès aux voies réservées.

Je signale pour ceux qui nous écoutent que, lorsqu'on va à Paris ou dans d'autres villes où Uber existait ou existe, et qu'on est dans un taxi Uber, et qu'on voit à côté les taxis traditionnels qui passent dans les voies rapides, on change rapidement et on revient au taxi traditionnel parce que c'est un facteur, je dirais, d'efficacité très grand pour les taxis dits traditionnels d'avoir accès aux voies réservées.

Bref, il y a une façon d'avoir un modèle qui donne aux détenteurs de permis traditionnels des avantages et qui permettrait, dans le cas d'un permis de classe B, d'avoir un second type de permis pour un second type de services offerts où il y aurait des exigences répondant aux enjeux de sécurité, des exigences répondant aux enjeux de paiement de taxes, TPS, TVQ, dès le premier dollar gagné, où il y aurait une exigence de financement pour compenser le risque accru du point de vue de la SAAQ, la Société d'assurance automobile du Québec, et où finalement, à travers la présence de ces plateformes et d'Uber, on pourrait lancer aux consommateurs un signal perpétuel qu'il a le choix.

Si vous sortez devant un hôtel, ces jours-ci, à Montréal, et que vous n'aimez pas la propreté du taxi n° 1 dans la file ou du taxi n° 2 dans la file, et que vous voulez prendre le taxi n° 3 dans la file, on vous l'interdit. Si vous voulez héler un taxi à Montréal devant une file de taxis ou à proximité parce que vous n'aimez pas les voitures qui sont stationnées devant, vous ne pouvez pas le faire. Le consommateur, à Montréal, qui veut choisir une paire de souliers peut le faire, celui qui veut choisir son taxi avec le modèle de taxi tel qu'il opère à Montréal ne peut pas le faire. Et c'est ça, l'enjeu de la concurrence. Et c'est pour ça qu'au-delà de l'appel à l'innovation je pense que le message au gouvernement, c'est de créer des environnements réglementaires, des cadres réglementaires qui favorisent la concurrence. Le projet de loi tel qu'il est défini présentement nous empêche encore plus dans la problématique dans laquelle on se trouve. S'il est adopté tel quel, on va simplement maintenir un système de privilèges à un groupe de citoyens qui ont des permis qui ont une valeur démesurée sur le marché secondaire et qui va faire en sorte que le consommateur va être pénalisé.

Ce qu'on a vu, hier, se passer dans le cadre d'un contrôle complètement absurde d'une voiture avec un étranger à Montréal qui était soupçonné soudainement d'être dans un véhicule Uber, ça risque de se reproduire. Il risque d'y avoir des applications qui vont émerger, il risque d'y avoir des gens qui vont vouloir trouver des systèmes parallèles, puis on s'en va vers un système qui va rester sous tension. Et, quand il va y avoir des voitures autonomes, dans quelques années, que des citoyens utilisant leur voiture autonome vont vouloir la rendre accessible à d'autres pendant qu'ils ne s'en servent pas, et qui, contre rémunération... on va retrouver encore une fois une situation de crise avec une industrie du taxi qui va dire : Protégez nos emplois, protégez la valeur de nos permis. Ce n'est pas ça, être audacieux et être sage vis-à-vis de l'avenir. Qu'une société comme Uber ait été arrogante, ça ne doit pas empêcher le gouvernement de rester sage. Et, dans ce dossier-ci, la sagesse, c'est de permettre aux systèmes innovants d'opérer et de trouver une solution qui fait en sorte que, pour l'industrie traditionnelle, la transition ne soit pas trop abrupte. Mais cette transition, elle va arriver et, si on la retarde dans le temps, elle va être encore plus abrupte.

Le dernier point que je voudrais amener, c'est qu'on vient de sortir une stratégie numérique. Moi, j'ai reçu, Michel Leblanc, c'est dans ma fonction, des appels d'investisseurs étrangers qui m'ont demandé, depuis quelques jours, qu'est-ce qui se passe avec Uber. Je ne crois pas que ces individus-là qui m'ont appelé vont trouver que le projet de loi n° 100 tel qu'il est présentement contribue à une stratégie numérique qui va être porteuse à l'étranger. La Stratégie numérique, elle réclame des innovations chez les Québécois, elle réclame que les Québécois adoptent les innovations. Et, dans le cas des applications pour les taxis, c'est clair qu'on est en face d'une innovation qui est... en anglais, ils disent «disruptive», en français je dirais déstructurante pour un secteur économique, mais ça n'est que le début. Et le premier ministre Couillard lui-même l'a dit lorsqu'il a dévoilé la Stratégie numérique : Si vous pensez qu'Uber, c'est le plus gros drame qu'on a vécu, attendez quelques années — c'est ses mots à lui — attendez quelques années, c'est à nos portes. Je vous remercie.

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

M. Daoust : Merci, M. le Président. Bienvenue, M. Leblanc, à la commission. Je comprends les appels téléphoniques que vous avez pour savoir si on va maintenir Uber, là, mais je pense que des villes comme Austin, qui sont quand même réputées au niveau technologique... Je ne pense pas que l'Allemagne non plus soit complètement démunie puis je ne suis pas persuadé que l'Espagne est peuplée de gens illettrés au niveau technologique. Alors, vous comprendrez qu'on a chacun nos références dans tout ça. Puis on ne s'oppose pas à la venue d'Uber, bien au contraire. Ce que l'on dit par contre, c'est qu'on a des règles chez nous et des règles de respect, des règles d'équité à l'endroit des gens dans un système que nous avons permis, que nous avons même encouragé avec les années et, on en a convenu, vous l'avez fait d'entrée de jeu, un système qui coûterait cher à se départir. Et je ne pense pas que les Québécois sont prêts à payer 1 milliard de dollars pour accueillir une société étrangère pour qu'elle puisse s'installer chez nous.

Ceci étant dit, parlons un peu de la région de Montréal. On parle de diminuer le nombre de passages à vide. Oublions votre proposition pour une seconde, parce que votre proposition... vous dites que les classe B, ce que je comprends, eux, ils pourraient aller partout, mais que les classe A — c'est ce que je vois ici, avec les crochets, là — eux autres, ils seraient limités à des zones. Des agglomérations à Montréal, il y en a trois. Québec en a six, il y en a trois à Montréal. Et, une des choses, on trouve qu'il y en a beaucoup au Québec. Remarquez bien que, dans les régions, les petites municipalités... Je ne pense pas que le problème de Montréal puis le problème de Gaspé se ressemblent beaucoup, surtout en hiver, hein? On comprend qu'il y a une petite population, et les taxis qui sont là sont des gens de la place qui transportent les personnes à mobilité réduite, qui sont des amis des gens de la place. Le problème est très différent du côté plus anonyme d'une métropole ou d'une capitale.

Par contre, 323 agglomérations au Québec, c'est beaucoup, et le projet de loi propose de le réduire. Une des avenues que nous avons regardées, c'est n'avoir qu'une agglomération sur l'île de Montréal. J'aimerais que vous me parliez de votre vision de ça.

M. Leblanc (Michel) : On est tout à fait d'accord. En fait, j'ai même dit dans... Enfin, ce qui est écrit dans le rapport, ça dit : Avec des territoires dont on modifierait la taille, là, selon ce que vous proposiez, pour nous il y a deux enjeux. Là, celui-là, c'est : Plus c'est grand, mieux c'est. Et donc l'île de Montréal, on supporterait complètement. Ça pourrait être la région métropolitaine, mais l'île de Montréal, ça serait une bonne taille. L'idée, c'est : Même si c'est l'île de Montréal, c'est aussi d'avoir une certaine flexibilité pour limiter les retours à vide. Quelqu'un de Laval qui va reconduire quelqu'un à Dorval-Trudeau, peut-être qu'il ne peut pas ou il ne veut pas faire la file à Dorval-Trudeau, mais en revenant vers Laval, s'il y a une application qui dit «cherche à Montréal pour aller à Laval», est-ce qu'il pourrait prendre quelqu'un?

Les applications vont permettre ça. Les applications vont diminuer les retours à vide parce qu'on va savoir d'où partent les gens et où vont les gens. Donc, quelqu'un qui opère à Laval pourrait voir tout de suite passer des gens qui, de Montréal, commandent un taxi pour aller à Laval.

Donc, pour nous ça tombe sous le sens. Plus on va aller dans le sens d'une efficacité du point de vue du consommateur et aussi du point de vue du taxi, plus on permet, à ce moment-là, le jeu de la concurrence d'opérer pleinement, et c'est parfait.

• (16 heures) •

M. Daoust : Écoutez, vous savez, M. Leblanc, des personnes qui sont devenues millionnaires à conduire un taxi, je n'en ai pas connu encore. C'est un métier qui est dur, c'est un métier qui est exigeant, ce sont des gens qui font de nombreuses heures. Alors, c'est pour ça que la notion de transport à vide, je pense qu'on se rejoint tous les deux, ce n'est pas désirable. Ça ne diminue pas le nombre de trajets, ça fait simplement les rendre plus efficaces. Alors, dans notre perspective, c'est un peu la direction où on doit aller.

Une des choses qui évoluent beaucoup... Vous parlez de technologie. La technologie nous donne des réponses à beaucoup de préoccupations. Le Bureau de taxi de Montréal nous disait qu'il travaille sur une application uniforme pour toute la région, et c'est une bonne chose. Justement, par géolocalisation, vous êtes capable de savoir où est un taxi puis s'il pourrait prendre un passager en revenant parce qu'il est près, hein? On est capables de regarder tout ça.

La place, moi, où je trouve qu'il y a un changement qui est important, c'est avec les GPS, qui font qu'on n'a plus à former un chauffeur de taxi pour lui apprendre de mémoire toutes les rues de Montréal, comme on apprend aux employés de Réno-Dépôt où se trouvent les vis, dans quelle rangée, là. On est dépassés cette étape-là. Nous, dans notre perspective, un chauffeur de taxi, c'est un ambassadeur de Montréal, c'est un ambassadeur du Québec, c'est l'image. Quand on est à Trudeau, comme vous dites, on descend de l'avion, la première image que vous avez de Montréal, c'est un chauffeur de taxi. Ce chauffeur de taxi là, il devient l'ambassadeur, il devient Montréal, il devient Québec. Alors, la formation, on veut l'axer beaucoup plus sur la notion de qualité puis ce rôle d'ambassadeur là. Dans votre perspective, vous voyez ça comment?

M. Leblanc (Michel) : Bien, moi, je n'entends jamais quelqu'un qui se plaint, dire : Le chauffeur de taxi ne connaissait pas l'histoire de Montréal ou ne savait pas ce qui s'était passé à cet édifice-là, j'entends toujours parler de la propreté, de la musique à bord, des voitures qui n'ont pas des bons amortisseurs et éventuellement d'un chauffeur qui parlait au téléphone et qui n'écoutait pas. De penser que l'enjeu, c'est de s'assurer que les chauffeurs soient bien formés pour être des bons ambassadeurs, moi, à mon avis, c'est peut-être l'aéroport de Montréal qui devrait dire : Pour obtenir un droit à l'aéroport de Montréal, on veut que vous passiez un test, puis il va être en ligne, puis si vous avez passé le test, bien, vous pouvez l'être.

J'ai l'impression que pour le reste de Montréal, ce qu'on demande est beaucoup moins que ça : un service efficace dans une voiture qui va bien, avec une possibilité aussi de préenregistrer sa carte de crédit. Présentement, à Montréal, là, si vous avez utilisé Téo ou si vous utilisez Uber, vous savez très bien, quand vous arrivez à destination, vous sortez du taxi, merci beaucoup, et c'est très facile. Si vous prenez un taxi traditionnel, d'abord quand vous arrivez à destination, vous devez attendre que la personne daigne sortir la machine, que la machine, éventuellement, se mette à fonctionner; puis ça ne marche pas toujours du premier coup, ça rajoute du temps. C'est ça qui commence à être transformateur. Les gens s'attendent à ça de l'industrie du taxi davantage que d'avoir un chauffeur qui saurait, en passant devant le Marché Bonsecours, ce qui s'est passé au Marché Bonsecours.

M. Daoust : La technologie que vous mentionnez, il y a des propositions qui nous ont été faites, puis, encore une fois, on a des propositions aux extrêmes. Une c'est qu'il n'y ait pas d'indépendants, tous les chauffeurs passent par un intermédiaire, ce qui permet une évaluation du chauffeur, ce qui permet aussi, justement, le préenregistrement de cartes de crédit, qui permet l'accès à ces technologies-là. Est-ce que les indépendants devraient... Puis là je ne parle pas, encore une fois, en région, où la situation est très différente parce que — puis je répète ce que j'ai dit tantôt — il y a des régions à fortes zones touristiques l'été, et puis c'est beaucoup plus tranquille en hiver. Alors, la situation en région est différente. Mais les permis qui sont attachés à Montréal, appelons-le le Montréal métropolitain, si vous voulez bien, est-ce qu'ils devraient tous être affiliés à un intermédiaire ou les 1 000 indépendants qu'on retrouve devraient continuer d'être indépendants? Il y a un coût à ça.

M. Leblanc (Michel) : Le premier message, c'est que, dans un monde idéal, on laisserait le jeu de la concurrence jouer. Donc, quelqu'un qui dit : Moi, je fais affaire avec tel groupe, telle application parce que je sais que les chauffeurs qui sont sur cette application sont évalués et ceux qui ne sont pas bons sont exclus ou que les voitures qui sont désuètes sont remplacées, parce que, dans ce groupe-là, on s'évalue, et quelqu'un qui dirait : Moi, je m'en fous, ça coûte moins cher, puis je prends ceux-là, dans un monde idéal, on permettrait le jeu de la concurrence de jouer, puis probablement que le marché se disciplinerait.

Si on se préoccupe par ailleurs qu'on veut que tout le monde, minimalement, ait un certain standard, il est possible que l'évaluation soit un des moteurs les plus puissants. Nous, on pense que, dans l'évaluation des chauffeurs dans l'avenir, ça va être déterminant. Les applications vont faire en sorte que les chauffeurs qui ne se comportent pas bien vont être tassés, mais encore faut-il, comme je le disais tantôt, qu'on ne soit pas soumis à la règle de la file devant l'hôtel ou à des règles qui font que le consommateur ne peut pas choisir. On veut pouvoir choisir qui on utilise quand on prend un chauffeur de taxi, quand on prend un taxi. Présentement, le système, et historiquement, ça ne le permettait pas.

M. Daoust : Merci, M. Leblanc. Je vais laisser mes collègues poser des questions.

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

M. Simard : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Leblanc. D'abord, M. Leblanc, croyez-vous que les chauffeurs d'Uber ont tous des costumes?

M. Leblanc (Michel) : Non, mais ils n'ont pas... C'est parce que j'entends les gens de l'industrie du taxi dire : Nous, là, on fait bien ça. Il y a une règle, depuis plusieurs mois, qui dit que les chauffeurs de taxi devraient avoir un uniforme, ils ne le portent pas. Ce que je mets en doute, c'est le comportement d'une industrie qui ne s'est jamais tellement préoccupé d'évoluer rapidement. Et, quand il arrive une règle puis ils sont dans une situation où ils devraient être très attentifs, là, il y a encore de la résistance.

M. Simard : M. le Président, moi, ma grand-mère disait : Tout nouveau, tout beau, là, O.K., et puis je pense qu'elle avait raison, ça s'applique encore très bien aujourd'hui. Que diriez-vous, à la chambre de commerce de Montréal, s'il y avait des commerces itinérants qui rentreraient dans la ville de Montréal n'importe comment, et puis qui iraient s'installer en avant des commerces existants, puis qu'ils ne paient pas les impôts, ne paient pas leurs redevances, leurs taxes, etc., puis après ça ils vident les commerces qui sont membres à la chambre de commerce de Montréal, et puis que ce serait «free-for-all» pour tout le monde, là? Qu'est-ce que c'est que vous diriez, à la chambre de commerce de Montréal?

M. Leblanc (Michel) : Moi, je dis que vous faites un argument qui ne tient pas la route. Ce n'est pas ça qui se passe présentement. Ce qui se passe présentement, c'est une innovation qui fait en sorte que le consommateur, tout d'un coup, peut être en relation avec quelqu'un qui lui offre un service qu'il apprécie comme il l'apprécie, et votre rôle et le rôle du gouvernement du Québec, c'est d'encadrer ça.

M. Simard : Je vais poser une question différemment, M. Leblanc. C'est parce que, si je comprends votre logique, là, un membre de la chambre de commerce de Montréal qui, à un moment donné, est membre chez vous, qui a pignon sur rue, c'est un nouveau commerce et... ce n'est pas un nouveau commerce, mais c'est un commerce qui est existant de plusieurs années, et puis, bon, sa clientèle a des difficultés, elle trouve que ça ne fait pas... il rend mal ses services, etc., mais il ne peut pas s'améliorer, ça prend quelqu'un qui vient de l'extérieur, qui, momentanément, a une nouvelle façon de faire et puis... Mais vous pensez que votre ancien membre, lui, il ne pourra jamais s'améliorer, il n'aura pas de capacité de le faire et puis il n'aura pas une nouvelle façon de servir ses gens, ses clients, et puis, pour vous, vous pensez que c'est impossible?

M. Leblanc (Michel) : Moi, je pense d'abord que les systèmes de gestion de l'offre, ça limite la pression à s'ajuster, ça crée des chasses gardées, et à ce moment-là l'innovation, effectivement, s'arrête. Le fait qu'on n'ait pas eu de taxis qui offraient de paiements par carte de crédit quand, depuis 15 ans, ça existait ailleurs, c'est le meilleur exemple, ils ne l'ont pas fait. Et présentement ils ne l'auraient pas fait s'il n'y avait pas eu la règle qui les oblige à le faire.

Deuxièmement, si vous aviez à créer, à Montréal, La boîte noire ou si vous déteniez un site Blockbuster pour louer des vidéos, bien, vous avez perdu de l'argent à un moment donné, vous avez dû fermer boutique à un moment donné, puis ça s'est appelé Netflix, ça s'est appelé des applications Vidéotron, Bell, qui permettent d'avoir accès à des contenus, à les louer sur la télévision sans aller chez le magasin vidéo du coin. Est-ce que vous auriez dû protéger ces boutiques-là parce que ces gens-là avaient investi, parce que ces gens-là travaillaient très fort, parce que ces gens-là avaient un rêve? La réalité, c'est que ceux qui ont vu venir l'évolution technologique, qui s'en sont servi pour évoluer, bien, ils ont modifié leur modèle d'affaires. C'est ce qui se passe présentement. La seule différence, c'est qu'on a émis des permis avec un système de quotas qui a créé une industrie isolée. Et présentement elle est soumise à des pressions qu'elle ne connaissait pas avant, et là elle vous demande : Protégez-nous, et protégez-nous pour toujours — ce qu'on entendait, là — protégez ma valeur dans quelques années, dans cinq ans, dans 10 ans. C'est une anomalie dans le marché.

M. Simard : Je vais vous poser encore une autre question, M. Leblanc, si vous me permettez, M. le Président, bien sûr.

Le Président (M. Reid) : Bien, je pense que M. le ministre voulait intervenir? Non? O.K., allez-y. Allez-y, M. le député de Dubuc.

M. Simard : Ça veut donc dire qu'on a une industrie qui est existante, qui, vous pensez, ne peut pas s'améliorer puis qui ne peut pas... Pourtant, ils ont les intentions de le faire, puis en plus ces gens-là respectent les lois et respectent les règles. Maintenant, on a une nouvelle industrie, une nouvelle application, j'appelle ça comme ça, qui crée une industrie de taxi amateur et qui, eux, viennent chez nous, ils ne veulent pas respecter les lois, ou que ce soit la loi qui s'ajuste à eux, alors qu'actuellement on a une industrie qui, elle... oui, il y a des choses à améliorer, mais qu'ils vont respecter les lois, c'est sûr, mais ils vont s'améliorer, ils l'ont dit, puis ils nous donnent toute cette démonstration-là, alors que l'autre, elle, il va falloir qu'on s'ajuste à eux et puis que, sans ça, ils vont s'en aller. Ça, vous pensez qu'on va faire bien des petits avec ça, vous?

• (16 h 10) •

M. Leblanc (Michel) : C'est votre gouvernement qui a changé la réglementation pour permettre à Airbnb d'exister au Québec. C'est votre gouvernement qui a eu la sagesse de faire ça. Ce qu'on vous dit, c'est : Ayez la sagesse de faire ça dans d'autres secteurs. C'est tout. Vous l'avez fait pour Airbnb. C'était dérangeant, vous l'avez encadré, vous avez trouvé une façon de faire en sorte que ça se passe correctement. J'étais ce matin à C2 Montréal avec le vice-président

marketing monde d'Airbnb, et on parlait de la réglementation au Québec, on regardait comment ça s'est passé. Mais vous avez la possibilité de le faire dans d'autres secteurs, et, à mon avis, c'est votre rôle. Et, si vous ne le faites pas, dans cinq ans, dans sept ans, on va être encore ici dans une autre crise majeure qui va toucher ce secteur-là. Et d'ici là il y a peut-être d'autres secteurs qui vont être touchés. Mais c'est sûr que ce secteur-là va être affecté par des évolutions technologiques qui s'en viennent. Les mêmes personnes qui viennent vous voir et qui réclament de la protection vont vous réclamer de plus en plus de protection. C'est un système qui n'est pas celui qu'on choisirait aujourd'hui si on n'était pas pris avec, votre premier ministre l'a dit.

M. Simard : Encore une fois, M. le Président, ma grand-mère disait tout le temps : Le temps arrange bien des choses. Je vais laisser la parole à mon collègue.

Le Président (M. Reid) : Il reste 1 min 30 s.

M. Bolduc : ...M. Leblanc, vous parlez beaucoup du contrôle de l'offre. Paradoxalement, vous savez qu'au Québec on a plusieurs types d'offres, entre autres dans l'agriculture, où on a dans le lait, dans le poulet, dans les oeufs et la dinde, etc. Est-ce que vous préconisez qu'on enlève tout ça, là, puis qu'on nettoie tout ça, puis qu'on recommence à zéro? Je veux vous entendre dans le cadre beaucoup plus large, parce que la libéralisation de tout ça, là...

M. Leblanc (Michel) : C'est sûr que, si on dit : Est-ce que vous voulez vous attaquer aux plus grosses vaches à lait du Québec, là, les vaches sacrées du Québec, puis... Parce que toucher à ça... regardez là, donc on n'y touchera pas... Moi, je vous dis : Allons-y par étapes. J'ai été à Paris avec des producteurs de sirop d'érable. Ils veulent percer le marché français, il y a une énorme demande qui est en train de se développer sur les produits de l'érable, et ils sont pris dans notre système à nous ici qui les empêche d'avoir les stratégies qu'ils voudraient avoir. Ces mêmes producteurs là me disaient : J'envisage d'aller trouver des érablières au Vermont puis aux États-Unis parce que, là, je vais pouvoir faire le produit que je veux puis je vais pouvoir l'exporter comme je le veux. C'est ça, les limites d'un système de gestion de l'offre. Ça empêche l'innovation. Alors, je ne vous dis pas d'aller regarder tout de suite ce qu'il faut faire dans le reste de l'économie, mais je vous dis : Vous avez devant vous un exemple de ce qui ne fonctionne pas, et c'est l'industrie du taxi à Montréal.

Le Président (M. Reid) : C'est tout le temps que nous avons du côté gouvernemental. Nous allons passer maintenant à l'opposition officielle. M. le député de Matane-Matapédia.

M. Bérubé : Merci, M. le Président. M. Leblanc, bienvenue. Depuis des années, je suis avec attention les travaux de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain sur différents enjeux. Disons qu'il y a des orientations qui sont connues, qui sont attendues. J'ai même suivi, à titre de ministre du Tourisme... vous avez parlé d'Airbnb, les travaux avaient été amorcés sous ma gouverne, sur comment trouver un équilibre entre des phénomènes modernes et le respect de nos règles, de notre vivre-ensemble. Et, à ma connaissance, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain a toujours été respectueuse des règles, des lois. Elle vient en commission parlementaire, elle a des échanges réguliers avec les ministres, elle fait toujours un argumentaire qui est écrit, qui repose sur des consultations, donc, en ce sens-là, j'aurais aimé aussi, dans la présentation, qu'on condamne toute entreprise qui contrevient aux lois québécoises, aux règles québécoises — peut-être que ça viendra, mais je ne l'ai pas entendu — comme elle n'encourage pas ses membres à faire de l'évasion fiscale, par exemple. Alors, je comprends que cet enjeu-là, il est important. En tout cas, il est partagé par les parlementaires. Je le sens chez les parlementaires gouvernementaux, c'est important.

Ceci étant dit, est-ce qu'on est ouverts à la nouveauté? Bien sûr. Vous avez participé à C2 Montréal, le premier ministre y était, c'est un succès énorme. Montréal est capable de bien faire les choses. Des applications de taxi, au Québec, depuis au moins 2013, il en existe qui tiennent compte des lois québécoises, qui tiennent compte des besoins des consommateurs, qui tiennent compte aussi de l'innovation, des nouvelles tendances. Dans votre document, en page 7, là, vous faites une petite allusion au fait qu'on regorge de talents à Montréal. Et vous dites, là : «C'est exactement ce que l'entreprise Uber a su démontrer, de même que le créneau dans lequel s'est développé Téo Taxi.» Je pense que Téo Taxi, entre autres, aurait mérité davantage d'attention. Voilà un modèle qui nous apparaît très intéressant, nous, dans notre formation politique, quelqu'un qui décide d'investir avec un modèle nouveau, qui respecte les règles et qui envoie un défi très fort à l'industrie du taxi en disant... sur l'enjeu de la sécurité — vous l'évoquez dans votre mémoire — sur l'enjeu de la propreté, de la qualité du service, de la convivialité. Tout ça, là, c'est le modèle que Téo Taxi fait la promotion. Mais moi, je préfère Téo Taxi, qui est une entreprise québécoise montréalaise, qu'à une entreprise extérieure. Alors, le nationalisme économique, il doit s'appliquer à Montréal aussi, et je suis convaincu que la Chambre de commerce va privilégier un modèle comme celui-là à un modèle qui provient de l'extérieur.

En ce sens-là, moi, j'aimerais connaître votre appréciation sur l'innovation québécoise qui existe déjà. Est-ce que c'est un modèle qui vous apparaît promoteur? Par exemple, on m'indiquait que le nombre de permis maximum, Téo, je pense que c'est 20. Est-ce que, par exemple, vous seriez en faveur qu'il y en ait davantage? J'aimerais vous entendre sur l'expérience Téo Taxi, d'Alexandre Taillefer et ses collaborateurs. Est-ce que c'est le genre... Vous avez parlé tout à l'heure d'un ensemble de facteurs intéressants, du choix, d'être capable de faire une évaluation. Moi, j'en suis, là, également. Est-ce que ce modèle-là vous apparaît le bon modèle dont on devrait faire la promotion?

M. Leblanc (Michel) : Alors, tout à fait, et je l'avais dit lors de mon passage précédent. D'abord, le milieu des affaires à Montréal est très, très enthousiaste par rapport à Téo Taxi. C'est clair dans notre esprit qu'Alexandre Taillefer

et son modèle à la fois répondent à un besoin de voitures de grande qualité, de chauffeurs qui se comportent correctement. L'application, elle est aussi fonctionnelle sinon plus fonctionnelle que n'importe quelle autre application, incluant celle d'Uber. Bref, l'impression qu'on a, c'est que Téo risque d'être le gagnant, Téo risque de tasser progressivement les taxis traditionnels, là. Celui dans la file qu'on ne veut pas, là, par rapport à une voiture de Téo Taxi, présentement on prend Téo Taxi. L'application fait en sorte que, présentement, les Téo taxis, on les attend à peu près aux cinq, six minutes. Il fut un temps récent où on les attendait aux 10, 12 minutes par rapport à Uber, qui est à peu près trois, quatre minutes. Donc, il fut un temps où Téo Taxi était victime du fait qu'il n'avait pas assez de voitures pour répondre à la demande.

Ce qu'on pense, c'est que ce n'est pas parce qu'on veut qu'un champion local gagne, parce qu'on aime un champion local qu'on doit faire une réglementation qui fait en sorte qu'il n'y a que le champion local qui peut jouer sur la patinoire. On pense que Téo risque de gagner même en permettant à Uber d'être dans le système. Une des conditions pour Téo, ça va être le nombre de permis et éventuellement le nombre de voitures, et donc, éventuellement, même à travers le quota, actuellement. S'il y a rigidification dans l'industrie traditionnelle pour louer des permis à Téo, bien, Téo va être pogné dans un système où il n'aura pas ces permis. Alors, est-ce qu'on va créer des nouveaux permis pour alimenter? À ce moment-là, on fait juste augmenter le nombre de permis, pourquoi pas. Mais pourquoi est-ce qu'on dirait que, parce qu'on pense que Téo va gagner, parce qu'on aime Téo, parce que c'est exceptionnel et c'est l'innovation du Québec, on doit barrer l'innovation qui vient de l'extérieur?

À Edmonton, il existe une application, présentement, qui s'appelle Tapp. Ce n'est pas Téo, c'est simplement Uber à la Edmonton. Ils sont en train de gagner contre Uber avec une application à la Uber, parce que c'est local et parce que le milieu local veut que ses champions locaux gagnent. Mais ils n'ont pas sorti Uber, ils font juste en sorte que le jeu de la concurrence joue pleinement et qu'un champion local réussisse.

M. Bérubé : Merci, M. le président, effectivement, puis j'imagine que ça peut être déchirant pour la Chambre de commerce de prendre une position comme celle-là. Je comprends que Taxelco est membre, Uber est membre, Taxi Diamond est membre, Taxi Hochelaga sont membres chez vous. Donc, il y a une variété d'artisans du taxi que sont membres chez vous. Alors, comment avez-vous tranché cette position-là?

M. Leblanc (Michel) : Ça vous témoigne de la force du message que je reçois de la communauté d'affaires large. La communauté d'affaires large et les gens d'affaires à Montréal ne sont pas ambigus, ils disent qu'à cause d'Uber on a un meilleur service. Depuis la venue d'Uber, il y a eu des innovations. Téo est sorti après. Est-ce qu'Alexandre Taillefer avait son rêve depuis des années? Toujours est-il qu'il est passé à l'action après la venue d'Uber. Et puis, présentement, la crainte, c'est qu'un système qui serait rigide avec des quotas où Téo aurait de la difficulté à aller chercher des permis additionnels puis où Uber serait sorti va simplement nous enfermer dans un système qui est dysfonctionnel et qui était dysfonctionnel avant.

Alors, le message de la communauté d'affaires est suffisamment puissant pour que, comme chambre de commerce, je sois prêt, et je le fais à l'occasion, à avoir des membres qui ne seront pas satisfaits. Quand je défends le système de passeport dans l'industrie des services financiers, bien, j'ai des banques qui ne sont pas contentes, mais c'est ça, le message de ma communauté d'affaires.

• (16 h 20) •

M. Bérubé : Oui, M. le président, effectivement, il existe des applications. Il y en a une à Québec, entre autres, qui existe depuis un certain bout de temps. Le gouvernement du Québec pourrait aussi décider d'être un partenaire de ces applications parce qu'il appuie l'innovation. Lorsque le premier ministre se rend à C2 Montréal, pour moi, il envoie un message fort. Lorsqu'il présente une stratégie numérique partielle, on n'est pas totalement satisfaits, mais c'est un bon pas, il envoie un message. Est-ce qu'il pourrait être partenaire, selon vous, d'acteurs québécois, montréalais qui auraient envie d'aller plus loin, en disant : Écoutez, on est capables d'être partenaires, de vous aider, de vous réseauter, de faire en sorte qu'on développe notre propre modèle au Québec et que ce modèle Uber qui existe partout dans le monde, qui vient au Québec, on peut décider de l'accepter, de l'accommoder ou d'innover puis de faire encore mieux qu'eux? Puis moi, ce serait mon souhait.

Alors, l'industrie du taxi, elle est réelle, elle est importante. C'est des gens, individuellement, qui ne sont pas membres chez vous. C'est des histoires de famille uniques de travailleurs qui se lèvent tôt, qui se couchent tard, qui font 12 heures, qui ont un contrat social avec le Québec, qui ont acheté des permis. Moi, ça, ça mérite le respect, pour moi. Ils ont envie d'innover, d'améliorer leurs services, puis je les crois sincères là-dedans, ils voient les mêmes choses que nous qui s'en viennent. C'est quoi la solution, selon vous?

M. Leblanc (Michel) : Bien, la solution, ce n'est surtout pas que le gouvernement se mette à dire : Moi, je veux être une organisation de taxis. Je veux dire, moi, là, autrement dit, le gouvernement qui dit «moi, j'investis», non. Que des programmes gouvernementaux normés qui stimulent l'innovation, qui accompagnent l'innovation puis que ça soit dans le domaine du taxi comme dans d'autres domaines, oui. Que la Caisse de dépôt prenne des prises de participation, qu'IQ prenne des prises de participation sur une base d'affaires, oui. Ce n'est pas au gouvernement du Québec de se lancer dans l'industrie du taxi. Moi, je pense, et la base des affaires de Montréal est très claire, que le gouvernement du Québec a un rôle à jouer et c'est d'établir des règles claires et de tenir compte des évolutions dans le temps. Ce n'est pas parce que la loi, jadis, ne permettait pas certaines choses qu'elle ne doit pas évoluer pour se mettre à les permettre un jour, mais, à travers ça, le signal qui est lancé après, c'est : Les entreprises, les entrepreneurs, les jeunes, prenez en main votre destinée, créez vos entreprises, travaillez sur des innovations, allez chercher du financement. S'il y a de la difficulté dans le secteur privé, il existe des programmes, Investissement Québec, d'autres, et, oui, on a tout un dispositif pour accompagner l'innovation,

mais ce n'est pas le gouvernement. Il y a des programmes normés peut-être, mais à ce moment-là ce n'est pas dans l'industrie du taxi seulement, et il y a des agents économiques qui sont paragonnementaux qui peuvent jouer ce rôle-là.

M. Bérubé : Je comprends qu'Uber...

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

M. Surprenant : M. le Président, je vous remercie. M. Leblanc, bonjour. Merci de votre présence. Alors, écoutez, j'apprécie énormément le réalisme de vos propos. Et donc le message clair que vous nous lancez, écoutez, était teinté d'une grande objectivité malgré que, ce que mon collègue suggérerait tantôt, vous avez des membres qui peuvent écopier peut-être, là, de changements. Mais vous regardez... Pour l'ensemble, là, de ces gens-là, vous allez plus loin que le court terme, vous mettez tout ça en perspective pour s'assurer que chacun en tire la meilleure conclusion possible et qu'ils soient le mieux positionné possible pour faire face à ce qui non pas est devant nous, mais ce qui s'en vient un peu plus loin, alors bravo!

J'ai quelques questions à vous poser. Au niveau de la suggestion que vous faites, donc, vous suggérez effectivement deux classes de permis puis vous avez un tableau qui démontre un peu ce qui différencierait les deux classes, là, alors donc la classe A et la classe B, comme vous le dites. La classe B, donc, aurait de la classe A, l'accès aux clients via une application et puis la variation des tarifs en fonction des périodes d'achalandage. Alors, vous êtes très clair, je l'apprécie, donc vous protégez le héliage, l'accès aux aires d'attente, contrats gouvernementaux, institutionnels et quelques autres points également. Donc, dans ce contexte-là, on parle toujours de 1,2 milliard, puis c'est selon... au niveau de montants, qui est la valeur des permis et donc qui est à risque, disons-nous, au niveau de la valeur pour les chauffeurs de taxi. Mais, si on protège ces zones-là pour les chauffeurs de taxi, et comme on voit, par ailleurs... on a vu à Chicago, à New York, on parle d'une baisse de valeur des permis d'environ 17 %. Si je prends 1,2 milliard de dollars, on parle d'à peu près 200 millions qui pourraient être à risque en faisant ces changements-là. Alors, est-ce que je me trompe? Est-ce que vous voyez qu'il y a une belle protection qui est offerte puis il y aurait peut-être des solutions qui pourraient être apportées pour s'assurer qu'il y ait une transition en douceur? Comment vous voyez ça, l'instauration et le respect, en fait, de ceux qui ont toujours oeuvré en respect des valeurs québécoises?

M. Leblanc (Michel) : Bien, il y a deux, trois hypothèses dans ce que vous dites. La première, si ce n'est que 17 % de perte de valeur, je le dis parce que je ne sais pas si c'est 17 %, mais ça me paraît un chiffre gérable. Un fonds de transition pourrait être constitué avec une taxe par course, on l'avait proposé dans notre mémoire antérieur, pour racheter les permis, là. Dans le fond, ça pourrait être un fonds de compensation. Les usagers pourraient approvisionner ce fonds de compensation qui servirait à dédommager sur une perte de valeur.

Maintenant, la perte de valeur elle-même, moi, je mets complètement en faux le fait qu'on doit et l'État doit dédommager 200 000 \$ par permis parce que c'est ça, le prix sur le marché secondaire. Ce n'est pas à ce prix-là qu'ils ont été émis. Il y a eu de l'inflation depuis, il y a eu un rendement raisonnable. Les gens l'ont peut-être acheté, il y a quelques années, 30 000 \$, 40 000 \$, et soudainement le gouvernement du Québec serait garant d'une valeur sur le marché secondaire où il y a eu un élément de spéculation, il y a un élément de placement à long terme. Alors, moi, j'ai l'impression qu'il y a une grosse marge entre le prix affiché sur le marché secondaire et le prix raisonnable que l'État pourrait payer ou la valeur raisonnable et réelle de ces permis, et donc la perte de valeur, si elle n'était que de 17 % par rapport au prix sur le marché secondaire, ça ne me paraîtrait pas catastrophique. Je ne sais même pas si je recommanderais à l'État, moi, de compenser des chauffeurs qui perdraient 17 % par rapport à un prix hypothétique, sachant que la plupart ne l'ont pas acheté à ce prix-là. Alors, l'hypothèse, elle est forte, de dire que c'est ça, la vraie valeur.

M. Surprenant : Au niveau de mathématiques, je voulais vous suggérer un rendement, là. Alors, si on parle que le permis vaut environ 200 000 \$ et qu'il se loue à 500 \$ par semaine, ça fait environ 25 000 \$ par année. 25 000 \$ sur 200 000 \$, c'est au-dessus de 12 % de rendement annuel, alors je pense qu'actuellement le permis, les gens en tirent un bon rendement. Puis peut-être qu'effectivement, une baisse de 17 %, à la fin, de la valeur, ça peut être quelque chose qui peut être gérable en fonction du rendement qu'ils obtiennent sur leur investissement. Alors, est-ce que j'ai une logique financière qui tient la route, selon vous?

M. Leblanc (Michel) : Bien, 25 000 \$, si c'est sur 200 000 \$ de valeur, effectivement... Ce que je veux dire par là, c'est... Pour moi, là, il y a un jeu d'équilibre, présentement, dans un marché qui a un quota sur la location, combien ils peuvent recevoir, les détenteurs de ces permis, puis il y a une valeur sur le marché secondaire. C'est deux marchés qui sont contraints, qui ne sont pas libres.

Dans la proposition qu'on fait, c'est clair qu'il va y avoir une pression concurrentielle parce que, si les chauffeurs de taxi de classe A, qui ont accès à toutes sortes de privilèges, ne sont pas de niveau, les gens vont tous basculer vers Uber. On ne va pas prendre le taxi qui est devant l'hôtel quand on descend, on va appeler un taxi sur Uber parce que le taxi devant l'hôtel, il n'est pas intéressant ou on va appeler Téo parce qu'on ne veut pas prendre le taxi qui est devant l'hôtel. Donc, la valeur des permis va dépendre en partie de l'utilisation qu'ils font de leurs privilèges et donc de la facilité qu'ils ont de se moderniser puis de répondre aux besoins des gens. C'est pour ça que même l'évaluation sur la perte de valeur va dépendre des comportements des taxis eux-mêmes.

M. Surprenant : Parlons-en, de comportements. Alors, en présumant, effectivement, que l'industrie... bon, elle s'est ressaisie quand même pas mal. Il y a un petit peu, peut-être, une marche encore à faire, à prendre. Alors, s'ils s'adaptent encore et puis deviennent compétitifs au niveau de qualité de service et au niveau des attentes du consommateur, et dans un contexte où les gens, les jeunes, en fait, surtout, même les moins jeunes, de moins en moins sont tentés d'avoir leur propre voiture, utilisent le transport par personne rémunéré, donc il pourrait y avoir une croissance de la tarte, en fait.

Donc, au bout du compte, la valeur qu'ils pourraient perdre — on parle de 17 % — pourrait être compensée par une demande additionnelle, par une nouvelle façon d'agir, puis au bout du compte on introduirait un système qui permettrait, justement, aux gens de l'industrie traditionnelle de protéger leur valeur et de continuer à opérer, finalement. Qu'est-ce que vous pensez de cette approche-là?

M. Leblanc (Michel) : Je pense que vous avez tout à fait raison, vous avez tout à fait raison. La taille de la tarte pour du covoiturage ou du transport rémunéré de personnes va augmenter. La seule chose qui va être la prochaine révolution va être la voiture automatisée, et ça, ça va venir transformer entièrement le décor.

Le Président (M. Reid) : Alors, merci, M. Leblanc, pour la contribution que vous apportez à nos travaux. La commission suspend ses travaux quelques instants pour permettre à nos prochains invités de prendre place.

(Suspension de la séance à 16 h 28)

(Reprise à 16 h 31)

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

Alors, je souhaite maintenant la bienvenue à Vélo Québec et M. Jean-François Pronovost. Je vous demanderais de vous nommer et nommer votre titre également pour les fins d'enregistrement. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Par la suite, nous aurons un échange avec les membres de la commission. Alors, à vous la parole.

Vélo Québec

M. Pronovost (Jean-François) : Merci, M. le Président, M. le ministre, membres de la commission. Mon nom est Jean-François Pronovost, je suis vice-président, Développement et affaires publiques pour Vélo Québec.

Vélo Québec est une organisation à but non lucratif implantée au Québec depuis presque 50 ans maintenant qui engage une centaine de personnes et qui oeuvre à différents niveaux dans la promotion et le développement du vélo. Nous travaillons en collaboration, en étroite collaboration avec différents organismes gouvernementaux, notamment, évidemment, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Nous sommes actifs à différents niveaux. Évidemment, tout ce qui concerne la sécurité routière nous préoccupe au plus haut niveau. D'ailleurs, notre présence aujourd'hui ici, vous vous en doutez, porte sur les deux amendements qui sont apportés dans le projet de loi n° 100 sur le Code de la sécurité routière et qui concernent directement le vélo.

Notre préoccupation dans tout ça, c'est évidemment... notre préoccupation, notre obsession, c'est faire en sorte que tous les usagers de la route puissent cohabiter et se respecter. Donc, tolérance et civisme pour tout le monde, c'est la règle de base qui nous apparaît essentielle.

Une petite mise en contexte. Évidemment, les articles qui concernent le vélo dans le Code de la sécurité routière datent de la réforme qui avait été entamée en 1979 et qui avait été mise de l'avant en 1981, donc le Code de la route qui était remplacé par le Code de la sécurité routière. Il faut se reporter à une époque, oui, disons, une époque dans les années 80, où vraiment on était dans une vision de routes, de voirie. Le vélo était davantage perçu comme un loisir, comme un jouet. Mais force est d'admettre qu'au cours des 30, 35 dernières années la situation a bien changé, particulièrement dans les villes du Québec et aussi à travers les régions. Mais évidemment le phénomène de l'usage du vélo au quotidien a pris de l'ampleur de façon importante un peu partout.

En 2014, quand le ministre des Transports avait annoncé, suite à des incidents dramatiques, son intention de réviser le code en faveur des cyclistes, donc de faire en sorte de mieux protéger les cyclistes, évidemment, il y avait eu un groupe de travail qui avait été émis en place, on avait participé activement tout au cours de l'année 2014 jusqu'à l'hiver 2014-2015. Donc, évidemment, quand nous avons appris que le ministre, M. Daoust, ministre actuel, avait la volonté d'inscrire déjà deux mesures, actuellement, dès maintenant pour faire en sorte qu'on aille un peu plus rapidement sur certains aspects du code et avoir la suite, donc, dans l'agenda législatif de l'automne, nous en étions très, très ravis.

Notre vision sur la question de la sécurité, on pourrait la définir simplement comme le droit à se déplacer de façon sécuritaire pour tous. Donc, quand on dit que le vélo est passé d'un jouet à un moyen de transport, c'est les chiffres qui nous le disent. Évidemment, ce sont des nombres qui ont explosé. Quand on regarde entre 2000 et 2010, le nombre de cyclistes qui choisissent le vélo comme moyen de transport à Montréal, par exemple, est passé de 25 % à 53 %, donc a doublé, et on l'observe également dans d'autres villes : ici, dans la ville de Québec, à Gatineau, dans les grandes villes, à Sherbrooke, et tout ça. Donc, c'est vraiment un phénomène qui a été bien documenté, et d'ailleurs nous allons avoir de nouvelles données très fraîches à cet effet-là dans moins deux semaines.

Quand nous avons participé au groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes en 2014, nous avons fait valoir l'importance de repenser le code comme un instrument qui permettrait à tous les usagers de la route de circuler de façon sécuritaire sur les rues et sur les routes du Québec et nous avons souhaité et nous souhaitons toujours que cette démarche-là

s'appuie ou s'inspire de la démarche qu'on appelle le code de la rue qui a été adopté en France et en Belgique au cours des dernières années et qui fait en sorte qu'on établit, dans le Code de la sécurité routière, une espèce de principe de prudence qui fait en sorte qu'on rend chaque usager de la route respectueux à l'égard du plus petit, du plus faible, du plus lent et du plus léger.

Lorsqu'on regarde les deux éléments qui sont apportés dans le projet de loi n° 100, donc on parle de la question du... Non, excusez-moi, je n'étais pas rendu là.

Donc, à partir du moment où on touche au Code de la route, il y a trois éléments qui nous apparaissent importants. D'abord, mieux protéger les cyclistes. Donc, effectivement, quand on adapte et on modernise la législation, on fait des gains pour la protection des cyclistes.

Rendre le vélo plus efficace. Donc, par des mesures prioritaires et qui peuvent être soit législatives ou soit dans les aménagements qui sont réalisés sur les routes ou sur le réseau routier, sur les réseaux de rues des municipalités, on pense qu'en donnant des priorités on peut faire en sorte d'avoir un meilleur respect des usagers plus vulnérables. Donc, évidemment, ça demande de remettre en question un peu la façon dont on a conçu les voies publiques depuis toujours, et ce que certains pays d'Europe, notamment, ont fait, quand on parle aux pays comme les Pays-Bas, le Danemark, la Norvège, et tout ça, qui ont inscrit vraiment dans leurs codes de route des questions de priorité à l'égard des piétons et des cyclistes. On voit qu'avec les publicités récentes de la Société d'assurance automobile on est dans un esprit, justement, qui adhère à cette idée-là.

Les deux dispositions, donc, qui nous intéressent ici, évidemment, c'est la question de la distance de dépassement et les sanctions pour les cas d'emportage, donc d'accidents causés par une portière de voiture qui s'ouvre et un cycliste qui la percute. Donc, dans le cas de la distance de dépassement, jusqu'à maintenant, en fait, l'article 341 mentionnait qu'une auto peut dépasser une bicyclette à condition d'avoir un espace suffisant. Donc, c'est très relatif de mentionner «un espace suffisant». Puis pour quelqu'un qui n'a pas la sensibilité de la circulation à vélo, et tout ça, un espace suffisant, ça peut être un pied, ça peut être... Et un pied, je vais vous dire que, s'il y a un rétroviseur qui vous frôle à un pied de distance en vélo, c'est pas mal près.

Donc, le fait d'inscrire des distances, donc un mètre lorsqu'on est sur une rue à moins de 50 kilomètres-heure, et 1,5 mètre sur les routes à vitesse plus élevée, on pense que c'est un élément gagnant, en fait c'est un élément de progrès dans le Code de la sécurité routière, et avec des peines, évidemment, qui sont les mêmes, là, que ce qui était déjà avec la question d'espace suffisant, donc 200 \$ à 300 \$ d'amende et deux points d'inaptitude.

Donc, dans le fond, on clarifie le tout, et on est très heureux de cette mesure qui avait fait l'unanimité, je dois vous dire, lorsque le groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes avait travaillé pendant plusieurs mois. Donc, c'était quelque chose qui était revenu très, très souvent, qui préoccupait les organisations représentant les cyclistes plus urbains et aussi les organisations qui faisaient la promotion du sport cycliste également.

Dans la deuxième mesure, donc les sanctions pour les accidents qui sont causés par une portière qui s'ouvre et qu'un cycliste percute, donc, jusqu'à maintenant, les amendes sont de 30 \$ pour un automobiliste qui a ce comportement-là, donc, évidemment, ce n'est pas très évocateur. Alors, d'augmenter la pénalité à 200 \$, 300 \$, c'est un très bon signal. Nous, on ajouterait que... et ça, ce n'est pas prévu dans la modification actuelle, mais on ajouterait que ça serait bien d'inclure également les points d'inaptitude. Donc, ça aussi, ça avait été soulevé lors des discussions du groupe sur la sécurité des cyclistes. Je vais vous donner deux exemples qui motivent notre argument, en fait. Lorsqu'un cycliste utilise le feu piéton sur un feu rouge automobile — donc, en principe, il ne devrait pas utiliser le feu piéton — il est passible de points d'inaptitude, donc de trois points dans son dossier pour une infraction à ce niveau-là. Donc, on calcule qu'un cas d'emportage, quand on mesure... J'imagine que la question des points d'inaptitude doit être évaluée par des actuaires qui font les calculs en fonction de la dangerosité, et tout ça. Donc, on croit que c'est justifiable d'amener cette chose-là. Et, dans la province de l'Ontario, je conclus là-dessus, c'est trois points d'inaptitude qui ont été ajoutés dans des infractions de ce type-là.

• (16 h 40) •

Le Président (M. Reid) : En terminant, parce qu'il reste 20 secondes.

M. Pronovost (Jean-François) : Donc, en conclusion, évidemment, on est heureux de ces mesures. On souhaiterait, évidemment, que la deuxième soit bonifiée avec l'ajout des points d'inaptitude. Et donc, évidemment, on est impatients de continuer à discuter des amendements au Code de la sécurité routière qui devraient, en principe, figurer dans l'agenda législatif de l'automne. Et donc c'est avec plaisir qu'on va pouvoir se prononcer également sur d'autres mesures qui seront amenées dans la révision du code. Merci.

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

M. Daoust : Merci, M. le Président. Bienvenue, M. Pronovost. Il me fait plaisir de vous revoir aujourd'hui.

Écoutez, d'entrée de jeu vous avez parlé du principe de prudence, et je vous annonce que la base de la révision du Code de la route va être sur le principe de prudence. C'est le premier item que nous avons dans la mouture que nous sommes à regarder. Toute la révision du Code de la route est sur le principe de prudence pour protéger les plus vulnérables, partant du piéton, cycliste, automobiliste, camion. On va aller dans cet ordre-là, voyez-vous? On pense que c'est la façon de le faire, parce que le piéton est certainement la personne la plus vulnérable; quelqu'un qui est à bicyclette, un vélo, ce n'est pas pesant puis ce n'est pas beaucoup de métal pour se protéger contre 3 000 livres de métal à côté. Alors, on comprend. Mais je peux vous rassurer tout de suite, c'est la règle, puis je trouve ça amusant, c'est la règle qui nous guide, si ça peut vous rassurer.

En fait, la question des points, et tout ça, on pourra le regarder à l'automne. Ce que nous voulions faire avant l'été, c'est nous assurer qu'on n'a pas... On se reprocherait tous collectivement, tous partis confondus, s'il fallait qu'il y ait un décès cet été à cause d'un emportierage, s'il fallait qu'il y ait un décès à cause d'un frôlement, parce qu'un automobiliste ou un camion passe trop près d'un cycliste. Alors, il fallait colmater cette brèche-là pour faire en... Puis je vous le dis, et puis comme ministre des Transports, j'imagine juste une seconde qu'on a quelqu'un qui se tue dans un emportierage en juillet, puis j'avais la possibilité de poser ce geste-là, puis je ne l'ai pas fait, là, je me sentirais très responsable de ça, vous le comprenez. Et c'est pour ça que je pense que tout le monde réuni ici, là, il n'y a personne qui va penser que c'est une mesure qui est excessive, ce qu'on est en train de faire, puis, s'il y en a qui le pensent, on va se chicaner avec eux autres, je vous le promets.

Alors, le deuxième point pour moi, c'est la distance. Une des préoccupations qui demeure la mienne, c'est qu'une automobile... Parce qu'on le fait toujours, la distance, avec une fonction automobile, mais il y a des camions aussi, il y a des autobus aussi puis ils ont des rayons aussi, quand ils tournent, où ils occupent beaucoup de territoire. Alors ça, ça me préoccupe encore. Puis je ne le sais pas, je ne l'ai pas, la réponse à ça. Mais, quand un autobus est dans une courbe, la longueur... ou un camion, ou un fardier, vous savez, qui est long, il y a des 51 pieds, je pense, quand vous regardez ça, ça vient proche, à un moment donné. Même si au moment où vous avez dépassé, la tête du camion dépassait puis vous aviez 1,5 mètre, vous ne l'avez peut-être plus rendu au milieu du camion. Alors ça, ça demeure, pour moi, une préoccupation.

Dans ce sens-là, je pense que le cycliste, avec ce genre de véhicule là, a une responsabilité aussi de prudence, de dire : Il faut que je sauve ma vie, hein? Je veux dire, celui qui est à risque dans ça, c'est lui-même, là. Ça fait qu'on ne réglera pas tous les problèmes, puis ce n'est pas évident de mesurer ça non plus, mais ça tend à définir la notion de distance raisonnable; distance raisonnable parce que, si je frôle un cycliste puis je m'en vais dans une zone de 90 puis je le frôle, c'est clair que je n'étais pas à 1,5 mètre, là, et puis c'est clair que je voulais lui donner un message, là, hein, je voulais dire : Tasse-toi, là. Ça fait qu'on doit essayer d'éviter ça. Et, collectivement, au gouvernement, nous pensons que cette distance-là va créer une discipline qu'on a apprise récemment avec un policier. On doit éviter un policier qui est arrêté sur le bord de la route aujourd'hui. Et moi, je ne vois pas souvent quelqu'un ne pas s'éloigner. Il le fait. Alors, pour moi, ça devient important. Je vous répète, les points d'inaptitude, on réglera ça à l'automne. Pour le moment, ce qu'il s'agit, c'est d'éviter des blessures graves ou des décès. Bon.

Le point que je vais faire aussi et où j'aimerais vous entendre, c'est qu'un vélo, ça a trois utilisations, puis elles ne sont pas mutuellement exclusives, mais souvent. C'est un moyen de transport. Quand on est au centre-ville de Montréal, là, au coin de Peel puis Sainte-Catherine, là, ce n'est pas un sport, c'est un moyen de transport. Ça peut être un loisir aussi. Moi, j'ai une résidence secondaire puis, quand je vois des gens qui se promènent, ils ont deux possibilités : ils se promènent puis ils regardent la nature, puis souvent c'est des citoyens qui viennent se promener à bicyclette dans des rangs, dans des chemins de campagne, puis c'est très différent de la ville, puis c'est un loisir; puis il y en a d'autres qui sont en spandex avec le casque, puis ça roule, c'est un sport. Puis il y a des places pour faire le moyen de transport, puis il y a des places pour faire le loisir, puis il y a des places pour faire le sport.

Alors, sur les pistes cyclables, toujours sur la règle de prudence, on gère ça comment, la règle de prudence, avec des bicyclettes, qui va d'une situation de sport par rapport à des piétons?

M. Pronovost (Jean-François) : Très bonne question.

M. Daoust : Avez-vous une très bonne réponse?

• (16 h 50) •

M. Pronovost (Jean-François) : Malheureusement, je n'ai pas une bonne réponse. Non, mais, écoutez et regardez, là, les jours actuels, là, à Montréal, sur le réseau cyclable, là, c'est incroyable, c'est vraiment... En fait, là on constate vraiment que le nombre d'infrastructures ne suffit pas à la demande. On est sur des aménagements, très souvent, qui ont été faits il y a une vingtaine d'années avec des volumes la moitié de ce qu'on a aujourd'hui. Donc, ça, c'est sûr que c'est des fonctions qui sont différentes.

Nous, on croit que l'éducation, c'est une façon d'y arriver. Et à un moment donné il faut aussi que les policiers sévissent quand il y a des infractions puis quand il y a de la délinquance puis un manque de courtoisie. Mais ça, je vous dirais que la question du civisme et de la courtoisie n'est malheureusement pas propre aux cyclistes ou aux piétons. On a vraiment, je pense, un examen de conscience collectif à faire sur cet aspect-là quand on est usager de la route. Et, moi, quand je suis soit cycliste ou automobiliste et je m'arrête à un feu rouge, je m'amuse à regarder les autres automobilistes et voir combien il y en a qui sont en train de texter ou qui sont en train de regarder leurs messages. Donc, il y a tout... et vraiment il faut continuer ces batailles-là parce qu'elles sont importantes.

Je vais revenir sur votre question de la distance. Tantôt, M. le ministre, je trouvais ça intéressant parce qu'effectivement 1,5 mètre, là, sur une route à 90 kilomètres-heure, puis un fardier qui vous dépasse, là, c'est comme un pouce... parce qu'il y a un courant d'air, il y a une «draft» d'air, si on peut dire, là, et puis... Donc, c'est sûr que ce n'est pas le paradis. Ce qui a fait en sorte que la situation en général s'est améliorée, c'est le fait, par exemple, que le ministère, justement, sur les routes de 90 kilomètres-heure a fait des accotements asphaltés, donc ce qui fait en sorte que ça éloigne les cyclistes de la ligne de rive de la voie de circulation, donc on respire un peu mieux sur les... Mais évidemment, sur les routes de juridiction municipale, à 70, 80 ou parfois 90 kilomètres-heure, il y a encore des routes avec uniquement une ligne de bordure blanche et puis un accotement gravelé, donc, évidemment, sur une route comme ça...

Mais ce que ça signifie, le message, et puis c'est important, dans les deux mesures que vous mettez de l'avant dans le projet de loi, que ça soit aussi assorti de... Nous, on avait dit, quand on était dans le groupe de discussion, que c'est une occasion fantastique de faire de la communication sur ces éléments-là parce que, comme... c'est sûr qu'il y a une... La

règle du 1,5, là, est-ce qu'on va sortir nos rubans à mesurer, tout ça? C'est vrai que ce n'est pas si évident que ça, sauf que c'est un message, c'est une indication. Et pour bien des automobilistes qui n'ont absolument aucune idée de ce que c'est, être sur un vélo et se faire doubler, bien là 1,5 mètre, ah oui, c'est quand même une bonne distance. Donc, ça veut dire, autrement dit, que, s'il y a une voiture qui s'en vient à sens inverse et que l'automobiliste s'en va et rencontre le cycliste sur sa voie, bien, il faut que... ou bien il ralentit ou bien il s'assure que la voiture d'en face est passée pour contourner le cycliste, donc empiéter dans l'autre voie, ce qui est permis par le code, d'ailleurs. Donc, c'est sûr que c'est intégré dans le code, mais c'est un élément d'éducation qui doit être utilisé de façon continue par les campagnes, par la Société d'assurance automobile, et tout ça. Mais je pense que c'est un levier qui permet de faire de la communication et de faire comprendre aux gens, de faire prendre conscience aux gens qu'est-ce que c'est, d'être sur un vélo sur le bord d'une route à 70, 80 ou 90 kilomètres-heure.

M. Daoust : Vous savez, comme j'ai à faire beaucoup de trajets automobiles sur des routes de campagne, on dit que... Je lisais récemment qu'un jeune conducteur automobile, quelqu'un qui a 20 ans ou quelqu'un qui a 50 ans, la différence, c'est que celui de 50 ans regarde beaucoup plus loin en avant, anticipe beaucoup plus, de sorte que, quand tu vois un vélo en avant, tu vas mesurer s'il y a une autre automobile qui s'en vient, le moment où tu vas... ce qui n'est pas le lot de tous les jeunes non plus. Alors, il y a une question d'éducation dans ça, c'est clair, et surtout sur les routes, parce qu'on rejoint vite une bicyclette. Vous avez beau aller à 35 kilomètres-heure, si je m'en vais à 90, je vais vous rejoindre, ce ne sera pas long. Alors, je pense qu'il faut le voir aussi en termes d'éducation, d'éducation populaire, mais il y a une tolérance qui doit s'installer. Et je pense que, comme il y a de plus en plus de cyclistes qui ont une automobile, bien, à chaque fois que quelqu'un devient cycliste, un automobiliste, il se met à comprendre les cyclistes.

M. Pronovost (Jean-François) : Exactement.

M. Daoust : Et tranquillement on va s'y rendre, vous savez, je suis confiant. Je vais laisser la chance à mon collègue de poser des questions, mais je vous remercie, M. Pronovost.

M. Bolduc : Bonjour, M. Pronovost. Il me fait plaisir de vous recevoir aujourd'hui. J'ai une couple de points que je voudrais échanger avec vous. Un — et on parle ici d'une modification du code routier qui va aider la protection des cyclistes, on parle vraiment, là, du principe de prudence — moi, ce que je voudrais entendre de votre part — ou peut-être ne pas avoir une réponse directement aujourd'hui, mais y réfléchir, du moins : Quelle va être la responsabilité additionnelle du côté du cycliste? Quelles vont être ses responsabilités à lui? Ça ne veut pas dire que le cycliste, lui, prend les chemins, par exemple, là, pour être un peu bref, puis il prend l'espace puis les autos s'arrangeront. Vous comprenez ce que je dis, là. Lui aussi, il doit avoir une éthique. Vous avez parlé d'éducation, de civisme et de courtoisie. Je suis bien en accord. Mais je pense qu'il faut aller un petit peu plus loin puis de dire : Oui, on va avoir une opportunité de partager la route, mais pas n'importe comment sous n'importe quelles conditions, et pour les trois types d'activités que le ministre parlait précédemment, là, l'activité sport, l'activité, disons, plaisir et l'activité, vraiment, transport. Et vous savez comme moi qu'au centre-ville de Montréal parfois les cyclistes, ils prennent des raccourcis puis, quand ils passent entre les autos puis il n'y a pas un mètre entre les deux autos, ça va être difficile pour des autos arrêtées de maintenir une distance d'un mètre. Je voudrais que vous réfléchissiez à ça. Ce n'est pas quelque chose qu'on a besoin de régler aujourd'hui, mais je pense qu'il faut mettre ça dans notre boîte à musique, là, puis essayer de comprendre comment on pourrait emballer ça de la bonne façon. Je voudrais vous entendre un petit peu là-dessus, là. Vous n'avez pas besoin de répondre à tout au détail, là.

Le Président (M. Reid) : Je vais vous arrêter juste 30 secondes pour saluer une délégation de Kyoto qui est avec nous. Alors, bienvenue.

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Alors, M. Pronovost, vous pouvez continuer avec la réponse.

M. Pronovost (Jean-François) : Oui. Donc, je vous dirais que, curieusement, les cyclistes ne sont pas une espèce particulière. C'est-à-dire que, si on se reporte dans les années 70, 80, nous, on dit à la blague : Les gens qui se déplaçaient à Montréal en vélo dans les années 70, on se connaissait par notre prénom puis on se disait bonjour, et tout ça. Ce n'est pas le cas aujourd'hui parce qu'il y a plus de gens. Donc, le vélo a gagné la population, il y a eu vraiment une adhésion, et donc on retrouve toutes sortes de monde qui font du vélo. Donc, on retrouve... Moi, j'ai dit : C'est des gens qui se déplacent à vélo ou qui font une activité cycliste quelconque, donc c'est des gens qui ont des comportements x, y, z, et ils peuvent être automobilistes et ils se comportent de telle façon en automobile. S'ils se comportent mal en automobile, ils ne se comporteront pas mieux en vélo, et inversement, ça peut être la même chose aussi. Mais je ne dis pas ça pour excuser les mauvais comportements, je dis que c'est une réalité, c'est-à-dire plus il y a de gens qui adhèrent à cette activité-là ou ce mode de transport là, on a plus de chances d'avoir toutes sortes de gens qui ont toutes sortes de comportements. Donc, ça, c'est une chose.

Mais, cela dit, nous, évidemment, on est pour, à 100 milles à l'heure, de la responsabilité des cyclistes. Donc, les cyclistes ont des droits, mais ont des responsabilités. D'ailleurs, bon, nous, avec les moyens, certains moyens, on a fait des campagnes dans les années passées, partage de la route. Là, maintenant, on est associés à une autre campagne qui est plus

ciblée sur les gens qui font du sport à vélo. Et ça, c'est important, parce que c'est fantastique, s'entraîner, tout ça, mais des fois on voit des gens en peloton sur une route, alors qu'il n'y a pas de système de surveillance policière, et tout ça, alors que ce n'est pas ça que le code dit, hein, il faut circuler en file, et tout ça. Donc, on essaie de parler à ces différents groupes là.

Et je pense qu'aussi, avec l'aide la Société d'assurance automobile, on peut parler aux différents groupes de cyclistes. Et je faisais référence aux campagnes de la SAQ tout à l'heure... de la SAAQ, qui, depuis deux ans, ont un ton assez intéressant, c'est-à-dire que ça fait appel à notre intelligence, et donc ce n'est pas moralisateur, mais ça fait appel à notre intelligence, puis ça fait dire que, dans le fond, oui, c'est vrai que la route, il y a une façon de partager la route, puis ce n'est pas si compliqué que ça, puis on va arriver, tout le monde en même temps, à destination.

Donc, je crois que ça, c'est des éléments qu'il faut prendre en considération. Mais ça, nous, on est très d'accord pour travailler dans ce sens-là avec votre collaboration, vous pouvez être assurés de ça.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons maintenant passer à l'opposition officielle, et je donne la parole à M. le député de Matane-Matapédia.

M. Bérubé : Merci, M. le Président. Bienvenue à cette commission. Je suis sensible à la cause de cyclistes. Je suis un député du Bas-Saint-Laurent, vous avez compris que chez nous, il y a la route verte. On a beaucoup plaidé, au Parti québécois, pour le rétablissement des budgets de la route verte. Heureusement, on a été entendus, mais il s'agissait de rétablir ce qui était déjà, pour nous, important, c'est-à-dire le développement d'une route importante pour le développement du cyclisme, les saines habitudes de vie, mais aussi le tourisme. Alors, c'est important chez nous.

Et comment on le plaide de façon très concrète? Par la route verte. On le plaide également par les investissements routiers — d'ailleurs, là, malheureusement, au Bas-Saint-Laurent, ça a diminué de 66 %, les budgets, depuis que, comme ministre responsable de la région, j'ai annoncé les budgets, en 2013, 66 %, puis ça a augmenté un peu, donc il en manque la moitié moins — et en plaidant aussi avec la direction régionale pour que les accotements soient plus larges, pour qu'il y ait le moins de contacts possible. Lorsque vous empruntez la route 195 entre Amqui et Matane, avec des fardiens qui passent régulièrement, je comprends que c'est plus périlleux. La route, elle appartient à tout le monde, elle appartient aux automobilistes, aux taxis, aux camions, aux cyclistes.

Je comprends que vous profitez de cette occasion pour plaider ce que vous plaidez déjà depuis longtemps, c'est-à-dire une réforme du code pour une plus grande sécurité. Mon collègue m'indiquait que, je pense, c'est en août 2014, déjà, vous avez fait un communiqué, vous plaidez pour cette réforme du Code de la sécurité routière. Donc, de pouvoir en discuter, ce n'est pas prématuré, vous en conviendrez. Le ministre, également, prévoit, dans son projet de loi, qu'on peut déjà aborder ces questions-là parce qu'il ne faut pas attendre qu'il y ait des tragédies. Malheureusement, il y en a encore, et ce sera l'occasion, en tout cas partiellement, d'aborder cette question-là.

Alors, beaucoup a déjà été dit. Les cyclistes, c'est important au Québec, je l'ai dit, parce que c'est les saines habitudes de vie. À l'Assemblée nationale, entre autres, peut-être savez-vous qu'à chaque année — puis, je pense, ça va se faire bientôt — on reçoit Pierre Lavoie, qui vient nous parler des saines habitudes de vie et de cyclisme, entre autres, et que ça fait partie de ce qu'on encourage au Québec.

Ma question en appelle au sens des responsabilités partagées de tout le monde. Qu'est-ce que les cyclistes peuvent faire, eux, davantage pour s'assurer d'une plus grande sécurité? Alors, je vous pose la question à vous.

• (17 heures) •

M. Pronovost (Jean-François) : C'est des règles élémentaires, c'est des règles élémentaires. Bien, quand on dit «suivre le code», ce n'est pas si compliqué. Et il y a des façons de se comporter sur la route qui font en sorte qu'on est visibles. Par exemple, la question de l'éclairage le soir. Bon, c'est sûr que, sur des routes rurales, on voit moins des gens qui se déplacent à vélo le soir, on le voit plus dans les milieux plus urbanisés, mais c'est encore impressionnant de voir combien il y a de gens qui circulent à vélo sans aucun éclairage alors que le code le prescrit depuis 1981. Donc, nous, on a toujours soulevé ce point-là. J'en ai conclu, personnellement, que les patrouilles policières de soir étaient réduites, donc n'étaient pas en mesure de faire appliquer cette règle-là. Mais ce serait quand même assez facile à appliquer.

Le comportement, comme je vous dis, c'est la règle de base. Et quand quelqu'un dit : Bien, je n'étais pas au courant ou... Enfin, tout le monde est au courant, hein, personne n'est censé ignorer la loi, là, c'est comme on dit. Mais il y a des façons de se comporter sur la route, il y a des façons d'être prévisible et de s'assurer que les autres usagers de la route nous voient également. Donc, ce n'est pas si compliqué que ça, et ça, ça met beaucoup de chances de son côté.

Par exemple, bon, moi, je fais beaucoup, beaucoup de déplacements en milieu urbain, et des fois je me fais doubler par des gens à toute vitesse. Puis moi, je roule, comme on dit, assez pépère, là, c'est-à-dire très lentement, parce qu'en roulant plus lentement on prévient mieux les coups puis, justement, les portières qui s'ouvrent, et tout ça. Donc, je pense, c'est de prendre conscience. Et il faut bien comprendre qu'il y a des gens qui découvrent le vélo, je dirais, sur le tard, hein? Il y a beaucoup de gens, dans les quelques dernières années, des hommes, des femmes de 50, 55 ans qui se sont mis au vélo pour s'entraîner, puis tout ça, qui avaient déjà essayé la course à pied puis qui trouvaient que ça ruinait leur corps, donc ils se sont mis au vélo, mais, on dirait, en ayant peu conscience, peut-être, du risque que présentaient des mauvais comportements puis du fait que c'est important de respecter les feux de circulation puis d'être à la bonne place sur la chaussée, et tout ça.

Donc, c'est assez simple, je vous dirais, mais il y a aussi, je dirais, les facteurs non contrôlables, qui sont la vitesse automobile, l'alcool au volant, le texto, et tout ça, qui sont des menaces pour les gens qui se déplacent à vélo. Donc, on ne le dit pas beaucoup, mais c'est une menace réelle, et on pense que, si on essaie de travailler sur tous ces fronts-là, bien, on va faire des gains et dans la communication puis dans l'éducation aussi.

M. Bérubé : Dans ce qui est proposé, s'il y avait une mesure, là, que vous souhaitez voir apparaître puis potentiellement adoptée peut-être à court terme, là, qui vraiment, là, serait ce qui est le plus souhaité par les représentants des cyclistes au plan de la sécurité, s'il y avait une seule mesure qui était retenue, ça serait laquelle qui serait prioritaire?

M. Pronovost (Jean-François) : Vous voulez dire entre les deux?

M. Bérubé : Dans ce projet de loi là, là, si vous aviez à choisir, là, laquelle qui est prioritaire?

M. Pronovost (Jean-François) : Bien, je dirais que les deux sont prioritaires.

M. Bérubé : Également?

M. Pronovost (Jean-François) : Parce que je dirais que les deux sont très, très, très intimement liées, hein? La question de dépassement puis la question d'emportierage, c'est une question d'interaction entre le véhicule et la personne qui circule en vélo. Donc, pour moi, les deux... L'emportierage est évidemment une réalité beaucoup plus de milieux urbanisés, et la distance de dépassement, bien, c'est applicable à la ville, mais on voit que le message, il va être encore plus important sur les routes rurales. Donc, je dirais que les deux sont importantes.

M. Bérubé : Moi, ça va, M. le Président.

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. Pronovost, bonjour. Au niveau de la distance de 1,5 mètre à des vitesses plus élevées, c'est une mesure qui me semble appréciable, mais je me demande si on ne pourrait pas aller plus loin. Dans une voie simple où on se croise en auto puis qu'il y a une voie d'accotement à côté où il y a un cycliste, alors, oui, il peut y avoir le 1,5 mètre, mais parfois on peut aller bien plus vite que le seuil minimal de 50 kilomètres-heure, alors ça fait ce qu'on appelle en langage commun des «drafts» d'air, là, ça peut pousser les gens, quand même. Vous ne verriez pas, peut-être, aller plus loin que ça puis de suggérer une mesure qui peut ressembler à celle que l'on pose pour les pompiers... c'est-à-dire les policiers, les remorqueurs sur le réseau routier, de sorte de demander peut-être aux voitures de se tasser, même, pour être civiques encore plus au niveau des cyclistes?

M. Pronovost (Jean-François) : Bien, je pense que, déjà, dans le code, actuellement, on a la mention à l'effet qu'il est permis pour un automobiliste qui double un cycliste sur une route de franchir la ligne ou les lignes médianes. Bon. Donc, ça, c'est un article, d'ailleurs, qui n'est peut-être pas suffisamment connu par les automobilistes. Donc, les automobilistes circulent avec une ligne double, ils voient un cycliste et ils ne sont pas trop sûrs s'ils peuvent franchir. Ils ont le droit de franchir. Donc là, on ajoute à ça le 1,5 mètre. Comme je disais tantôt, ça ne veut pas rien dire, mais c'est une image que l'on donne, et je crois que la... pas je crois, mais c'est une mesure qui est reconnue dans d'autres juridictions. Donc, ailleurs au Canada, dans des pays d'Europe, et tout ça, aux États-Unis, c'est quelque chose qui est accepté, qui a été... pas décrété internationalement, je dirais, là, mais qui est une règle de base. Donc, on s'entend que c'est une mesure qui donne une indication et, si on ajoute à la mesure qui permet à l'automobiliste de franchir les lignes médianes, bien, qui fait en sorte qu'on envoie un message. Autrement dit, quand on double un cycliste, on ralentit, puis on se tasse, puis, s'il y a un véhicule qui arrive, bien, on attend, on attend un peu ou on ralentit. Donc, voilà.

M. Surprenant : Donc, on parle de deux mesures, distance de dépassement puis sanction en cas d'emportierage. Et puis est-ce que vous verriez d'autres mesures qui nécessiteraient une application rapide aussi? Est-ce qu'il y a d'autres choses que vous voyez dans...

M. Pronovost (Jean-François) : Bien, écoutez, on avait fait une nomenclature d'un certain nombre de mesures qui étaient dans les rapports du groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes, et ce qu'on comprend, c'est que ça va être ramené... ou enfin, nous, c'est sûr qu'en fonction du projet de révision du code qui sera amené à l'automne, bien, on commentera sur qu'est-ce qui a été conservé, qu'est-ce qui ne l'a pas été. Donc, je vous dirais que la suite est à venir à l'automne prochain. Donc, sur ça, c'est sûr qu'on ne manquera pas d'y être, et on va être très intéressés par ce travail-là, là.

M. Surprenant : O.K. Vous parlez, dans votre mémoire... le concept des 8-80, «8-80 cities», puis vous parlez également d'«instauration de mesures afin d'augmenter l'efficacité et le potentiel du vélo», vous parlez de sas vélos. Vous pouvez me parler un peu de ça, s'il vous plaît?

M. Pronovost (Jean-François) : Ah! c'est un exemple qu'on peut voir en milieu urbain, on commence à en voir apparaître à Montréal. Le sas vélo, c'est un espace qui est créé, et qui est peint, habituellement en vert, et qui est situé au-devant... c'est en ville, c'est en ville principalement, et qui est situé à une intersection où il y a un feu de circulation, et qui est devant les voitures, donc qui donne un espace où les cyclistes peuvent faire un virage à gauche ou peuvent... Ce n'est pas quelque chose qui se fait à n'importe quelle intersection, mais c'est une mesure qui s'installe lorsqu'on veut accorder une priorité sur un feu, par exemple, aux cyclistes qui veulent faire un virage à gauche, ou qui veulent faire un départ, ou qui

peuvent faire un départ prématuré. Parce que, vous savez, en vélo... puis ça n'excuse pas les gens qui passent sur les feux rouges, là, ce n'est pas ça, mais il y a parfois des situations qui font en sorte que, s'il n'y a pas de circulation qui est de part et d'autre de l'intersection, la personne va dire : Bien, moi, dans le fond, là, je vais prendre de l'avance pour ne pas me faire coller par toutes les autos qui sont derrière, il n'y a pas d'autos sur les côtés. Donc, le sas vélo, mais qui doit être accompagné d'une signalisation et de feux de circulation adéquats, donne une priorité de ce type-là, permet de faire une avancée avant le flot d'automobiles.

M. Surprenant : Vous mentionnez également une «synchronisation des feux de circulation de façon à offrir une priorité aux cyclistes aux intersections», c'est ce que vous dites, là...

M. Pronovost (Jean-François) : Oui, c'est ça. Ça se rejoint avec le sas vélo, là, oui.

M. Surprenant : ...O.K., puis l'impact pour les autos. Donc, c'est seulement quand il n'y a pas d'auto, c'est ça que je comprends, ce que vous dites, là.

M. Pronovost (Jean-François) : Pas nécessairement, non. C'est quelques secondes, c'est quelques secondes dans le décalage du feu qui font en sorte que les cyclistes peuvent partir prioritairement. C'est des mesures qui sont courantes dans les pays très cyclables comme les Pays-Bas, le Danemark, et tout ça, donc.

• (17 h 10) •

M. Surprenant : Sur votre site, vous dites d'ailleurs que vous faites la promotion de pratiques libres et sécuritaires. Votre site Internet fait état de plein d'événements auxquels les gens pouvaient participer, mais je n'ai pas vu rien qui parle de sécurité, à la limite un questionnaire pour que les gens puissent vérifier, voir s'ils sont au courant des règles de sécurité, un petit test, quelque chose. Vous parlez peu ou pas, même, de sécurité sur votre site Internet.

M. Pronovost (Jean-François) : Sur notre site Internet, on a une section qui s'appelle partagaroute et dans laquelle il y a une série de documents, des clips vidéo sur les façons, les manoeuvres à faire en vélo lorsqu'il y a... par exemple, M. le ministre tantôt parlait des véhicules lourds, les autobus, les camions, tout ça, comment se comporter quand on avoisine un véhicule lourd : on se tient loin, on se tient loin d'un autobus, on ne se coince pas à droite d'un autobus, des choses comme ça. Donc, il y a une série de clips vidéo de cette nature-là et des documentations. Et il y a également aussi, dans le site auquel on est associé, Roulons avec classe, donc qui s'adresse à la clientèle plus sportive, des règles aussi sur la sécurité pour aider les gens.

Le Président (M. Reid) : Merci.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Très rapidement, parce que c'est terminé.

M. Surprenant : Votre onglet, il est en bas à droite, très peu visible. Peut-être, je pourrais me permettre de vous suggérer, peut-être, de le mettre en haut si la sécurité, pour vous, c'est important, mais de le mettre là où les gens vont le voir rapidement.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, M. Pronovost, merci beaucoup pour la contribution que vous apportez à nos travaux.

Mémoires déposés

Avant de terminer, je dépose cinq mémoires, les cinq mémoires, en fait, des organismes et des personnes qui n'ont pas été entendus au cours des auditions.

Je lève la séance de la commission qui, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die. Bonne fin de semaine à tout le monde.

(Fin de la séance à 17 h 12)