



**Mémoire présenté à la
Commission des transports et de l'environnement
sur le projet de loi n° 17,
*Loi concernant le transport rémunéré
de personnes par automobile***

30 avril 2019

**AÉROPORT INTERNATIONAL JEAN-LESAGE DE QUÉBEC
MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA
COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT
SUR LE PROJET DE LOI N° 17,
LOI CONCERNANT LE TRANSPORT RÉMUNÉRÉ
DE PERSONNES PAR AUTOMOBILE**

TABLE DES MATIÈRES

Partie		Page
	RÉSUMÉ	3
	INTRODUCTION	4
1	L'ÂÉROPORT INTERNATIONAL JEAN-LESAGE DE QUÉBEC (YQB)	5
1.1	Modèle de gouvernance de YQB	5
1.2	Les retombées économiques de YQB	5
1.3	Trafic passagers	6
1.4	Se doter de la capacité nécessaire	7
1.5	<i>Le passager avant tout®</i>	7
1.6	YQB, un aéroport reconnu sur la scène nationale et internationale	9
2	CONTEXTE DU TRANSPORT TERRESTRE RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES À YQB	10
2.1	Taxis	10
2.2	Uber	11
2.3	Réseau de transport de la Capitale	11
3	LES ATTENTES DES PASSAGERS	12
4	COMMENTAIRES DE YQB SUR LE PROJET DE LOI N° 17	14
5	CONCLUSION	16

AÉROPORT INTERNATIONAL JEAN-LESAGE DE QUÉBEC
MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA
COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT
SUR LE PROJET DE LOI N° 17,
LOI CONCERNANT LE TRANSPORT RÉMUNÉRÉ
DE PERSONNES PAR AUTOMOBILE

RÉSUMÉ

L'Aéroport international Jean-Lesage de Québec (YQB) vise, par ce mémoire, à offrir sa contribution au large débat concernant le transport rémunéré de personnes par automobile qui a cours présentement au Québec à l'instar aussi de ce qu'on observe ailleurs dans le monde à ce sujet.

La première partie de ce document a pour but de présenter l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec et sa contribution à la vie sociale et économique de notre région. Nous y expliquons aussi que sa valeur la plus importante est le *Passager avant tout*[®]. Nous mettons également en évidence le fait qu'il est essentiel que cette valeur soit partagée par tous les acteurs qui gravitent autour de YQB et en particulier par les acteurs responsables du transport rémunéré de personnes par automobile.

La deuxième partie dresse un état de la situation du transport terrestre rémunéré à YQB dont le transport de personnes par taxi et par Uber.

La troisième partie traite des attentes des passagers de YQB à la lumière des multiples commentaires, questions ou plaintes que ceux-ci portent à l'égard du transport terrestre rémunéré de personnes.

Nous commentons ensuite à la quatrième partie de ce mémoire certaines dispositions du projet de loi n° 17.

À RETENIR DE CE MÉMOIRE

YQB soutient essentiellement dans ce mémoire que le projet de loi n° 17 dans sa forme actuelle satisfait parfaitement bien notre valeur du Passager avant tout[®] ce qui nous amène à lui donner tout notre appui.

INTRODUCTION

L'Aéroport international Jean-Lesage de Québec (YQB) souhaite, par la présente, faire part de ses commentaires à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des consultations particulières et des auditions publiques sur le projet de loi n° 17, *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*.

Nous souhaitons vivement que ce mémoire contribue à la croissance de toute l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile. Nous sommes d'ailleurs convaincus que le succès de cette industrie contribuera aussi au nôtre ainsi qu'à celui de toute notre région en favorisant notamment un meilleur accueil des visiteurs, une offre accrue et suffisante et un niveau de service hors pair à nos passagers et, ce faisant, une plus grande prospérité pour tous.

1. L'AÉROPORT INTERNATIONAL JEAN-LESAGE DE QUÉBEC (YQB)

Aéroport de Québec inc. est une société sans capital-actions et à but non lucratif constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif*. Elle est responsable de la gestion, de l'entretien et du développement de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec (« YQB ») en vertu d'un bail foncier signé en 2000 avec le gouvernement du Canada et dont la durée est de 60 ans avec une option de renouvellement pour une période additionnelle de 20 ans.

Tout excédent des produits par rapport aux charges est réinvesti dans les infrastructures aéroportuaires de YQB afin d'améliorer les services offerts aux passagers.

1.1 Modèle de gouvernance de YQB

Le conseil d'administration de YQB est composé d'au plus quinze membres dont trois sont proposés par le conseil d'administration lui-même; deux, par Sa Majesté la Reine du chef du Canada; un, par le Gouvernement du Québec; cinq, par les villes de Québec et de Lévis ainsi que quatre membres proposés par la Chambre de commerce et d'industrie de Québec et la Chambre de commerce de Lévis.

1.2 Les retombées économiques de YQB

Selon une étude sur les retombées économiques de YQB menée par le Conference Board du Canada en juin 2017, l'aéroport joue un rôle majeur dans le développement économique de la région de Québec, du Québec et même du Canada.

Les activités aéroportuaires de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec (YQB) contribuent en effet à 628 millions de dollars de Produit intérieur brut (PIB) partout au Canada et permettent de soutenir près de 5 675 emplois à temps plein partout au pays.

Activités aéroportuaires	Région de Québec	Ailleurs au Québec	Autres provinces canadiennes	Total
PIB ('000 \$ courants)	260 000 \$	214 000 \$	153 694 \$	627 694 \$
Emplois	1 863	2 384	1 427	5 674

1.3 Trafic passagers

Près de 1 800 000 de passagers sont passés par YQB en 2018 pour emprunter des vols intérieurs, transfrontaliers ou internationaux. Environ 25% du trafic passagers de YQB est constitué de visiteurs provenant d'autres régions que la nôtre. Ceux-ci viennent ici soit par affaires ou pour leurs loisirs. Ce pourcentage est appelé à croître au cours des prochaines années en raison des efforts de développement touristique entrepris par les organismes responsables de notre région ainsi que d'un contexte favorable notamment en ce qui a trait au taux de change.

YQB s'affaire aussi présentement à mettre en place un centre de prédédouanement américain ce qui aura une incidence marquée sur le trafic transfrontalier au cours des prochaines années.

Mentionnons par ailleurs qu'environ 35 % des passagers de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec voyagent par affaires alors que 65 % des passagers voyagent à des fins de loisir.

Le taux de croissance annuelle composé du nombre de passagers à YQB fut de 7,2 % année après année depuis les quinze dernières années tel que l'illustre le tableau suivant.

Aéroport international Jean-Lesage de Québec				
Milliers de passagers embarqués/débarqués				
Aperçu des quinze dernières années				
Année	Vols intérieurs	Vols transfrontaliers	Vols internationaux	Total
2003	462	91	73	626
2018	1 262	157	356	1 775
Taux de croissance annuelle composée	6,9 %	3,7 %	11,1%	7,2%

Cette croissance remarquable s'explique par deux décisions stratégiques prises au cours des dernières années à savoir de :

- se doter de la capacité nécessaire pour répondre à la demande croissante de passagers;
- se donner comme valeur principale *Le passager avant tout*[®].

1.4 Se doter de la capacité nécessaire

Entre 2005 et 2019, YQB a investi un demi-milliard de dollars dans ses installations pour en faire un aéroport international majeur selon les dispositions même de son bail foncier.

De vastes chantiers furent en effet entrepris pour construire une aérogare pour le trafic intérieur, une aérogare pour le trafic international, un stationnement étagé de 1150 places ainsi qu'un centre de services pour héberger le garage d'entretien des véhicules et une caserne de pompiers. Par ailleurs, des travaux majeurs furent aussi entrepris pour ajouter des voies de circulation sur le site aéroportuaire et pour remettre à niveau les pistes afin d'optimiser les mouvements d'aéronefs et d'améliorer constamment la sécurité des installations.

Toutes ces initiatives nous permettront de faire face à la demande croissante de passagers que des organismes aussi crédibles que Airbus, Boeing et l'International Air Transport Association (IATA) prédisent qu'elle doublera d'ici à une quinzaine d'années.

On s'attend d'ailleurs à ce que le trafic de YQB soit de l'ordre de 3 millions de passagers d'ici à 2035. Ces prévisions sont basées sur des hypothèses réalistes, les scénarios optimistes permettant d'envisager un achalandage encore plus important.

1.5 *Le passager avant tout*[®]

Le deuxième facteur expliquant le succès de YQB au cours des dernières années, et en particulier depuis 2006, réside dans l'adoption d'une valeur principale commune en l'occurrence :

Le passager avant tout[®]

Cette valeur se définit ainsi :

AÉROPORT INTERNATIONAL JEAN-LESAGE DE QUÉBEC

***Le passager avant tout*[®]**

En collaboration avec l'ensemble de nos partenaires, diriger nos actions et prendre toutes nos décisions de telle sorte que nos passagers demeurent au sommet de nos priorités afin de leur offrir des services aéroportuaires sécuritaires et de qualité exceptionnelle de calibre mondial.

Notre choix stratégique de mettre *Le passager avant tout*[®] constitue pour nous une importante variable de différenciation qui nous distingue véritablement de la concurrence. Une question d'ailleurs se pose à ce sujet :

Qui est notre client primaire?

Nous nous sommes posés cette question pendant de nombreuses années avant de déterminer, en 2006, que notre client primaire doit toujours être le *Passager avant tout*[®]. Les années ont passé et nous sommes toujours convaincus que nous avons fait le bon choix.

Les aéroports sont constitués de parties prenantes très diverses telles que compagnies aériennes, locataires, concessionnaires, entités gouvernementales, chambres de commerce, la population en général et des représentants du monde politique et on peut se demander à un certain moment qui, parmi ces gens, est en fait le client primaire? Ceci est particulièrement critique quand vient le temps de prendre des décisions et que des compromis doivent être établis entre les intérêts de chacune de ces parties prenantes. Qui doit venir en premier dans la détermination des personnes à servir en priorité?

Nous avons la conviction profonde que l'accent doit d'abord et avant tout être mis sur la personne qui apporte le plus de valeur à notre entreprise. Pendant de nombreuses années, les anglophones disaient « *Follow the money* ». Nous dirions plutôt aujourd'hui de suivre ce qui rapporte le plus de valeur ajoutée. Le mot important ici est le mot « valeur ». Certes, valeur pour nous en tant qu'autorité aéroportuaire mais aussi et surtout valeur pour ceux que nous servons en l'occurrence les passagers. Si notre client primaire reconnaît la valeur ajoutée qu'il reçoit, cela aura nécessairement des répercussions sur nous aussi que ce soit en termes de meilleure réputation, de meilleurs résultats financiers ou d'une croissance accrue.

Ce choix ne peut cependant ne reposer que sur nos seules épaules. Tous nos partenaires doivent le faire eux aussi si on souhaite que YQB soit vraiment unique dans son marché et que des retombées positives se fassent sentir sur l'ensemble de la région.

Nous sommes convaincus en effet que tous nos employés, les compagnies aériennes, les concessionnaires, les bagagistes et tous nos partenaires en général doivent mettre la main à la pâte pour atteindre ce niveau de service exceptionnel. Ceci s'applique aussi au service de transport rémunéré de personnes par automobile à destination ou en provenance de l'aéroport. Il s'agit en effet du premier maillon de la chaîne de service quand un visiteur entre à Québec mais c'est aussi le dernier. Tout écart dans la qualité du service risque de rester longtemps dans la mémoire de ceux qui l'ont subi et dans la mémoire de ceux aussi à qui ces incidents négatifs sont racontés.

1.6 YQB, un aéroport reconnu sur la scène nationale et internationale

Depuis quelques années, YQB a remporté différents prix nationaux et internationaux qui font sa fierté ainsi que celle de toute la région en raison du dynamisme que cela dénote sur les scènes nationale et mondiale. Mentionnons à cet égard les prix suivants :

Aéroport international Jean-Lesage de Québec Prix nationaux et internationaux remportés récemment	
Date	Prix
2017	Priority Pass Lounge of the year Award- Lounge of the year in North America
Janvier 2018	Prix Milieu de travail d'exception par Morneau Shepell et <i>The Globe and Mail</i>
Mai 2018	Grands Prix du génie-conseil québécois – Prix Bâtiment mécanique-électrique
Octobre 2018	Prix INOVA de l'Institut de développement urbain du Québec
Novembre 2018	Airports Council International- North America (ACI-NA) - Meilleures pratiques en communications
Novembre 2018	Prix de l'innovation et de l'excellence aéroportuaire – Grands prix du tourisme canadien
Décembre 2018	Certification Airport Carbon Accreditation Niveau 2

2. CONTEXTE DU TRANSPORT TERRESTRE RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES À YQB

2.1 Taxis

En 2018, on estime que 142 400 prises en charge du service de taxi « sur demande » ont été réalisées à YQB et autant de déposes. Ceci se compare à 136 100, un an plus tôt, soit une hausse de 4,6 %. Le chiffre d'affaire de l'industrie pour le seul pôle de YQB est estimé à plus de 8 millions de dollars par année. À cela s'ajoutent les prises en charge de service « réservé » de transport par taxi ainsi que les transports par limousine pour lesquels aucune statistique d'utilisation n'est disponible.

Un sondage SOM réalisé en janvier 2016 nous indiquait que, sur les personnes ayant dit avoir vu, lu ou entendu de l'information sur YQB, 8% se rappellent que cette information avait trait à des problèmes de taxi.¹ Il est donc de notoriété publique que l'industrie du taxi doit se remettre en question pour améliorer son service aux passagers.

Pour remédier à ces problèmes et afin de mettre de l'ordre dans le service et de minimiser les inconvénients pour les passagers, nous avons été obligés de mettre en place, à nos frais, un service de répartition pour nous assurer que le service de taxi soit à la hauteur. Nous avons aussi rédigé et largement publicisé des normes en ce qui concerne les services de taxi à YQB. Ces consignes d'opération du service de taxis exploitant à YQB sont d'ailleurs surveillées par le répartiteur en service embauché et payé par YQB.

Par ailleurs, nous venons d'investir dans une plate-forme technologique qui nous permet d'automatiser le processus d'attente et de prise en charge des passagers par les taxis. Ce système fournit notamment à ces derniers, lorsqu'ils ne sont pas à YQB, des données comme le temps d'attente moyen avant une prise en charge et le nombre de taxis en attente dans la file permettant ainsi d'optimiser leur temps en plus de « filtrer » au besoin les chauffeurs ayant failli à la tâche d'offrir un service hors pair aux passagers.

YQB a donc fait le nécessaire pour améliorer la desserte par taxi à YQB et nous sommes heureux de constater que les associations de taxis et les propriétaires de taxis privés qui desservent YQB partagent aussi nos préoccupations à cet égard et qu'elles veulent améliorer le service. Notons, par ailleurs que, ultimement, les frais associés au service de taxi devraient être assumés par le service lui-même et non par YQB, comme c'est le cas dans tous les aéroports importants au Canada. YQB fait donc exception à la règle présentement.

¹ Sondage SOM réalisé auprès de 500 répondants adultes de la région de Québec entre le 12 et le 14 janvier 2016.

2.2 Uber

En décembre 2016, YQB a accordé le droit à Uber de desservir le site aéroportuaire moyennant des frais de prise en charge et de dépose. On constate depuis ce temps que ce mode de transport rémunéré « sur demande » gagne en popularité avec 63 000 prises en charge et déposes au cours de 2018. Notons par ailleurs que les frais de dépose et de prise en charge ont été portés à 3,25 \$ chacun depuis le 15 janvier 2019.

On constate également que l'industrie du taxi à YQB n'en a pas souffert et son achalandage a même augmenté passant de 128 000 prises en charge en 2016 (pré-Uber), à 136 100 en 2017 (première année d'implantation de Uber) et à 142 400 en 2018 soit une hausse de 4,6 % au cours de la dernière année.

2.3 Réseau de transport de la Capitale

Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) a annoncé en 2018 son intention de mieux desservir YQB avec l'implantation de deux parcours. Le premier, destiné surtout aux touristes et aux travailleurs, se dirigera vers le pôle de St-Roch via le terminus Les Saules. L'autre parcours desservira, quant à lui, les gares d'autobus et de train situées dans le quartier Sainte-Foy en passant par les hôtels du boulevard Laurier et en croisant les parcours 800 et 801 vers le centre-ville. Nous estimons que ce dernier parcours aura une vocation beaucoup plus touristique.

À terme, cette offre de service devrait être remplacée par une desserte directe au réseau de transport structurant de la Ville de Québec.

3. LES ATTENTES DES PASSAGERS

À la lumière des questions, commentaires ou plaintes formulés par nos 1,8 million de passagers, il est fort évident que ce qui suit leur importe le plus :

Aéroport international Jean-Lesage de Québec Transport rémunéré de personnes par automobile Les attentes des passagers

- Pouvoir obtenir le service de transport rémunéré de personnes par automobile à tout moment du jour ou de la nuit quand ils en ont besoin et notamment, tard le soir, la nuit, les samedis et les dimanches en soirée;
- Être transporté dans un véhicule propre et sécuritaire muni d'un GPS;
- Être conduit par un chauffeur courtois, vêtu proprement et qui respecte les règles de sécurité routière;
- Pouvoir payer sa course de façon électronique et obtenir une facture en bonne et due forme;
- Se faire transporter même si sa course est de peu de kilomètres;
- Voyager en groupe même avec des inconnus si cela contribue à réduire ses frais de transport;
- Obtenir un transport même si le groupe est constitué de plus de trois personnes;
- Obtenir du transport même si le passager est à mobilité réduite;
- Obtenir du transport même si leurs bagages sont volumineux;
- Se sentir en sécurité physique et ne pas craindre que son chauffeur soit en conflit avec d'autres chauffeurs;
- Payer le juste prix pour sa course;
- Pouvoir choisir entre plusieurs types de service avec une gamme de prix variée selon le service reçu;
- Profiter d'un transport qui se déroule dans le calme (pas de bruit tonitruant provenant de la radio notamment);
- Avoir un mécanisme pour exprimer ses commentaires et évaluer la qualité de sa course.

Une marque distinctive de l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec réside dans son ouverture d'esprit face à tous les moyens technologiques qui permettent de simplifier la vie de ses passagers et de leur donner une constante valeur ajoutée.

YQB recherche donc d'abord et avant tout la satisfaction de ses passagers peu importe où ceux-ci se situent dans la chaîne de service aéroportuaire. Le transport rémunéré de personnes par automobile pour quitter ou venir à l'aéroport fait partie de cette chaîne de service aéroportuaire et les transporteurs terrestres rémunérés doivent eux aussi, selon nous, y ajouter une valeur.

Nous estimons qu'il faut offrir une panoplie d'options de transport rémunéré de personnes par automobile à nos passagers de sorte qu'on leur rende disponible une diversité de moyens de transport, une diversité de prix et une diversité de façons de faire.

Un sondage SOM nous indique par ailleurs que le service par taxi à YQB a toujours sa place puisque 55 % des répondants nous ont affirmé préférer ce service par rapport à d'autres options de transport rémunérées¹.

On constate aussi que Uber et les entreprises du même type apportent de la valeur ajoutée aux passagers en raison de la flexibilité de leur service, de leur rapport qualité/prix ou de leur capacité à donner de la rétroaction sur le service reçu.

YQB estime donc qu'il est souhaitable d'élargir l'offre de services de transport rémunéré de personnes par automobile à YQB pour donner plus de possibilités à nos passagers et pour mieux satisfaire leurs besoins diversifiés.

Nous n'avons présentement à YQB que deux modes principaux de transport rémunéré de personne par automobile, en l'occurrence le taxi et Uber. L'auto-partage, l'auto à usage commun, le transport sur demande (limousines commandées ou les applications) et les navettes partagées sont tous des modes de transport à envisager pour mieux répondre à la demande, le taxi demeurant aussi une possibilité pour ceux qui le désirent.

¹ Sondage SOM réalisé auprès de 500 répondants adultes de la région de Québec entre le 12 et le 14 janvier 2016.

4. COMMENTAIRES DE YQB SUR LE PROJET DE LOI N° 17

YQB est donc très favorable à une ouverture du marché, convaincus que nous sommes que celui-ci saura bien répondre aux attentes des passagers et y satisfaire pleinement. Nous nous devons aussi de suivre la tendance mondiale à cet effet et d'offrir le même niveau de service que dans les autres aéroports.

Nous reconnaissons aussi que le législateur est en droit d'encadrer ce marché quand il y va de l'intérêt commun. Nous sommes d'accord en particulier à ce que des mécanismes soient mis en place pour que tous les acteurs de l'industrie s'assurent de la sécurité des passagers tant en ce qui concerne la qualité des chauffeurs que la qualité et la disponibilité continue des véhicules. Il est évident aussi que tous doivent payer leur juste part d'impôt et de taxes à la consommation.

Compte tenu de la situation générale du transport terrestre rémunéré de personnes au Québec présentement et plus particulièrement du contexte précis du transport terrestre rémunéré à YQB, YQB se montre en général très favorable au projet de loi n° 17 tel qu'indiqué ci-dessous.

YQB est convaincu que, lorsque le projet de loi n° 17 sera adopté, celui-ci permettra de :

- Ouvrir le marché à tous les modes de transport terrestre rémunéré (taxi, Uber, Lyft, Eva, Turo) existant ou à venir dans la mesure où ceux-ci favorisent une plus grande concurrence et la sécurité des passagers ce qui s'inscrit parfaitement bien dans notre valeur principale à savoir le *Passager avant tout*[®];
- Favoriser la venue de nouvelles technologies dans l'industrie du transport terrestre rémunéré de personnes permettant ainsi de mieux arrimer cette industrie avec les besoins et les désirs de la clientèle d'aujourd'hui;
- Faire en sorte que chaque acteur de l'industrie paie sa juste part d'impôt et de taxes (article 36);
- Maintenir de façon proactive la sécurité des véhicules grâce à un programme d'inspection structuré effectué par des professionnels du domaine mécanique (article 71);
- Instaurer une plus grande rigueur et une meilleure gouvernance dans le marché grâce à une meilleure définition des rôles et responsabilités de tous les acteurs et notamment des propriétaires de véhicules, des chauffeurs et des répartiteurs. (article 75 notamment);
- Clarifier à l'avance le prix des courses de telle sorte que le client n'ait aucune surprise à ce sujet (articles 88 à 96);
- Permettre la mise en place de projets pilotes concernant les véhicules autonomes (article 139);

- Imposer des sanctions beaucoup plus sévères aux personnes et aux entreprises fautives en particulier lorsqu'il s'agit de la sécurité des passagers et de la qualité des véhicules, sanctions qui peuvent atteindre, dans certains cas, jusqu'à 50 000 \$ pour une personne physique et 100 000 \$ pour une personne morale (articles 151 à 156);
- Offrir aux membres actuels de l'industrie du taxi des privilèges propres à leur secteur leur permettant ainsi de se distinguer de la concurrence, privilèges tels que l'usage réservé du mot « taxi », possibilité d'héler un taxi sur la voie publique, droit unique de prise de commande au téléphone (articles 140 à 143), droits acquis aux détenteurs actuels de permis qui n'ont pas besoin de se requalifier ni de qualifier leur véhicule, etc. (articles 262 et 263).

Par ailleurs, nous estimons que la portée de l'article 59 devrait être étendu davantage au-delà du simple cadre municipal. Cet article se lit comme ceci présentement :

59. *Un chauffeur qualifié doit réserver l'exclusivité d'une course à un seul passager ou à plus d'un passager lorsque la demande de course vise ces passagers.*

Toutefois, il peut offrir de transporter plus d'un passager ayant demandé séparément une course vers une même destination ou vers plusieurs destinations à l'intérieur du même, à la condition que cette course soit demandée par un moyen technologique permettant à chaque passager d'accepter par écrit et à l'avance le partage des frais de la course.

Il doit offrir de transporter plus d'un passager lorsque le transport est offert conformément à une entente conclue avec une municipalité, une régie intermunicipale, un autre organisme municipal qui exerce une compétence que la loi lui confère en matière de transport collectif, une société de transport en commun ou l'Autorité régionale de transport métropolitain.

Il y aurait lieu en effet de permettre le transport de plusieurs passagers, étrangers l'un à l'autre, vers une même destination lorsqu'il est nécessaire de transporter un grand nombre de passagers en peu de temps en période de pointe comme dans les aéroports, lors de la fin de spectacles à grand déploiement ou lors de la sortie de matchs sportifs (Amphithéâtres Vidéotron ou Centre Bell par exemple) afin d'offrir une même course à plusieurs passagers distincts qui consentent à l'avance à partager les frais. Ceci permettrait d'offrir un meilleur service aux passagers lors de périodes de pointe où survient parfois des manques de véhicules.

5. CONCLUSION

L'Aéroport international Jean-Lesage de Québec estime que sa priorité ainsi que celle de tous ses partenaires sur le site aéroportuaire doivent être la satisfaction du *Passager avant tout*[®]. Cette valeur du *Passager avant tout*[®] exige aussi qu'on ouvre le marché à nos passagers en offrant toutes sortes de solutions pour satisfaire leurs besoins de transport rémunéré de personnes par automobile.

Le taxi satisfait déjà le service « sur demande » pour répondre à ces besoins en partie mais il ne faut pas ignorer les nouveaux modes de transport qui sont eux aussi en croissance. Il faut également considérer d'ores et déjà les nouveaux modes de transport qui émergeront dans le marché pour répondre à la demande. Nous sommes donc en faveur de l'économie de libre-marché quand il s'agit de transport rémunéré de personnes par automobile à YQB et au Québec en général.

Nous sommes aussi de fervents supporteurs des systèmes intégrés de transport utilisant la technologie et qui permettent notamment aux usagers de réserver, dans une même transaction, plusieurs modes de transport en vue d'atteindre une destination donnée.

Nous souhaitons vivement par ailleurs que ce mémoire ait pu vous faire valoir tous les avantages de ces nouvelles possibilités de transport. Nous sommes aussi d'avis que le projet de loi n° 17 va en général exactement dans le sens d'une plus grande ouverture des marchés ce qui nous amène à lui donner tout notre appui.