



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le lundi 6 mai 2019 — Vol. 45 N° 9

Consultations particulières sur le projet de loi n° 17 — Loi
concernant le transport rémunéré de personnes
par automobile (3)

**Président de l'Assemblée nationale :
M. François Paradis**

2019

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 lundi 6 mai 2019 — Vol. 45 N° 9

Table des matières

Auditions (suite)	1
Association du transport urbain du Québec (ATUQ)	1
Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)	13
Fédération québécoise des municipalités (FQM)	24
Ville de Montréal	35

Intervenants

Mme Christine St-Pierre, présidente

M. François Bonnardel
M. Richard Campeau
Mme Marie-Louise Tardif
M. Claude Reid
M. Gaétan Barrette
M. Frantz Benjamin
M. Gregory Kelley
Mme Ruba Ghazal
M. Joël Arseneau
M. Vincent Caron
Mme Agnès Grondin

- * M. Marc-André Varin, ATUQ
- * M. Alain Mercier, idem
- * M. Mario Gagnon, idem
- * Mme Stéphanie Deschênes, idem
- * M. Laurent Chevrot, idem
- * Mme Michelle Llambias Meunier, CCMM
- * M. Luc Simard, FQM
- * M. Maxime Girard, idem
- * M. Éric Alan Caldwell, ville de Montréal
- * Mme Sophie Mauzerolle, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le lundi 6 mai 2019 — Vol. 45 N° 9

Consultations particulières sur le projet de loi n° 17 — Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (3)

(Quatorze heures)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Merci beaucoup d'être parmi nous aujourd'hui. Donc, je souhaite la bienvenue à nos invités.

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 aujourd'hui afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 17, Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile.

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

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. Mme Montpetit (Maurice-Richard) sera remplacée par M. Kelley (Jacques-Cartier).

Auditions (suite)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, je vais procéder maintenant à la lecture de l'ordre du jour. Nous allons entendre aujourd'hui l'Association du transport urbain du Québec, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, la Fédération québécoise des municipalités et la ville de Montréal.

Je souhaite la bienvenue aux représentants de l'Association du transport urbain du Québec. Je vous rappelle que vous disposez de 25 minutes pour votre exposé, puis nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission.

Je souhaite la bienvenue au ministre, M. le ministre des Transports, ainsi qu'à l'équipe des députés du gouvernement, également les députés de l'opposition officielle, du deuxième groupe d'opposition et du troisième groupe de l'opposition.

Donc, je vous invite donc à vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent et à procéder à votre exposé. La parole est à vous.

Association du transport urbain du Québec (ATUQ)

M. Varin (Marc-André) : Merci beaucoup, Mme la Présidente, et merci à la commission de bien nous entendre, de nous avoir invités à contribuer, avec nos analyses et commentaires, au projet de loi. C'est très apprécié. Et de nous octroyer également du temps additionnel qui va au-delà de ce que vous faites habituellement, c'est très apprécié. Alors, on a assemblé une équipe d'experts pour vous faire des commentaires. Nous avons également envoyé un mémoire avec certaines recommandations.

Alors, rapidement, je vous présente, à ma droite, M. Alain Mercier qui est directeur général du Réseau de transport de la Capitale ici, à Québec, et, à sa droite, Me Stéphanie Deschênes qui est chef du service juridique également au RTC et qui est secrétaire générale de l'organisation. À ma gauche, j'ai Mario Gagnon qui est directeur de transport adapté à la Société de transport de Montréal. M. Gagnon est également coordonnateur du comité Transport adapté à La Tuque, à l'association. Et, à sa gauche, M. Laurent Chevrot, directeur Stratégies et expérience client au Réseau de transport de Longueuil. M. Chevrot est également vice-président Mobilité intégrée, on va parler aussi de mobilité intégrée, pour l'Association canadienne du transport urbain.

Alors, en quelques mots très rapidement l'ATUQ. L'ATUQ, c'est une association qui regroupe les neuf sociétés de transport du Québec, et, pour les besoins de l'analyse du projet de loi, nous avons également recruté ou inclus dans nos discussions le Réseau de transport métropolitain Exo qui se joint également à notre mémoire, à nos recommandations et qui a fait partie de l'équipe de travail également d'analyse.

Alors, l'association, essentiellement des rôles de représentation, des rôles d'étude, d'analyse, mais également l'échange de bonnes pratiques à travers une vingtaine de comités sectoriels à l'association qui regroupe naturellement tous nos membres, et également tout le volet des achats regroupés à la fois pour les véhicules et pour les pièces.

Il y a un modèle d'affaires assez intéressant d'échange et de collaboration au Québec. Il y a l'association des sociétés de transport.

Nous avons également été impliqués dans l'élaboration de la Politique de mobilité durable, et c'est tout à fait pertinent, selon nous, dans le cadre du projet de loi, quand nous allons parler mobilité intégrée et nouvelle mobilité.

Alors, pourquoi les sociétés de transport du Québec s'intéressent au projet de loi n° 17 sur le transport rémunéré de personnes? C'est pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, le transport adapté qui est une composante très importante de nos services et qui se fait en grande majorité, en très grande majorité, par des services de taxi avec des berlines ou avec des véhicules adaptés. Alors, le transport adapté se fait également en minibus en régie au sein des organisations, mais il y a un grand volume des prestations de service qui sont faites par l'industrie du taxi présentement.

On parle, en 2017, de 6,7 millions de déplacements de transport adapté auxquels vient s'ajouter à peu près 675 000 déplacements pour Exo. Alors, on parle de plus de 7 millions de déplacements au Québec qui se font par le taxi. Et ça donne des résultats et un modèle d'affaires qui a été établi qui fonctionne très, très bien et qui, en fait, ce modèle d'affaires, démontre, et il y a des chiffres à notre mémoire, un coût par course, un coût par déplacement dans les plus faibles, sinon les plus faibles en Amérique du Nord. Alors, il y a quelque chose d'intéressant de ce côté-là puisque 80 % des courses de transport adapté se font par le taxi.

Je vous parlais d'emblée de nouvelles mobilités. Alors, le projet de loi également va venir encadrer toutes les nouvelles mobilités. Les Uber, le taxi collectif, le transport à la demande, on va vous parler de ça également. Alors, c'est des solutions de microtransit, comme le taxi collectif, le transport à la demande. Ils vont utiliser le taxi, Uber ou d'autres fournisseurs également dans un système, un peu partout au Québec, de mobilité intégrée. Alors, c'est un sujet très important qui est traité dans la Politique de mobilité durable. C'est une opportunité très intéressante, d'où l'importance du projet de loi dans ce cadre-là, et on va vous parler de complémentarité de ces services-là aux services qui sont offerts par les sociétés de transport. Et, à première vue, il y a cohérence entre ce qui a été déterminé et élaboré en termes d'objectifs et d'orientation dans la Politique de mobilité durable, alors on voulait vous le dire d'emblée, avec ce qui est proposé dans le projet de loi n° 17.

Alors, dans les deux cas, transport adapté et nouvelle mobilité, nous avons des préoccupations, nous avons également des recommandations. Il y a des choses qui sont accueillies très favorablement. On vous en parlera grâce à mes collègues et sur différents sujets. Je passe la parole à M. Mercier pour poursuivre.

M. Mercier (Alain) : Merci, Mme la Présidente. Essentiellement, le projet de loi revoit en profondeur l'encadrement de l'industrie de transport rémunéré des personnes en passant d'un système règlement de l'offre et les prix par essentiellement un marché libre. Dans ce marché, le prix sera le mécanisme qui mettra en équilibre l'offre et la demande. L'offre sera ouverte, permettant l'entrée de nouveaux fournisseurs, tel qu'on a mentionné, comme Uber, Lyft, et il y en a d'autres, et aussi de nouveaux chauffeurs dans l'industrie. De l'autre côté, des chauffeurs actuels pourraient aussi quitter le métier. Pour l'instant, il est difficile de prévoir les impacts de projet de loi, surtout qu'ils pourraient varier selon les régions.

Il y a naturellement des nuances à cette généralité, mais essentiellement, ce qui est proposé, c'est de laisser les forces du marché réguler l'industrie, et l'ATUQ, comme organisme, appuie cette volonté. L'un des principaux enjeux affectant le transport adapté est présentement la pénurie des chauffeurs. Les intermédiaires peinent souvent à trouver des chauffeurs nécessaires pour livrer le service demandé. Cette pénurie affecte la fiabilité et la ponctualité du service. L'abolition de la gestion de l'offre apporte une solution concrète à ce problème en élargissant le bassin de fournisseurs de service. Encore, l'ATUQ accueille favorablement cette orientation.

Dans d'autres régions, il y a cependant un risque réel que la pénurie de chauffeurs persiste ou même se développe. Les chauffeurs iront où se trouvera la demande et au meilleur prix. Il peut donc y avoir des régions où l'offre de services serait limitée. Il peut aussi y avoir des moments de la journée où l'offre pour faire du transport adapté ou du transport à la demande, par exemple, sera limitée. Dans les centres urbains, où les fluctuations de demandes sont plus importantes, il serait certainement plus payant pour les chauffeurs de faire des courses, par exemple, à Québec versus, on pourrait dire, Saint-Augustin, ou dans la région de Montréal versus Saint-Jérôme. Dans les circonstances décrites, il pourrait en résulter une augmentation du prix dans ces secteurs pour attirer des chauffeurs et combler la demande. De plus, 50 % de nos déplacements se font en période de pointe, soit le moment où la demande pour le transport rémunéré de personnes est la plus élevée. Dans ces occasions, la tarification dynamique introduite par le projet de loi aurait une influence sur les coûts engendrés par les membres de l'ATUQ.

Rappelons-nous que nos services de transport adapté sont subventionnés par le gouvernement du Québec à la hauteur de 111 millions annuellement à travers différents programmes et que le reste des coûts sont assumés par les municipalités. L'effet de l'augmentation des coûts pourrait engendrer une limitation de l'offre de services offerts par les membres de l'ATUQ. Pour pallier aux éventuelles pressions budgétaires, le gouvernement devrait considérer une bonification des programmes de subvention.

En terminant, nous tenons à mentionner que l'élimination des agglomérations de services est reçue favorablement par les membres de l'ATUQ. Cela permettra d'optimiser les courses sans égard au territoire. On peut ainsi desservir plus de personnes avec les mêmes ressources.

• (14 h 10) •

M. Varin (Marc-André) : Mme la Présidente, j'invite M. Gagnon.

M. Gagnon (Mario) : Mme la Présidente, un aspect important du projet de loi consiste en la création de nouveaux statuts d'intervenant, que ce soit répondant ou répartiteur, qui remplacent les intermédiaires de taxi qui existent actuellement. Le modèle d'affaires du transport adapté avec l'industrie du taxi repose actuellement sur une relation opérationnelle établie entre les sociétés de transport et les intermédiaires de service. La performance et la qualité de service livré est mesurée de multiples façons par intermédiaires de services et, lorsque possible, en les comparant entre eux. Ce sont eux qui sont chargés de transmettre et faire appliquer les règles et consignes, et nos exigences de service aux chauffeurs. Les intermédiaires jouent un rôle essentiel à la réussite du modèle d'affaires de la livraison des services de transport adapté des sociétés de transport. Or, le statut d'intermédiaire disparaît dans la nouvelle loi. Les intermédiaires actuels devront choisir entre le statut de répondant ou celui de répartiteur.

Cette transformation soulève trois préoccupations. Premièrement, le statut de répondant, principalement en raison du lien de responsabilité envers ses chauffeurs, nous semble mieux adapté que celui de répartiteur à remplir les obligations de service inhérentes au transport adapté, mais il vient aussi avec des charges et des responsabilités supplémentaires qui

pourraient être hors de portée par nos fournisseurs actuels. Certains intermédiaires pourraient donc choisir le statut de répartiteur qui, à notre compréhension, accorde très peu de pouvoirs sur les chauffeurs. On se demande alors comment ces répartiteurs pourront assurer leurs obligations de service prévues au contrat du transport adapté, notamment en ce qui a trait à la qualité de prestation des services de chauffeur.

Notre seconde préoccupation est la suivante : Pour faire face aux charges et responsabilités du statut de répondant, des intermédiaires actuels pourraient plutôt choisir de se regrouper au sein d'un seul système de transport, ce qui leur donnerait une position plus avantageuse dans le nouveau marché du transport rémunéré des personnes. Selon toute vraisemblance, il y aura de tels regroupements d'intermédiaires. La possibilité d'assister à une concentration excessive des joueurs de l'industrie est une préoccupation majeure pour les sociétés de transport. La concurrence et la comparaison des fournisseurs de services est un levier essentiel pour la qualité de service. Si les sociétés de transport se retrouvent à terme face à un monopole, cela nuira à la capacité de négocier un service performant, de qualité et à juste coût. L'importance d'une saine concurrence s'est concrètement exprimée lors des moyens de pression récents des chauffeurs de taxi. La STM, qui fait affaire avec neuf intermédiaires de taxi, a été la seule société de transport à pouvoir maintenir l'intégralité de son service. Le gouvernement doit donc rester vigilant et prévoir, au besoin, des leviers pour que les sociétés de transport, la CTQ ou le gouvernement puissent assurer une saine concurrence dans le marché.

Troisièmement, enfin, les impacts de la transition sont une dernière source importante de préoccupation : regroupement d'intermédiaires, changement de statuts, arrivée de nouveaux concurrents, départ de certains chauffeurs. Les intermédiaires actuellement sous contrat avec les sociétés de transport pourraient avoir de la difficulté à livrer les services promis aux clients durant la transition. On demande au gouvernement de soutenir les sociétés de transport pour s'assurer qu'elles puissent continuer à offrir les services durant la transition. Le règlement de mise en oeuvre du projet de loi devrait prévoir des délais suffisants pour assurer une transition harmonieuse.

Pour ce qui est des véhicules, deux sujets de préoccupation. Le premier, la présence d'un nombre suffisant de véhicules accessibles, et le deuxième, l'absence de normes en termes de capacité pour les berlines. Dans le premier cas, en éliminant les permis, le projet de loi fait disparaître le principal incitatif qui existait pour opérer avec un véhicule accessible. Obtenir un permis restreint pour un taxi adapté était la seule façon de contourner le plafonnement de l'offre. Or, nous sommes déjà en manque d'opérateurs de ce type de véhicule en province.

Le projet de loi ne prévoit pas actuellement la taille des véhicules berline et de s'assurer qu'ils ont une capacité suffisante pour répondre aux besoins des clients à mobilité réduite et du service de transport adapté, accompagnateurs, jumelage, etc. Le transport adapté demeure un service de transport collectif, et la capacité de jumeler des clients est un paramètre essentiel pour l'optimisation de nos courses et l'efficacité de nos services.

Les sociétés de transport sont donc préoccupées. Le gouvernement doit rester vigilant et prendre des mesures au besoin pour assurer la présence d'un nombre suffisant de véhicules adaptés et des véhicules de type berline ayant une capacité normalisée. Nous avons également des préoccupations au sujet des inspections mécaniques annuelles qui ne sont plus obligatoires, des antécédents judiciaires qui n'incluent pas les infractions de nature sexuelle ou de fraude.

M. Varin (Marc-André) : Merci, M. Gagnon. J'invite Me Deschênes.

Mme Deschênes (Stéphanie) : Mme la Présidente. Alors, tel qu'on a entendu préalablement, le nouvel encadrement mis en place par le projet de loi n° 17 va évidemment participer à la mise en place de nouvelles mobilités sur le territoire, mais également modifier tout ce qu'on connaît actuellement du transport adapté. Alors, évidemment, pour ce faire, il y aura de multiples ententes qui vont devoir intervenir entre les sociétés de transport et les divers intervenants de l'industrie pour la mise en place de ces éléments-là afin que notre clientèle puisse bénéficier d'une offre de services qui soit diversifiée, suffisante et de qualité. Alors, dans ce contexte, les sociétés de transport doivent s'assurer d'une certaine flexibilité contractuelle. Alors, actuellement, cette flexibilité-là, elle existe puisque, pour ce qui est du transport par autobus et pour le transport adapté, les sociétés de transport peuvent conclure des contrats de gré à gré avec les partenaires.

Ce que les sociétés de transport souhaitent, c'est que cette flexibilité soit également prévue pour le transport rémunéré de personnes par automobile, donc également pour ce qui est du taxi collectif et du transport à la demande. En effet, il n'existe selon nous aucun motif qui justifie qu'on soit dans un mode de contractualisation différent en fonction du type de véhicule qu'on utilise, c'est-à-dire, par exemple, une automobile versus un autobus, ou encore en fonction de la clientèle qui est servie, soit une clientèle régulière versus la clientèle adaptée. Alors, à cet égard, l'ATUQ souhaite que les modalités actuelles de la Loi sur les sociétés de transport en commun soient maintenues non seulement pour le transport par autobus et le transport adapté, mais qu'elles soient également élargies pour tout transport rémunéré de personnes sous l'égide du projet de loi n° 17.

En complément à ce point, vous allez retrouver, dans notre mémoire, certaines mentions de demandes particulières formulées par Exo, c'est-à-dire le Réseau de transport métropolitain, qui actuellement ne bénéficie pas de cette alternative de contractualisation. Alors, globalement, Exo demande à être considérée comme une société de transport et que ceci soit fait explicitement afin de lui permettre de bénéficier des mêmes modalités contractuelles que celles qui sont prévues pour les sociétés de transport.

Évidemment, toutes ces ententes-là, ça ne sera possible qu'à condition que rien ne puisse empêcher une société de transport de pouvoir contracter avec des fournisseurs externes pour la livraison de son service de transport adapté, pour son taxi collectif ou le transport à la demande. Il est donc primordial que l'article 148 de la loi sur le taxi soit réintroduit dans le projet de loi n° 17 pour offrir cette sécurité aux sociétés de transport. Cette disposition-là est à l'effet qu'il n'y a aucune convention collective entre une société de transport et ses salariés qui ne peut restreindre le pouvoir de la société de

contracter pour assurer ce type de service là. Donc, c'est une disposition qui protège les sociétés de transport à l'effet qu'elles puissent pouvoir aller en services externes pour ces activités-là.

• (14 h 20) •

Il y aurait également lieu de préciser la nature du lien entre les sociétés de transport et les divers intermédiaires de l'industrie, c'est-à-dire qu'il s'agit évidemment d'une relation client-fournisseur et non pas une relation employeur-employé. Et, pour nous, cette précision-là, elle nous paraît particulièrement importante puisque, dans ce type de contrat là, on a une relation quasi quotidienne avec l'industrie, et les sociétés de transport ont un certain contrôle sur les chauffeurs. Alors, pour nous, ça assure une sécurité juridique entre les parties que ce soit spécifiquement prévu.

Enfin, il serait souhaité qu'une précision soit apportée au projet de loi n° 17 à l'effet que, lorsqu'il est référé aux droits et obligations d'une société de transport, on réfère, par la même occasion, à un organisme sans but lucratif qui est créé par cette société de transport là. Par exemple, à l'article 145 du projet de loi, on prévoit que pour faire du transport collectif une entente doit intervenir entre un répondant ou un répartiteur et la société de transport, mais ce contrat doit également pouvoir intervenir avec un organisme sans but lucratif créé par les sociétés de transport en vertu de leur loi. Voilà.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci. Vous avez encore 5 min 24 s.

M. Chevrot (Laurent) : Bonjour. Donc, on a beaucoup parlé de transport adapté, mais l'utilisation de taxis, Uber, Lyft et tous les autres fournisseurs de ce type par les autres sociétés de transport ne se limite pas à ces types de service.

Le sujet est particulièrement d'actualité pour deux raisons. Tout d'abord, les nouvelles mobilités, c'est un thème qui prend beaucoup de place dans l'actualité et notamment, à juste titre, dans la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec. Et ensuite, plus récemment, l'entreprise Uber, qui est déjà en place depuis plusieurs années, qui se prépare à émettre un premier appel public à l'épargne aux États-Unis, ce qui nous permet d'en connaître un peu plus sur ses intentions de développement.

Donc, le taxi collectif, le covoiturage, le transport à la demande sont des offres de transport qui doivent s'intégrer avec les réseaux structurants pour établir des systèmes bonifiant les réseaux de sociétés de transport et ainsi permettre d'offrir des solutions de mobilité du point d'origine au point de destination. On appelle ça la mobilité intégrée ou, dans sa déclinaison plus avancée, la «mobility as a service». Il est très important pour nous que les services offerts par les systèmes de transport soient complémentaires aux services offerts par les sociétés de transport et permettent, par exemple, du rabattement de services comme les autobus ou un mode de transport structurant. Le danger pour nous est clairement que ces services viennent compétitionner avec les lignes et réseaux existants au lieu d'être en complémentarité, et cette situation a plusieurs effets négatifs, notamment en réduisant l'achalandage de services existants tout en ne diminuant ni les GES ni la congestion routière, qui sont des objectifs très explicites de la PMD. C'est ce qui s'est produit d'ailleurs dans plusieurs grandes villes américaines.

À titre d'illustration à ce sujet, Uber a fait apparaître de ses objectifs dans son premier appel public à l'épargne. Initialement était clairement mentionné que les réseaux de transport urbains étaient vus comme des compétiteurs et qu'il s'agissait d'une opportunité de croissance des revenus de l'entreprise. Par la suite, Uber a semblé se raviser, mais, pour nous, le risque demeure réel et il est très préoccupant. Il faut donc que ces nouvelles mobilités soient complémentaires, et ce n'est pas explicitement reflété dans le projet de loi.

Nous croyons que les autorités organisatrices et les opérateurs publics de transports en commun doivent être en position de pouvoir autoriser de tels services lorsqu'il s'agit de transport collectif et organisé. À cet égard, notre mémoire recommande des modifications aux articles 59, 144 et 145 et en particulier l'article 144 qui devrait être élargi pour prévoir le transport à la demande qui n'est pas vraiment couvert précisément au projet de loi. Essentiellement, nous pensons que ces services doivent être contrôlés par une autorité qui s'assure de la complémentarité et de l'intégration. Nous croyons que les autorités organisatrices et sociétés de transport sont les mieux placées pour jouer ce rôle.

Finalement, l'accès à des données sur les courses effectuées, avec toute la protection et la confidentialité requises, évidemment, est nécessaire pour pouvoir analyser et planifier ces services dans une approche intégrée. Les autorités organisatrices devraient donc avoir accès à ces données fournies par les répondants et intermédiaires à la CTQ.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, il vous reste 2 min 20 s pour une conclusion.

M. Varin (Marc-André) : Deux minutes? Alors, pour conclure avec les dernières recommandations, nos recommandations au mémoire incluent également une exemption des redevances, qui ont été discutées et présentées, alors que c'est effectué, alors que les transports, les déplacements seraient effectués dans le cadre d'une entente avec une société de transport.

Il y a également des préoccupations qui sont mentionnées et décrites au mémoire quant à l'utilisation des voies réservées. C'est un instrument très, très intéressant pour les sociétés de transport et donc, avec une prolifération, alors... comment vont être gérées les voies réservées est une préoccupation pour les sociétés de transport. Et la nécessité pour les autorités, que ça soit le ministère des Transports, la Commission des transports du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec également, qui sont mis à contribution dans la gestion du transport rémunéré de personnes, de collaborer avec les sociétés de transport dans la mise en oeuvre du projet de loi, incluant l'établissement des divers règlements qui devront être établis pendant leur période de transition. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, merci. M. le ministre, la parole est à vous pour 23 min 30 s.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Salutations à mes collègues ministériels en ce beau lundi, les collègues de l'opposition aussi. Vous êtes salués, messieurs dames, merci d'être là.

Vous avez préparé un beau mémoire que j'ai pris le temps de lire ce matin et vous êtes assez explicites sur plusieurs points. Vous êtes des acteurs plus qu'importants, en termes de mobilité, en termes de transport collectif au Québec. Vous représentez neuf grandes sociétés au Québec. Et, depuis le dépôt de cette loi, on a entendu plusieurs acteurs dénoncer le fait que soudainement, le transport adapté au Québec, c'est terminé, on a oublié les personnes handicapées, on a oublié les plus démunis, on a oublié tout ce beau monde qui est supporté, aidé en grande majorité par vous, par vos clients, qui sont les sociétés de taxi, nécessairement, le client lui-même par la suite.

Ça fait 40 ans ou à peu près qu'on n'a pas modernisé ou touché à cette industrie pour des raisons x. Les nouvelles technologies, le véhicule autonome de demain, tout va changer, tout est chamboulé, et vous le savez très, très bien, puis la première chose où je veux vous amener, c'est qu'est-ce qui ne fonctionnait pas avec l'ancienne loi. Et là je vous amène... transport collectif, transport adapté, vos clients. Je sais très bien, là, que trois quarts de l'offre ou du service donné par ces sociétés est bien fait. C'est l'autre petit quart qui est peut-être problématique.

Donnez-moi l'ensemble... votre portrait d'aujourd'hui, là, si on n'avait pas déposé cette loi, là, voilà sept, huit semaines déjà. Qu'est-ce que vous vivez, qu'est-ce qui était, pour vous, encore une fois, le plus problématique dans les ententes que vous aviez, ce à quoi vous vous attendiez? Peut-être même pas dans cette loi où on est allés aujourd'hui. Donnez-moi votre portrait de l'industrie puis comment vous vous êtes adaptés avec, malheureusement ou heureusement, une certaine offre ou un certain, je pourrais dire... Vous dites : Il faut éviter la constitution de monopole ou d'oligopole. Vous savez très bien que présentement il y a des monopoles dans certains territoires. C'est indéniable, vous le savez, là, vous n'avez pas le choix de négocier avec untel. Pas Montréal, peut-être, là, mais dans d'autres régions, là, vous n'avez pas le choix. Alors, donnez-moi ce portrait que vous vivez présentement au Québec.

M. Varin (Marc-André) : Alors, deux enjeux principaux, deux enjeux principaux qui ressortent de la discussion qu'on a eue, particulièrement sur le sujet du transport adapté. Ils ont été mentionnés... il y en a un en particulier qui a été mentionné par M. Mercier, c'est la pénurie des chauffeurs. Alors, il y a une pénurie de chauffeurs. C'est un contexte dans lequel la demande est croissante et c'est une gestion contractuelle continue pour pouvoir trouver les ressources suffisantes pour pouvoir affecter les courses à des chauffeurs. Et, pour certaines régions, certaines agglomérations, c'est plus problématique que d'autres. Alors, l'enjeu numéro un, c'est la pénurie des chauffeurs.

L'enjeu numéro deux qui a été identifié, avec la présence de territoires très définis, c'est l'impossibilité de pouvoir optimiser les services. Alors, toute la question du retour à vide, d'envoyer une course puis de ne pas pouvoir ramasser quelqu'un à l'autre bout, pouvoir ramener un passager, un utilisateur au point d'origine, alors tout ça permettait... limitait la façon dont on pouvait optimiser les courses... donc les coûts qui viennent avec ça, également.

• (14 h 30) •

M. Mercier (Alain) : Peut-être, Mme la Présidente, peut-être, je pourrais rajouter un élément, c'est... Sur le modèle économique, je vais prendre Québec comme environnement, parce que je le connais très bien, la restriction de l'offre et la détermination des tarifs sur le territoire restreint essentiellement, qu'est-ce qu'on pourrait dire, le retour sur capital qui aurait pu permettre un développement de services sur le territoire. Comme tout le monde sait, la croissance du transport adapté dans les territoires au Québec, le taux de croissance est presque 100 % d'augmentation, qu'on a vu dans les dernières années. On parle dans les derniers 10 ans. Mais, pour combler cette demande-là, ça prend du développement. Ça prend du développement technologique, ça prend du développement au niveau de types de véhicules qui sont dans l'industrie, et, quand il y a un manque de retour de capital dans une industrie, bien, essentiellement, il n'y a pas d'investissement, il n'y a pas de développement.

Donc, les sociétés de transport, dans ce modèle-là, il fallait trouver des acteurs ou trouver des mécanismes à l'intérieur de nos ententes contractuelles pour essayer d'inciter les chauffeurs de taxi essentiellement de venir répondre à la demande. Et qu'est-ce qu'on a vu dans les dernières années, ces conditions de marché ne permettaient pas essentiellement de créer les incitatifs nécessaires pour investir dans un métier où essentiellement le taux de croissance de 100 %, dans notre cas, depuis 10 ans, aurait dû créer un marché intéressant, mais, en effet, c'est devenu un marché qui n'avait aucun incitatif pour le développement. Merci.

M. Gagnon (Mario) : Mme la Présidente, juste compléter. Effectivement, la pénurie de chauffeurs est un enjeu, mais pour compléter, M. le ministre, vous avez raison effectivement. Moi, pour travailler personnellement à Montréal, où est-ce qu'on a la chance d'avoir plusieurs contrats avec nous, quand je regarde mes collègues qui travaillent avec une société de transport ou même, à la limite, deux, c'est très difficile pour eux de pouvoir avoir une saine gestion contractuelle. Comparer les intermédiaires entre eux est un gage de succès pour être en mesure de monter le service vers le haut, de niveler vers le haut le service.

Alors, vous avez raison, il y a certaines places effectivement où on vivait déjà en situation de monopole, d'où d'ailleurs qu'on... là-dessus, on accueille favorablement l'ouverture des marchés.

M. Bonnardel : Donc, si je vous suis bien, la problématique que vous viviez depuis très, très, très longtemps, c'est de vivre cette situation de monopole, malheureusement, dans certains secteurs.

Et je pourrais vous poser une question facile. Je suis persuadé, si je vous dis, demain matin : Malgré que ça soit un monopole dans les territoires x, vous me diriez peut-être : François, je résigne le même contrat avec la même société parce que je suis satisfait. Mais, s'il y avait un autre joueur qui embarquait, qui était sur le territoire d'à côté, qui ne pouvait pas me desservir, je n'haïrais pas ça peut-être avoir son offre puis d'être capable de l'évaluer avec un concurrent. Est-ce que je me trompe?

M. Gagnon (Mario) : Bien, vous avez raison, effectivement. Je reviens encore sur Montréal. Malgré, vous savez, que c'est un contrat négocié gré à gré, on est en mesure de pouvoir mesurer leur travail lorsqu'on a plusieurs fournisseurs en étant... En ayant la chance de mesurer leur travail, on est en mesure de pouvoir influencer vers la hausse la bonification du volume d'affaires ou, si ça ne va pas, diminuer le volume d'affaires. Alors, c'est un incitatif vers la qualité de service important.

Si vous parlez à quelqu'un qui présentement travaille en situation de monopole, lui ouvrir un autre fournisseur qui irait en compétition, c'est clair que ça favorise la qualité de service.

M. Bonnardel : Je ne devrais pas vous la poser, parce que je suis au gouvernement, puis ça pourrait me... mais je vais le faire pareil, parce que plusieurs disent : Ah! l'industrie, c'est terminé. Parce que cette loi est déposée, soudainement, demain matin, le transport adapté ou ceux qui en font, il n'y en aura plus, les sociétés vont fermer.

La question que je me pose puis que je vous pose : Hormis Montréal, qui a une offre plus diversifiée, nécessairement, là, la société ou l'intermédiaire, peu importe, là, qui fait du transport adapté, qui a investi des sommes importantes, qui a bénéficié de déductions du gouvernement à hauteur de 25 % ou autres, puis vous êtes satisfait... puis corrigez-moi. Quand je dis, là, 75 % de l'offre est bien faite, est-ce que je me trompe?

M. Gagnon (Mario) : ...du tout. La satisfaction de clientèle est là.

M. Bonnardel : Donc, la satisfaction est là. Puis ce serait facile de rentrer dans le 25 % puis de vous donner des exemples. J'en aurais, mais je ne rentrerai pas là. Ça ne sert absolument à rien de vous dire : Ah! le 25 %, ils ne font pas une bonne job, service inégal, tarif, peu importe.

Donc, pour vous, les sociétés qui existent présentement, qui font ce travail au Québec n'ont pas à s'inquiéter, parce que vous me dites : Oui, je résignerais encore avec cette société parce qu'elle m'offre un bon service. Grosso modo, je peux lui donner une note de B, B plus, A, peu importe, selon les années. Je n'haïs pas l'autre côté, où tu peux me permettre, François, d'aller négocier avec un autre, mais il n'y a aucune raison que les 1 000 voitures au Québec — je donne un chiffre comme ça, là — les 1 000 voitures de transport adapté au Québec n'aient pas du travail demain matin.

M. Varin (Marc-André) : Mais l'enjeu en est un de changer les règles du marché, essentiellement, qu'on connaît présentement et l'incertitude qui vient avec ça, avec une ouverture... à la fois, c'est une opportunité pour avoir accès à un bassin de chauffeurs intéressant, mais, à la fois, ça peut vouloir dire que l'attrait du transport adapté, qui est un service un petit peu plus compliqué pour un chauffeur, ça demande plus d'interventions. Présentement, ce n'est peut-être pas aussi payant, de leur point de vue, que ça devrait l'être. Alors, il va peut-être y avoir un impact sur le financement, sur le coût de cette exploitation-là et sur, donc, le financement qui en sera requis. Cette incertitude-là, dans un an, un an et demi, deux ans, va mener à quoi? Est-ce qu'on risque d'aggraver, dans certaines régions ou à certains moments de la journée, la pénurie de chauffeurs ou est-ce qu'elle va pouvoir régler cette situation-là? Difficile pour nous présentement de le dire.

En ouvrant le marché, en abolissant les règles, essentiellement, ou en les remplaçant par d'autres règles, il y a une nouvelle dynamique qui va s'établir, et donc il y a des risques, puis il y a une transition à gérer. Alors, c'est un peu... la nature de notre mémoire, c'est de s'assurer qu'on met ça en place et qu'on reste vigilant par rapport à ce changement fondamental là pour s'assurer de continuer à donner un service de qualité au transport adapté, mais également aux autres utilisateurs.

M. Bonnardel : Mais ça, on peut dire aussi que c'est un service qui sera toujours demandé en période creuse, si je peux dire ainsi. Moi, signer une entente avec vous, ça m'assure nécessairement du transport. Vous dites, dans votre tableau, 6,7 millions de transports. Je me trompe? Pour 2017.

M. Varin (Marc-André) : Exact, oui, pour les sociétés de l'ATUQ.

M. Bonnardel : Les sociétés, donc, une augmentation de 24 % de 2012 à 2017, moyenne de 5 % par année. On est dans un contexte où on est la deuxième nation la plus vieillissante au monde après le Japon. On veut garder notre monde à la maison. C'est indéniable que c'est un marché que je trouve adéquat à servir, à desservir pour une population qui en demande puis qui en a besoin.

Donc, je vois mal, demain matin, puis si le travail est bien fait, que ces sociétés se disent : Bien, c'est terminé. Encore une fois, je prends le quart. Je pense que vous êtes conscients, puis on est tous conscients, puis ici, c'est penser client. Il y a des régions où on me disait : Il n'y en a pas, il n'y en a pas. Ce n'est pas compliqué, il n'y en a pas. Vous ne desservez même pas, mettons, le transport en commun dans certaines MRC ou certains secteurs. Si on pouvait aller signer un contrat, justement, avec une société qui est juste à cinq kilomètres de chez nous, mais on ne pouvait pas parce que c'était un territoire qui ne nous le permettait pas, je pense qu'on va même être capable d'offrir puis d'augmenter cette offre dans différents territoires que vous ne desservez peut-être même pas, là. Je vais plus loin dans mon analyse.

Alors, j'y vois juste des bienfaits, à moins que vous me corrigiez puis vous me dites : Tu as tort, là, mais...

M. Mercier (Alain) : M. le ministre, je pense que vous décrivez exactement qu'est-ce qui s'est passé dans la région de Québec, par exemple. La situation de l'industrie a été qu'on cherche... comme vous avez bien mentionné, la région de Montréal, le marché est un peu différent que le marché de Québec. Il y a eu des difficultés de capacité des intermédiaires. Il y a eu des intermédiaires qui ont cessé leurs opérations. Il y a eu des regroupements différents. La réalité était qu'une

société comme la nôtre — dans notre cas, c'est la Société de transport adapté de la Capitale, le STAQ — qui a mis en place des mécanismes contractuels pour essayer de stimuler une meilleure offre, pour répondre à la demande. Donc, on a donné des primes à l'industrie pour répondre à la demande, mais les structures sont assez rigides, surtout avec les différentes agglomérations. Là, maintenant qu'elles sont abolies, donc il y a une meilleure capacité de trouver la capacité dans l'industrie.

Avec une tarification un petit peu plus dynamique, ça va nous permettre essentiellement de mettre des règles de jeu claires, précises avec les fournisseurs de services qui vont leur donner l'incitatif nécessaire. Je vais juste vous relater, j'ai eu une rencontre avec tous les intermédiaires dans la région de Québec. On leur demandait : S'il vous plaît, dire à vos membres, les chauffeurs de taxi essentiellement, on veut croître, on veut vous donner plus de revenus, mais on veut que vous soyez là. Alors, on voit que le défi, essentiellement, c'est que, dans un marché restreint, l'offre va être restreinte.

• (14 h 40) •
M. Bonnardel : Donc, vous confirmez une chose : s'il y a tant de demande depuis les cinq dernières années, à partir de l'an prochain... on n'a pas les chiffres de 2018, mais je suis persuadé que ça a fait ça aussi, puis ce qui s'en vient devant nous, ce n'est pas à la baisse. Donc, si on continuait comme ça, la problématique, on la grossissait, là. C'est indéniable, là. Alors, le marché est là, la demande va aller en grandissant, mais l'offre qu'on leur proposait n'était pas nécessairement adéquate.

M. Varin (Marc-André) : ...l'offre devrait s'ajuster à la demande avec probablement ce qu'on appelle une influence très macroéconomique, l'influence à la hausse sur les prix, sur les coûts d'exploitation, donc sur le... Alors, si on veut signer des ententes avec des fournisseurs, avec des garanties de service, avec certaines obligations, il va probablement falloir y mettre le prix également pour s'assurer d'avoir ces ressources-là disponibles au moment opportun, là, quand on en a besoin.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je pense que j'ai des collègues qui veulent poser des questions.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, il reste à votre période 7 min 40 s. Donc...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui? Ah! il faut que je nomme. Député de Bourget, excusez-moi.

M. Campeau : Ma question s'adresse à Mme Deschênes. Je n'ai pas bien compris ce que vous vouliez faire par rapport à l'article 148. Pourriez-vous réexpliquer pourquoi vous voulez garder cet article-là dans le projet de loi n° 17 actuel, s'il vous plaît?

Mme Deschênes (Stéphanie) : L'article 148, c'est l'article qui existe actuellement dans la loi sur le taxi et qui protège les sociétés de transport contre toute disposition qu'il pourrait y avoir dans ses conventions collectives et qui ne lui permettraient pas de pouvoir aller à l'externe, donc, engager des fournisseurs externes pour ce type de service là.

Alors, cette disposition-là, elle est importante selon nous, parce que l'ensemble des sociétés de transport de La Tuque sous-traite en grande partie le service de transport adapté, donc, au profit de l'industrie privée à ce moment-là. Donc, on demande à ce que cet article-là soit réinséré dans la loi pour conserver la sécurité qu'elle nous procurait par rapport aux relations de travail et de conventions collectives.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Maintenant, je passe la parole à Mme la députée de Laviolette—Saint-Maurice.

Mme Tardif : Oui, bonjour. Merci. Merci, Mme la Présidente. Donc, on a entendu que le budget actuel qui est réservé est de 111 millions pour le transport adapté. C'est bien ça? Et vous souhaitiez que ce budget-là, ces subventions-là gouvernementales soient bonifiées. Pourriez-vous expliquer davantage, là, votre désir?

M. Varin (Marc-André) : Bien, peut-être que tu pourras compléter, Mario, mais le 111 millions qui est mentionné, c'est le niveau de subvention, à travers différents programmes du gouvernement du Québec, au transport adapté spécifiquement. Alors, les usagers en paient une partie également, et le restant, bien, ça vient des municipalités essentiellement à travers leur propre financement. On pourrait élaborer là-dessus si vous voulez.

Sur la hauteur ou quel est le montant additionnel qu'on pourrait prévoir de financement, très difficile à dire. On est un petit peu dans la conjecture en regardant une industrie qui va être essentiellement réécrite, avec des nouvelles forces du marché. Et quels seront les besoins en financement dans le futur? On ne s'est pas avancé jusqu'à essayer de proposer certaines analyses ou certaines recommandations de ce côté-là.

Mme Tardif : Mais vous demandez tout de même... J'ai bien compris tantôt, vous demandez de bonifier, mais vous n'avez pas de point précis. C'est ce que j'entends. Vous êtes coquin un peu, là. Vous voulez le plat de bonbons au complet.

M. Varin (Marc-André) : On recommande d'être vigilant, de bien suivre ensemble l'évolution de ce qui va se passer dans la prochaine année et les prochaines années, et, si besoin est, si on se retrouve dans une situation où les contrats doivent être négociés, les prix sont à la hausse, que le gouvernement du Québec soit au rendez-vous avec du financement pour pouvoir nous accommoder et nous appuyer.

Mme Tardif : Alors, vous attendez une ouverture éventuellement, si besoin est.

M. Varin (Marc-André) : Tout à fait.

Mme Tardif : C'est différent. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, il reste... M. le député de Beauharnois, il reste 4 min 20 s.

M. Reid : Parfait. Bonjour. Merci d'être là.

Tout à l'heure, vous avez mentionné une certaine crainte du regroupement des intermédiaires avec le nouveau projet de loi. Vous avez mentionné, je crois que c'est au niveau de la STM, on négocie avec neuf intermédiaires, puis ça peut être un problème en région, un pseudogroupement. Mais comment c'est vécu actuellement? Parce qu'à ma connaissance je pense qu'il y a une certaine forme de monopole dans des régions. Comment vous entrevoyez ça ou comment on peut... pas contourner, mais comment le projet de loi n° 17 pourrait améliorer ça?

M. Gagnon (Mario) : Je vous confirme que présentement, effectivement, dans certaines régions, c'est encore difficile. Effectivement, il y a des enjeux de monopole, d'où la raison qu'on trouvait que d'avoir une ouverture à l'offre de services, c'est clair que ça donne la chance à certaines villes de pouvoir négocier avec plus qu'un intermédiaire, d'où la chance, comme je disais tantôt, de pouvoir comparer le service et être en mesure de donner ou de partager le volume d'affaires à celui qui donne la meilleure qualité de service.

M. Reid : Mais cette crainte-là de regroupement est justifiée comment?

M. Gagnon (Mario) : C'est surtout à Montréal parce que... présentement, la chance qu'on a, c'est effectivement d'avoir plusieurs intermédiaires. Notre compréhension est celle qu'on nous dit, des intermédiaires, c'est qu'eux ne seraient pas en mesure de pouvoir devenir des répondants, et, s'il y avait peu de répondants à Montréal pour faire affaire avec nous... et c'est là qu'on tomberait peut-être, possiblement, en monopole, ce qui ne serait pas favorable pour nous.

Notre crainte, et peut-être que notre compréhension, elle n'est pas bonne, c'est au niveau des répartiteurs. Est-ce que le lien entre le répartiteur et le chauffeur est assez fort pour être en mesure de pouvoir gérer la qualité de service? C'est la différence. Avant, on avait un intermédiaire. Maintenant, le projet de loi sépare les deux types d'intermédiaires, un répondant avec plus de liens avec le chauffeur, et celui du répartiteur qui, selon notre compréhension, n'a pas beaucoup de liens. Et, pour nous, ça, c'est important, comme on disait tantôt, le lien de gestion avec le chauffeur. Donc, c'est à Montréal qu'on disait qu'on avait peur de monopoles.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Lavolette—Saint-Maurice, vous avez encore deux minutes.

Mme Tardif : Merci, Mme la Présidente. Donc, par rapport à Exo, vous souhaitez qu'elle soit reconnue comme société de transport. Pourquoi?

Mme Deschênes (Stéphanie) : Oui. Bien, en fait, ce que j'exprimais tout à l'heure, c'est qu'actuellement, dans la loi sur les sociétés de transport, il existe certaines dispositions qui donnent aux sociétés de transport une certaine flexibilité contractuelle. Et Exo ne fait pas partie des neuf sociétés de transport instituées en vertu de cette loi-là, et il n'y a pas de référence dans leur loi à l'application de ces articles-là qui nous permettent cette flexibilité contractuelle là.

Alors, ce qu'Exo demande, c'est que, pour l'application du projet de loi n° 17, elle soit considérée au même titre qu'une société de transport pour bénéficier de la même souplesse que celle qui est accordée aux sociétés de transport.

M. Mercier (Alain) : De façon plus globale, et on parle ici au nom d'Exo, la loi, parce qu'ils ont leur propre loi du réseau de transport métropolitain... n'est pas couverte dans le projet de loi, et ils ne tombent pas sous la catégorie d'une société de transport sous la Loi sur les sociétés de transport en commun. Alors, ils se trouvent un petit peu dans un vide ici et ils se sentent un petit peu laissés pour compte, alors qu'ils ont besoin... ils agissent au même titre que les sociétés de transport qui sont représentées ici. Ils agissent de la même façon, ils passent des contrats et ont les mêmes responsabilités, en transport adapté entre autres. Donc, ils voudraient avoir les mêmes possibilités, les mêmes moyens.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il vous reste 30 secondes.

Mme Tardif : Est-ce que ce que vous dites... Est-ce que je dois comprendre que ça leur enlève des avantages qu'ils ont actuellement ou s'ils restent au même niveau? Est-ce qu'ils perdent quelque chose avec la nouvelle loi, comme elle est là, ou ils en veulent plus, tout simplement?

M. Varin (Marc-André) : Bonne question. Le gré à gré, ils ne l'ont pas présentement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le député de La Pinière, vous avez 15 min 40 s.

M. Barrette : Merci, Mme la Présidente. Alors, madame, messieurs, je vais aller directement aux questions. Bienvenue. Excusez-moi d'être en retard, j'ai été kidnappé par les médias, mais j'avais du plaisir quand même.

Alors, écoutez, vous savez, dans l'étude de ce projet de loi là, les consultations sur ce projet de loi là, le ministre nous dit toujours que ça va être mieux après, et j'espère que ça va être mieux après. Je le souhaite, évidemment. Quand

je vous écoute, je ne suis pas sûr que ça va être mieux après. Et le ministre nous dit, là, puis là je vais vous demander si vous êtes d'accord avec le ministre, le ministre nous a dit, là, que dans votre domaine, dans le transport adapté, que vous contractez avec différents chauffeurs et autres personnes, 75 % des services sont très bien, 25 % sont peut-être critiquables. Peu importe le choix des mots, là, il y a un 25 % qui serait imparfait, 75 %, ça va bien. Est-ce que vous êtes d'accord avec cette affirmation-là?

• (14 h 50) •

M. Gagnon (Mario) : En fait, 75 %, 25 %, je ne peux pas comprendre... je ne connais pas d'où vient le chiffre, mais je peux vous dire qu'en transport adapté, ce que je connais de la province, en grande, grande, grande partie, le service est bien, le service est très bien. Que ce soit en minibus, que ce soit en taxi, il est très bien. Malheureusement, la seule erreur qu'on va faire dans une journée, peu importe la ville, c'est cette erreur-là qui va faire que ça rejaillit sur l'ensemble du service de transport adapté. C'est un service personnalisé, porte-à-porte, avec une clientèle démunie, qui est dépendante de notre service.

Alors, je vous dirais que juste à Montréal, en termes de chiffres, ça fait des années qu'on fait des sondages satisfaction clientèle, on était toujours en haut de 90 %. Cependant, M. le ministre, il a quand même raison qu'il y a certaines régions, effectivement... la question de capacité, c'est une question d'aller... je vous dirais, là, avoir accès à des véhicules. Je parlais à mes collègues encore récemment, puis ils m'ont dit : Mario, tu as la chance d'aller à la commission parlementaire. Eux, ils manquent de vans adaptées, alors c'est une question de capacité, pour l'instant.

M. Barrette : Je comprends très bien là-dessus. Ce n'est pas la même chose de dire qu'il manque de la capacité que de dire que 25 %, je pourrais vous donner un paquet d'exemples que ce n'était pas exactement correct, comme ça a été un peu insinué.

Vous nous dites clairement qu'il y a un risque dans le projet de loi n° 17. Vous nous dites clairement que ce qui est écrit tel quel, là, ce n'est pas une garantie que ça va être mieux après. C'est clair, votre intervention, pour moi, là, il y a un risque. Alors, pour pallier à ce risque-là, quels sont... Puis moi, ça m'inquiète, je vais vous dire, hein, parce que, quand le ministre nous dit : 25 %, on se pose des questions, là — je vais le placer comme ça, parce que ce n'est pas les mots qui ont été utilisés — s'il y a un risque pour ce qui va bien, imaginez le risque pour ce qui ne va pas bien. C'est un méchant risque additionnel, là. Et vous, vous nous dites : Pour l'ensemble de l'oeuvre, il y a un risque.

Est-ce que le projet de loi n° 17 est suffisamment solide pour éviter ce risque-là? Moi, j'ai l'impression que non et, dans le mémoire que vous nous présentez, qui est excellent, je ne suis pas sûr que je vois toutes les solutions pour éviter ce risque-là.

M. Mercier (Alain) : Mme la Présidente, les deux risques qu'on voit et les mitigations de ces risques-là, en premier, un, ça va passer par la nature du prix. Et le prix n'est pas pour le client, parce que les tarifs sont régis par les sociétés de transport, mais essentiellement le prix qu'on va payer le fournisseur de services.

Pour vous donner un exemple, on a passé à travers une crise assez importante à Québec à l'automne au niveau de manque de capacité, qui a perduré quand même jusqu'au mois de mars, à peu près, là, et on a mis en place un autre système de rémunération pour les chauffeurs de taxi pour assurer la capacité. Généralement, à Québec, on requiert environ 125 véhicules par jour, pour le transport adapté, de l'industrie du taxi, et on tournait autour de 60 à 80 véhicules par jour, donc un manque assez important. Donc, on a rémunéré l'industrie à l'heure au lieu par le taximètre. On a réussi à combler la différence, mais à une prime de 20 %, essentiellement, une prime de coûts.

Donc, oui, il y a des solutions quand on ouvre le marché pour laisser le prix déterminer l'équilibre entre l'offre et la demande. Donc, ça, c'est l'élément de risque qu'on voit, mais qui peut être aussi compensé dans certains marchés.

M. Barrette : Permettez-moi... Ce que vous venez de dire, si j'ai bien compris et je peux avoir mal compris, ce n'est pas le marché qu'on ouvre et qui laisse déterminer le prix. Ce que vous nous dites, c'est qu'il vous faut un volume de fournisseurs de services suffisant puis, pour l'avoir, il faut avoir un prix compétitif, mais qui vient en quelque part de vous, donc de l'État, parce que c'est l'État... bien, l'État, on s'entend, le public, on s'entend, là.

Alors, ce que vous me donnez comme message, là, puis corrigez-moi si je me trompe, pour éviter le risque, là, il faut avoir dans le monde du taxi, parce que, mettons, on parle du taxi spécifiquement, il faut une garantie de protection d'un volume pour attirer des chauffeurs avec un prix qui va faire qu'ils vont venir. Est-ce que je vous comprends bien? Parce que ça, ce n'est pas dans la loi, et, si c'est une ouverture de marché complètement, là, ça ne va pas faire ça, à mon avis.

M. Mercier (Alain) : Mme la Présidente, en effet, qu'est-ce qui va arriver essentiellement dans certains secteurs, dans certains marchés, le prix, qui est sous la responsabilité des sociétés de transport, va être géré en fonction de l'évolution du marché parce que ça va créer un peu de volatilité. Je pense, M. Varin a bien mentionné, c'est la transition, la période de transition qui va être importante. Le marché va trouver son prix juste dans le marché, avec son offre juste, par des moyens contractuels.

M. Barrette : Une dernière question, et je vais passer la parole à mon collègue dans un instant, parce qu'on n'a pas beaucoup de temps, nous. Est-ce que je comprends correctement que ce que vous nous dites, c'est qu'on doit protéger un volume d'activités pour, par exemple, les taxis?

M. Mercier (Alain) : Non, pas du tout, pas du tout. Il faut laisser les sociétés, par mécanismes contractuels, assurer qu'on crée suffisamment d'offre à un prix, basé sur les conditions du marché, qui va être établi dans la loi. Durant

cette période d'insécurité, on ne sait pas trop qu'est-ce qui va être dans la loi, comment ça va marcher. Il y a une inquiétude, et un marché qui ne connaît son prix de revient, bien, c'est sûr et certain, on a de la difficulté à créer l'équation entre l'offre et la demande, présentement. Donc, cette période de transition est toujours la partie plus risquée...

M. Barrette : ...la parole à mon collègue, monsieur...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Député de Jacques-Cartier ou Viau? Viau?

M. Barrette : Viau.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez la parole.

M. Benjamin : Merci, Mme la Présidente. Merci pour votre présentation. Donc, je salue les représentants, mais particulièrement M. Gagnon, donc, avec qui on a eu la chance de collaborer dans une vie antérieure sur les enjeux de qualité de services au niveau du transport adapté.

Donc, vous spécifiez à plusieurs reprises, dans votre mémoire, l'instabilité de l'offre, notamment, particulièrement à la page 3, durant la période de transition. Pourtant, vous mentionnez ainsi que vous accueillez favorablement l'abolition des territoires, alors que ceux-ci permettent de contrer un phénomène que vous décriviez en ces mots dans votre mémoire : «Le risque de voir certaines régions desservies par un trop grand nombre de chauffeurs tandis qu'une pénurie sera constatée pour d'autres...»

Alors, ma question, ma première question : Pourquoi accueillez-vous favorablement une mesure dont vous connaissez très bien les effets pervers en termes de concentration du marché, d'accessibilité, et de services, et de coûts de services aussi?

M. Varin (Marc-André) : Je ne pense pas qu'on connaît très bien puis qu'on peut prévoir exactement. Ce n'est pas ça qu'on dit dans notre mémoire. On dit qu'on ouvre le marché. En le soumettant aux forces du marché, il peut se trouver des situations où certaines régions, territoires, lieux ou même des moments de la journée... On parlait de moments de la journée où il y a des grandes périodes de demande, en période de pointe, le matin, et lors d'événements spéciaux, disons.

Alors, il pourrait y avoir des situations dans lesquelles ça pourrait être problématique, des lieux ou des moments où il y aurait des pénuries ou de la difficulté à avoir accès à de l'offre. Et, pour pouvoir combler ce manque-là, il va falloir le négocier dans les ententes, avec des garanties de service, ce qui peut pouvoir nécessiter les coûts additionnels, un prix plus élevé, donc possiblement du financement.

M. Benjamin : Un autre enjeu qui me préoccupe énormément, c'est tout ce qui concerne la complémentarité des services. C'est un élément clé sur lequel vous revenez très souvent d'ailleurs dans votre mémoire, cette complémentarité, sans contredire la clé de voûte d'un système de transport complet et efficace. Vous spécifiez aussi que cette complémentarité peut s'obtenir si l'on permettait aux autorités organisatrices et aux STC d'avoir les moyens de s'assurer de cette complémentarité dans l'organisation de l'offre de services.

Alors, ma question : Qu'est-ce qu'il y a, dans ce projet de loi, tel qu'il est rédigé en ce moment, vous semble aller à l'opposé de la complémentarité de services, de nouvelles mobilités? Et quels mécanismes législatifs pourraient venir bonifier, selon vous, ce projet de loi pour donner des moyens aux autorités organisatrices de la STC?

M. Chevrot (Laurent) : Essentiellement, le gros risque qu'on voit, c'est qu'il y ait une déréglementation de la possibilité de chaîner des déplacements. Donc, il y a une possibilité pour les systèmes de transport de faire plusieurs adresses et de recréer, de manière dynamique, une offre de transport collectif. Actuellement, la réglementation ne le permet pas.

Donc, ce qu'on reconnaît, c'est qu'il y a des endroits où ça va apporter un complément à l'offre qui va être appréciable. Donc, de manière générale, on accueille favorablement cette disposition-là. Mais, en revanche, dans les endroits où il y a déjà des systèmes de transport collectif efficaces, on souhaiterait s'assurer qu'on puisse contrôler cette complémentarité-là en donnant des autorisations ou en contractualisant et puis avoir différents moyens, mais de faire en sorte que les services qui vont se rajouter seront vraiment complémentaires et ne viendront pas en concurrence.

Ce qu'on a pu voir, dans plusieurs exemples, aux États-Unis ou ailleurs, ou même quand on parle avec certains systèmes de transport au Canada, c'est que les marchés les plus faciles à aller chercher pour eux, c'est les marchés où il y a déjà beaucoup de demande, donc où il y a déjà beaucoup d'offre en transport collectif. Donc, ce qu'on voudrait éviter, c'est qu'on se retrouve avec des systèmes concurrents qui doublent des lignes d'autobus, où leur gagne-pain soit en fait d'aller chercher des clients de l'autobus pour remplir des véhicules à côté.

Donc, pour nous, c'est assez simple, il suffit d'adresser la question d'une organisation, de trouver des mécanismes d'organisation. Il y a déjà des sociétés et des autorités organisatrices qui sont capables de le faire, qui le font pour d'autres moyens de transport. Donc, c'est de penser à cet élément-là qui, selon nous, permettrait de répondre à ce risque-là.

• (15 heures) •

M. Varin (Marc-André) : Si je peux me permettre d'ajouter, la Politique de mobilité durable fait déjà référence à de tels mécanismes, où il y a certaines mesures ou orientations, du moins, qui sont établies dans la Politique de mobilité durable justement pour s'assurer qu'il y a cette coordination, organisation de cette mobilité intégrée. Alors, il faut que ça aille dans ce sens-là.

M. Benjamin : Sur l'enjeu du financement, vous mentionnez dans votre mémoire que la libre concurrence qu'entraînera le projet de loi n° 17 devrait être accompagnée d'incitatifs qui nécessiteront du financement accru afin

d'assurer qu'un nombre suffisant de chauffeurs continue d'offrir le service de transport adapté et de taxi collectif sur tous les territoires et à tout moment de la journée. Un peu plus loin, à la page 18 de votre mémoire, vous chiffrez la part restante, afin de financer à 100 %, à 72 millions en 2016.

Alors, la question : En 2019-2020, avec l'augmentation des incitatifs, notamment écologiques, à se tourner vers le transport en commun, à combien se chiffre la part restante afin de financer à 100 % ces services de transport adapté? Et avez-vous une projection sur plusieurs années de l'augmentation du financement nécessaire au bon fonctionnement d'un service comme le transport adapté?

M. Varin (Marc-André) : Je dois avouer que non, on n'a pas ces chiffres-là. On ne les a pas calculés dans le cadre du mémoire sur le projet de loi. Cependant, ça devrait être relativement facile à pouvoir déterminer exactement quelles sont les parts qui sont assumées et qui sont financées ou assumées par les municipalités et quelles parts viennent également des usagers eux-mêmes. Malheureusement, on n'a pas ces chiffres-là avec nous.

M. Benjamin : Est-ce que, Mme la Présidente, ce sont des informations qu'éventuellement, lorsque vous les aurez, vous pourrez les faire parvenir, donc, à la commission?

M. Varin (Marc-André) : Certainement, certainement.

M. Benjamin : Et la dernière question. Donc, M. Gagnon, je vous ai entendu parler, avec grand intérêt d'ailleurs, de la qualité du transport adapté, notamment à Montréal, donc l'expérience montréalaise. Et pour vous, aujourd'hui, en quoi ce projet de loi est bénéfique par rapport à l'expérience, par exemple, là, l'expérience montréalaise en matière de transport adapté?

M. Gagnon (Mario) : Depuis deux ans, on a vu significativement une baisse de notre capacité de répondre à la demande et la croissance en raison de la pénurie de chauffeurs. C'est des faits, c'est mesuré. Depuis 2017, on est en mesure de vous faire la démonstration qu'on manquait de chauffeurs.

À ce niveau, j'ai eu la permission de mon conseil d'administration, chez nous, pour être en mesure de pouvoir continuer à faire le service, et faire face à la croissance, et fidéliser les chauffeurs, d'avoir un nouveau contrat où est-ce qu'on a bonifié le contrat de 7,7 %, ce qui est quand même significatif, pour être en mesure de fidéliser les chauffeurs avec nous actuellement. Alors, c'est vraiment une question de capacité. Alors, c'est pour ça que, lorsqu'on dit qu'on accueille favorablement au niveau de l'ouverture des marchés, ça fait partie de ce qu'on a vécu.

M. Benjamin : Merci. Donc, je cède la parole à mon collègue.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Jacques-Cartier, il reste 1 min 20 s seulement.

M. Kelley : Merci, Mme la Présidente. Juste très rapidement, concernant la recommandation n° 9 sur la formation, c'est quoi, votre vision de la nouvelle formation minimale?

M. Varin (Marc-André) : ...spécifiquement de formation, donc, pour le transport adapté? On est toujours sur le sujet du transport adapté.

Alors, d'après ce que je comprends, il n'y a aucune exigence qui est mentionnée dans le projet de loi. Il faut travailler là-dessus. Il faut élaborer un programme de formation, il faut qu'il y ait une formation minimale qui soit exigée de la part des chauffeurs qui sont appelés à faire du transport adapté. Il y a des situations particulières, et, pour s'assurer d'une qualité de service et d'un bon traitement des usagers, cette formation-là, selon nous, elle est obligatoire.

M. Mercier (Alain) : Et cette formation-là peut être spécifiée à l'intérieur d'un processus contractuel, où les sociétés de transport peuvent aussi maintenir un standard minimum qu'on va imposer sur l'industrie par des moyens contractuels.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, maintenant, nous allons passer au deuxième groupe d'opposition, avec la Mme la députée de Mercier, pour 3 min 55 s.

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Merci beaucoup. Donc, comme j'ai peu de temps, je voulais juste que vous reveniez sur la question de la pénurie de chauffeurs parce que ce n'est pas la même chose, la réalité en centre urbain ou, par exemple, en région. Alors, en abolissant les agglomérations, les chauffeurs, je veux dire, ils ne seraient pas tentés d'aller vers les grands centres urbains, là où il y a plus de demande, au lieu de rester dans les endroits beaucoup moins desservis. Ce serait moins rentable, moins profitable pour eux de rester. Vous n'avez pas cette crainte-là avec ce projet de loi là?

M. Varin (Marc-André) : En fait, oui, c'est même expliqué... c'est même à notre mémoire. Dans certains cas, quand on parlait tout à l'heure de Saint-Augustin ou de Saint-Jérôme, il peut y avoir, dans un marché ouvert, la possibilité que certains chauffeurs décident d'aller à des endroits où c'est plus payant, où la demande est plus élevée, où le chiffre d'affaires va être plus intéressant et en effet de partir de leur région... peut-être que cette situation-là serait plus dans un contexte périurbain que régional, pour venir travailler aux endroits et au moment de la journée où ce sera plus payant. Alors, on l'a identifié comme étant un risque.

Alors, la façon qu'on pourrait combler ça, c'est dans des ententes contractuelles, encore une fois, avec des garanties de service et, au besoin, y mettre le prix, si le coût est à la hausse, pour pouvoir sécuriser ces ressources-là.

Mme Ghazal : Donc, c'est un risque qui reste si on laisse le projet de loi tel quel. Vous avez parlé un petit peu des villes américaines, de ce qui se passe, toute la question de la mobilité intégrée qui est très importante, parce que, si on veut lutter contre les changements climatiques, le transport en commun est extrêmement important. Puis souvent on en parle dans les endroits qui sont bien servis, mais il y a beaucoup d'endroits au Québec où est-ce que c'est très, très mal desservi, et la mobilité intégrée, qu'on parle de taxibus, de transport à la demande, et tout ça, ce sont des moyens importants.

Donc, si je comprends bien, cette déréglementation-là, ce projet de loi pourrait avoir l'effet inverse et, dans le fond... tout à l'heure, vous avez parlé qu'il serait en concurrence avec le transport collectif. Donc, dans notre lutte aux changements climatiques, aux gaz à effet de serre, le projet de loi va exactement à l'encontre de ça.

M. Chevrot (Laurent) : S'il n'y a aucun ajustement pour assurer une organisation, c'est un risque, effectivement. Par contre, on croit vraiment que l'ajustement pourrait être assez simple sur une obligation soit d'autorisation ou de contractualisation, qui pourrait faire en sorte qu'on pourra encadrer cette complémentarité-là et là, au contraire, on se retrouverait à avoir des nouveaux intrants qui permettraient de bonifier l'offre de transport et donc aller dans ce sens-là.

Mme Ghazal : Donc, il faudrait encore d'autres... des ententes contractuelles. Oui, allez-y.

M. Varin (Marc-André) : Dans un contexte de... on ne parle pas nécessairement de covoiturage, mais de transport collectif organisé, professionnel, avec des horaires et tout ça, là, dans ce contexte-là, nous proposons qu'il y ait des ententes avec les sociétés de transport justement pour s'assurer qu'il y ait une coordination et que justement on évite la question de compétition par rapport aux réseaux des sociétés de transport.

Mme Ghazal : Puis un dernier point, parce qu'il me reste une minute, pour le transport adapté, la tarification dynamique, telle qu'elle est mise maintenant dans le projet de loi, pourrait avoir un effet négatif sur, par exemple, les gens les plus vulnérables, là, ceux qui ont besoin de transport adapté, sur le prix. Juste peut-être revenir sur ce que vous demandez par rapport à la tarification dynamique. Oui, allez-y.

M. Mercier (Alain) : Oui. Certainement, il faut rappeler que c'est les sociétés de transport, dans le transport adapté, qui autorisent les tarifs que le client paie. Donc, c'est la même tarification que... comme le réseau régulier. Alors, le client... les personnes vulnérables ne sont pas affectées par la tarification dynamique. C'est la société de transport qui va voir les coûts varier selon le mode dynamique. Donc, c'est la société de transport qui absorbe la variation de prix et le client va toujours payer le titre tel qu'il est prescrit par les conseils d'administration des sociétés sur le territoire.

Mme Ghazal : O.K. Parce que les prix sont déjà...

M. Mercier (Alain) : Les prix sont décidés.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est terminé, Mme la députée. Alors, maintenant, passons au troisième groupe d'opposition, M. le député des Îles-de-la-Madeleine, pour 3 min 55 s.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Alors, je vais aller droit au but. D'abord, pour positionner les sociétés de transport que vous représentez, quelle est la part de financement gouvernemental moyen de toutes vos sociétés?

M. Gagnon (Mario) : 56 % sur les coûts de transport adapté, c'est en moyenne.

M. Arseneau : Et toutes ces sociétés-là fonctionnent en situation monopolistique?

M. Gagnon (Mario) : Non. Avec les fournisseurs?

M. Arseneau : Non, dans un marché urbain.

M. Gagnon (Mario) : Sur leur territoire? Territoire, oui.

M. Arseneau : Donc, c'est simplement pour établir qu'a priori le transport collectif urbain n'est pas rentable à proprement parler et n'est pas exercé dans un mode de libre concurrence. On peut se dire ça?

En quoi est-ce que libéraliser complètement le transport, que vous dites complémentaire, là, le transport de personnes par taxi pour les personnes à mobilité réduite, ainsi de suite... comment pensez-vous que ça peut s'exercer de façon rentable, dans un marché concurrentiel, sans aucune règle ou presque?

M. Chevrot (Laurent) : Pour les sociétés de transport? Pour le...
• (15 h 10) •

M. Arseneau : Pour vos vis-à-vis, avec qui vous voulez remplir des contrats à meilleurs coûts?

M. Mercier (Alain) : Mme la Présidente, peut-être je peux faire une tentative de réponse. Essentiellement, le seul élément qui pourrait rendre un organisme de transport public rentable, dans notre cadre qu'on voit en Amérique du Nord, essentiellement parce que notre rentabilité est pas mal pareille à travers l'Amérique du Nord... des grandes villes ont peut-être une rentabilité un petit peu plus élevée, mais c'est la tarification qui détermine ou... la contribution municipale est très importante au Québec. Alors, pour remplacer ça...

M. Arseneau : J'ai mal formulé ma question, visiblement. Ce que je vous dis, c'est que vos vis-à-vis, avec qui vous signez des contrats, vous souhaitez que les tarifs soient plus compétitifs, mais est-ce que c'est véritablement réaliste de penser qu'on puisse être plus rentable quand la compétition est exacerbée?

M. Mercier (Alain) : Mme la Présidente, ce n'est pas la tarification plus concurrentielle, c'est la capacité de répondre à la demande d'une façon où équilibrer l'offre et la demande. C'est ça, le problème, présentement, dans notre industrie. C'est que la demande varie et l'offre est fixe. Donc, à des moments, il y a suffisamment d'offre pour servir un marché et, à d'autres moments, il y a une incapacité du marché à servir, parce que l'offre est contrôlée et la tarification est contrôlée.

M. Arseneau : Oui, mais, si vous permettez, en quoi est-ce que la loi va améliorer la situation dans les régions éloignées, par exemple?

M. Varin (Marc-André) : Régions éloignées veut dire hors des grands centres?

M. Arseneau : Hors des grands centres, oui.

M. Varin (Marc-André) : On est l'Association du transport urbain du Québec, alors les membres...

M. Arseneau : ...dans les zones périphériques, disons?

M. Varin (Marc-André) : Alors, encore une fois, avec, nous l'espérons, avec les forces du marché qui vont permettre d'avoir une offre additionnelle qui va permettre d'avoir les chauffeurs additionnels pour pouvoir combler les besoins. Encore une fois, avec cette dynamique d'offre et de demande, donc, avec laquelle il va falloir s'assurer de bien rémunérer les chauffeurs de taxi pour qu'ils soient disponibles et acceptent de prendre des courses.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il reste 30 secondes, M. le député.

M. Arseneau : Donc, est-ce que vous êtes rassurés sur la possibilité que les chauffeurs trouvent ça plus attrayant dans un nouveau cadre déréglementé et plus payant, notamment, là, pour les services pour personnes... le transport adapté?

M. Varin (Marc-André) : S'ils trouvent ça plus attrayant, si c'est attirant pour eux, ça veut dire qu'on devrait en avoir plus. Donc, l'offre devrait être supérieure, ce qui devrait nous aider, nous l'espérons, dans le cadre de la pénurie des chauffeurs que nous avons pour effectuer les services de transport adapté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, je vous remercie infiniment pour votre présence à cette commission. Nous allons suspendre quelques instants pour inviter la Chambre de commerce du Montréal métropolitain à prendre place. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 15 h 13)

(Reprise à 15 h 15)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Alors, je souhaite la bienvenue à la représentante de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Mme Michelle Llambías Meunier, vice-présidente aux affaires publiques et corporatives. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, puis nous procéderons à la période d'échange avec les membres, avec vous. Je vous invite donc à vous présenter et ainsi que, j'allais dire, les personnes qui vous accompagnent, mais, comme vous êtes seule, je vous donne la parole. Alors, vous avez 10 minutes.

Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Merci, Mme la Présidente. Bonjour à vous tous. Merci de me recevoir aujourd'hui. Je suis ici pour représenter la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Alors, c'est normalement Michel Leblanc, son président et chef de la direction, qui aurait dû être devant vous, mais nous avons aujourd'hui deux grands forums à Montréal, un sur les transports et un sur les grands projets métropolitains.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...impossible compte tenu de l'horaire de la commission.

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Oui, je sais. Merci quand même de nous avoir fait une place dans cette commission. Donc, le ministre Bonnardel était d'ailleurs avec nous ce matin pour lancer le forum sur les transports. J'en profite pour vous remercier personnellement.

Alors, petite présentation de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain qui compte plus de 7 000 membres et qui a pour mission d'être la voix du milieu des affaires. La chambre s'engage dans des secteurs clés du développement économique en prônant des principes d'action basés sur la crédibilité, la proactivité, la collaboration et l'avant-gardisme. Nous offrons une gamme de services spécialisés aux particuliers et aux entreprises de toute taille afin de les appuyer dans leur croissance, ici et à l'international.

Alors, d'entrée de jeu, et j'y reviendrai, je veux affirmer que la chambre accueille favorablement le projet de loi n° 17 qui propose une transition vers un régime moderne et plus flexible, tout en s'assurant de faire les choses dans l'ordre, et ce, avec un souci d'équité.

Depuis plusieurs années, la chambre est très active sur les questions liées à la mobilité. Nous nous étions notamment prononcés sur l'enjeu du transport rémunéré de personnes, d'abord pour inviter les autorités municipales à imposer des conditions afin d'améliorer les services de taxi et, par la suite, pour encourager les autorités publiques à favoriser l'émergence de modèles d'affaires innovants, et ce, dans le but de soutenir la concurrence et ultimement d'offrir une meilleure qualité des services.

S'appuyant sur les opinions exprimées par ses membres, la chambre a formulé une première position qu'elle a présentée en février 2016, dans le cadre des consultations sur le projet de loi n° 100. Nous recommandions, à ce moment, de mettre fin au système de quotas et encourageons le gouvernement à adapter la réglementation de façon à ce qu'elle puisse stimuler l'émergence et le déploiement de nouveaux modèles d'affaires. Nous avons alors également proposé une compensation aux propriétaires de permis par une redevance de rachat payée par les usagers sur chaque course effectuée, une taxe.

Il est devenu évident que le système actuel qui régit l'industrie du taxi, basé sur la gestion de l'offre et une lourde réglementation, est désuet. Il constitue un frein à l'innovation et à la compétitivité. Il pénalise à la fois les clients, qui voient leurs options de mobilité limitées, et les chauffeurs de taxi, qui arrivent difficilement à gagner un revenu décent, et ce, même après de très longues heures de travail. Une réforme de ce système devait être menée tôt ou tard, et il n'est pas trop tôt. C'est pourquoi, trois ans plus tard, nous maintenons notre position et appuyons le projet de loi n° 17 qui permettra, selon nous, la modernisation de l'industrie du taxi par la fin du système de quotas. Le cadre réglementaire en vigueur constituait de facto un frein à l'entrepreneuriat. L'élimination de la barrière à l'entrée favorisera la concurrence et incitera à l'amélioration continue des services.

Notre avis, que vous avez entre les mains, s'oriente donc autour de deux principes fondamentaux, soit les mesures de compensation... des titulaires de permis, pardon, et l'encadrement de la voiture... de l'arrivée autonome du véhicule intelligent. Dès février 2016, la chambre a insisté sur l'importance d'indemniser les titulaires de permis de taxi pour la perte de valeur qu'ils allaient inévitablement subir à la suite d'une ouverture de leur industrie. Encore en 2016, la chambre avait exposé plusieurs scénarios de compensation, dont celui adoptant une taxe de rachat, une taxe de rachat par course appliquée à toutes les courses. L'indemnisation des chauffeurs variait de 38 millions à 423 millions sur 10 ans, basée sur des taxes allant de 0,10 \$ à 1,10 \$ par course effectuée. Selon ces modèles et en se basant sur le nombre de courses effectuées au Québec par les taxis et les chauffeurs d'Uber, chaque permis pouvait être racheté par le gouvernement à un prix oscillant entre environ 4 500 \$ et 50 000 \$ en fonction du montant de la taxe.

• (15 h 20) •

En marge du dépôt du projet de loi n° 17, le gouvernement annonçait une aide totalisant 770 millions afin de compenser la fin du système de permis de taxi et de rembourser la totalité des sommes payées par les propriétaires de permis de taxi. Les 500 millions promis par le gouvernement puis l'ajout d'un montant additionnel de 270 millions, qui serait financé par des redevances temporaires de 0,90 \$ prélevées pour l'ensemble des courses, taxi ou transport rémunéré de personnes, constituent un complément juste pour compléter le financement public promis.

La chambre est d'avis que cette bonification représente une compensation équitable pour les titulaires de permis, voire généreuse, si nous la comparons avec ce qui a été fait ailleurs dans le monde. Nous utilisons, dans notre avis, l'exemple de la province de New South Wales en Australie. En 2016, le gouvernement de New South Wales a offert un dédommagement de 20 000 \$ par permis pour mettre fin au système de quotas, alors que ceux-ci étaient estimés à plus de 350 000 \$ par unité. Ou encore New York, où la valeur des permis est passée de 1 million à 250 000 \$, qui a mis en place une taxe sur les courses pour financer le métro.

Donc, compte tenu des responsabilités de l'État, qui a mis en place le système de gestion de l'offre, et étant donné que les titulaires ont acquis leur permis de bonne foi et dans le respect du système en vigueur, et que ce sont les utilisateurs qui seront les premiers bénéficiaires de l'ouverture de l'industrie au nouveau modèle d'affaires, la chambre appuie la proposition du gouvernement de dédommager les propriétaires de permis de taxi pour la totalité de la somme qu'ils ont payée et d'utiliser à cette fin des fonds publics majorés d'un montant prélevé par le biais d'une redevance à la course.

Le deuxième axe sur lequel s'est penchée la chambre est celui de paver la voie à l'arrivée de véhicules intelligents. Bien que l'arrivée de la voiture autonome, véhicule intelligent, puisse sembler encore incertaine pour plusieurs, il est nécessaire de réaliser qu'elle est déjà à l'essai sur le terrain. Depuis plusieurs années déjà, la voiture de Google Car circule dans les rues californiennes, des taxis autonomes circulent en Arizona. Plus près de nous, des essais pour la voiture autonome ont été approuvés en Ontario. En Alberta, en Colombie-Britannique et ici même, au Québec, des navettes autonomes sont déployées, par exemple, dans la ville de Candiac.

Il est évident que, lorsque la voiture autonome s'implantera, le transport rémunéré de personnes subira une autre transformation profonde. Le projet de loi n° 17 offre l'occasion incontournable de prévoir l'encadrement des premières étapes

du déploiement de la voiture autonome en plus de se préparer à l'avènement d'autres technologies qui changeront de façon importante la façon dont les personnes se déplacent. À titre d'exemple, des projets pilotes de taxis drones sont déjà prévus dès 2020 à Dubaï, Singapour et Los Angeles.

Plutôt que de procéder à des aménagements en réaction aux nouvelles technologies en matière de voitures autonomes, la chambre invite le gouvernement à être proactif et à adopter un cadre réglementaire qui servira de fondation dans le déploiement des véhicules intelligents. Elle invite aussi le gouvernement à rester à l'affût des avancées technologiques futures dans ce domaine.

Ceci étant dit, le projet de loi n° 17 n'a pas à encadrer précisément les paramètres de déploiement des véhicules autonomes dans nos rues. Il importe toutefois qu'il soit pensé de façon à pouvoir accueillir l'arrivée de nouveaux modèles d'affaires, nouvelles technologies en matière de mobilité. En parallèle, un cadre législatif invitant pourra inciter les entreprises de ce secteur à tester leur technologie au Québec. Face à tout nouveau phénomène technologique, un cadre réglementaire agile doit être en mesure d'encadrer les nouveaux modèles émergents plutôt que de devenir un facteur de ralentissement. La tarification dynamique prévue dans le projet de loi n° 17 est à cet effet un très bon exemple. Le gouvernement ouvre ainsi la voie à plus de flexibilité pour encourager et encadrer la mise en place de modèles d'affaires novateurs.

Alors, pour conclure, le dossier du taxi a fait couler beaucoup d'encre dans les dernières années et est porteur de leçons qu'il importe de garder en tête pour les années à venir. La fin de l'aventure de Téo Taxi offre à cet effet — je devrais dire peut-être le début d'une nouvelle aventure — offre à cet effet une occasion d'apprentissage. Elle a révélé à quel point la rigidité réglementaire peut s'avérer déterminante dans le succès ou l'échec d'un modèle d'affaires qui possède un potentiel formidable mais qui repose sur des technologies qui étaient inexistantes lorsque les règles ont été établies. Le gouvernement doit être en mesure d'adapter sa réglementation à la cadence de l'innovation. Dans un contexte de compétition mondiale féroce, il en va de notre capacité à nous positionner et à rayonner dans les domaines économiques d'avenir.

Le Québec possède un savoir-faire réputé en technologies électriques, un noyau de talents créatifs et d'entreprises innovantes de même qu'une forte concentration de chefs de file en intelligence artificielle. Toutefois, pour que ce potentiel soit pleinement exploité, il est essentiel de pouvoir compter sur des politiques publiques ambitieuses et sur un cadre réglementaire agile. Je vous remercie.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci beaucoup, madame. Alors, M. le ministre, vous avez 23 min 30 s.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Merci d'être là. Vous savez, cette loi, pour moi, aurait dû être déposée voilà quelques années. Vous avez parlé vaguement et rapidement de Téo Taxi. Je reste persuadé que, si cette loi avait été déposée, Téo serait peut-être encore à Montréal aujourd'hui avec une offre peut-être modifiée, améliorée, mais elle serait encore à Montréal.

Quand on regarde l'offre à Montréal, surtout Montréal, dans les 40 dernières années, les tableaux l'ont démontré, il y avait plus de taxis par habitant voilà 40 ans à Montréal qu'aujourd'hui, en 2019, à Montréal. Si on prend l'ensemble du territoire, là, on est pas mal aussi, mais... Montréal.

Et je reste encore persuadé qu'on a donné beaucoup d'outils pour que l'industrie du taxi assure sa pérennité, sa vitalité. Je l'ai mentionné, vous l'avez peut-être déjà entendu, il y a 50 millions de courses au Québec ou à peu près, année après année, 40 millions qui sont faites par l'industrie du taxi traditionnel elle-même. Par la loi, on a essayé de trouver un équilibre qui, je pense, est intéressant, pour protéger l'industrie du taxi traditionnel comme on la connaît, le lanternon, le taximètre, héler un taxi, les... pas les territoires, là, mais les stationnements spécifiques, là, qui sont dédiés aux taxis, les stands, comme on les appelle. Je reste encore persuadé, avec les règles qu'on a baissées... quand je dis baissées, pas au détriment de la sécurité, pas au détriment du service au client.

On veut uniformiser la formation, comme vous le savez, dysfonctionnelle un petit peu, là, entre sept heures dans les régions, 35 heures un, 110 heures Québec, 160 heures Montréal. Je pense qu'on est capable de trouver un compromis, un équilibre pour bien former et peut-être donner aussi une formation additionnelle pour ceux qui font du transport adapté, nécessairement.

Réduire les coûts. Vous m'avez sûrement entendu aussi quand je parle de la fin du 4C, de la fin de la plaque T. Pour certains, il faudrait la garder, mais c'est un 1 000 \$, 1 000 \$ par année que l'industrie paie. Je ne pense pas qu'on a besoin d'une plaque T à l'arrière pour s'assurer que ce soit un taxi comme tel. Avec le lanternon, ça peut très bien faire le travail.

Les territoires d'agglomération, vous le savez, je pense que tout le monde convient qu'en 2019 ces territoires n'ont plus leur place. Si on veut réduire l'auto solo, puis on entre directement en action dans notre Politique de mobilité durable, c'était indéniable et impensable en 2019 qu'un taxi qui partait du point A, qui sortait de son territoire, qu'il ne pouvait pas ramener un client qui allait dans un autre territoire. C'était, pour moi, inconcevable.

Avec ce que je vous dis là, est-ce que, pour vous, on met les outils en place pour assurer la pérennité puis la vitalité de l'industrie du taxi à partir de demain?

Mme Llambias Meunier (Michelle) : Oui, la chambre est d'avis que le projet de loi n° 17 satisfait, finalement, les grandes recommandations qu'on avait déjà exposées, là, en 2016. Donc, il fait écho...

C'est certain qu'il y a certains endroits où on pourrait bonifier. L'article 139, par exemple, sur les véhicules autonomes pourrait être davantage, là, détaillé, sans rentrer dans des paramètres précis nécessairement.

Sinon, l'autre point, là, qui est à considérer, dont on discutait beaucoup avant d'arriver ici ce matin, c'est l'importance d'accompagner correctement les chauffeurs de taxi traditionnel dans cette transition-là. On est pour stimuler l'innovation, l'émergence de modèles innovants, mais ça doit se faire de manière ordonnée, de manière juste et rapide en ce qui a

trait aux compensations. Donc, si on peut s'assurer que le code des règlements suit le projet de loi une fois qu'il sera adopté, je pense que oui, je pense qu'on est tout à fait satisfaits.

M. Bonnardel : Parlez-moi... bien, vous avez... je voulais y aller un petit peu plus loin, mais je vais y aller tout de suite, l'article 139, vous parlez des véhicules autonomes. Ce qu'on fait aujourd'hui pour l'industrie de demain, est-ce que c'est assez? Je pense que oui. Mais on n'a peut-être même pas idée où seront les transports dans cinq ans, 10 ans et peut-être plus vite qu'on pense. Vous l'avez un peu mentionné, dans différents États américains, il fait peut-être un peu plus chaud, les conditions... mais même au Canada, à Toronto, on est déjà, je pense, beaucoup plus avancé que nous pouvons l'être présentement. Je le mentionne, les transports seront différents.

On a, dans le projet de loi, un projet pilote qu'on pourrait... Je veux arrêter de fonctionner aux Transports, comme on l'a fait dans les dernières années, par projets pilotes. Mais on se donne quand même une petite marge de manoeuvre, une possibilité de mettre en place des projets pilotes, comme on le voit à Candiac présentement et avec Keolis, la EVA. Et aussi, dans le Parc olympique, il y aura une petite navette aussi.

Est-ce que vous trouvez que c'est assez ou, le cadre réglementaire, on devrait aller pousser plus loin, ne sachant pas trop ce que sera fait demain avec ces véhicules autonomes? Vous parliez tantôt de drones taxis. Moi aussi, je suis à Dubaï, je regarde partout ce qui se passe puis je me dis : Dans cinq ans, ce qu'on fait aujourd'hui, on va peut-être être dépassés complètement. Mais initialement je pense qu'il fallait le faire.

Est-ce qu'on va assez loin ou pas assez loin pour ce qui est de l'avenir des transports ou la façon de voir nos transports de demain, pour demain, là?

• (15 h 30) •

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Oui. Juste avant de répondre à cette question, j'aurai certains éléments de réponse. Simplement pour vous dire, en 2016, quand la chambre était venue présenter son mémoire pendant les consultations pour le projet de loi n° 100, certaines personnes avaient dit que la voiture autonome venait de la science-fiction, et ça, c'était il y a trois ans. Alors, je veux juste qu'on réalise la nécessité d'être proactif puis d'y penser. Donc, je pense que c'est reconnu dans le projet de loi, dans la proposition, dans l'article 139.

Comme je le mentionnais pendant la présentation, on ne pense pas qu'il faut tout de suite définir tous les paramètres qui vont être nécessaires. On est dans du transport rémunéré de personnes, c'est un projet de loi qui... voyons, qui s'adresse davantage aux chauffeurs de taxi de l'industrie traditionnelle, mais tout de même, c'est nécessaire, c'est primordial de garder en tête d'avoir une vision pour l'avenir.

Pour ce qui est d'éléments plus larges qu'on aurait pu peut-être intégrer, je ne suis pas experte à ce sujet. Par contre, on lançait aujourd'hui une étude, la chambre lançait une étude avec Propulsion Québec sur les véhicules intelligents et électriques, et on y retrouve trois axes d'intervention. Puis je l'ai devant moi, là, je pourrai vous la faire parvenir par la suite. Mais, par rapport à une manière de mieux régler ou d'ouvrir la réglementation au projet de véhicules autonomes, projet pilote, on était aussi dans adapter les règles des appels d'offres publics, dans adapter notre modèle d'assurances et de responsabilités. Je pense que la barrière à l'entrée pour les projets pilotes, c'est le modèle d'assurance ou une cohabitation, là, entre ce que soit la SAAQ puis les assurances privées. Il y avait effectivement la mise en place de projets pilotes, donc c'est ce que vous permettez à travers l'article 139.

On avait aussi suggéré la création d'un comité qui réunirait des membres du ministère des Transports, du ministère des Ressources naturelles, du ministère de l'Énergie, du ministère de l'Environnement, pour essayer de voir quels sont les meilleurs moyens de collaborer avec des fournisseurs, avec des entrepreneurs. Donc, c'est d'y penser à l'avance. On n'est pas dans, tout de suite, le détailler dans le projet de loi, mais il faut que le signal qu'on lance est qu'on est «open for business» puis qu'on est visionnaires, finalement.

M. Bonnardel : Oui, je comprends. Je pense qu'il n'y a rien qui va nous empêcher ou qui nous empêcherait de mettre de l'avant un cadre spécifique, là, dans un projet pilote. Parce que, oui, je m'imagine... puis je vous ramène à 2016, où on disait : Le véhicule autonome, c'est à peu près utopique de s'imaginer que ça va arriver aussi rapidement que trois ans plus tard. Mais oui, puis qu'est-ce que... D'ici la prochaine élection, en 2022, là, on n'a peut-être idée où la technologie va nous amener, les autos autonomes aussi seront peut-être au Québec ou proches de l'être, là. En tout cas, ailleurs au Canada, on en voit déjà ou on va en voir, j'imagine, mais on a à se préparer. Et là-dessus, le mandat qu'il faut se donner, au ministère, c'est d'être prêt, au-delà des routes, au-delà des... on parlait ce matin, là, de tout ce qui est intelligent, d'innovation de la mobilité, là. Il faut être prêt.

Puis 2016 à aujourd'hui, je vous entendais dire tantôt : On a déposé un mémoire qui répondait un peu à ce qu'on voyait, ce qu'on imaginait. Est-ce qu'on a perdu... pas dire perdu, mais je vous disais tantôt, cette loi, si elle avait été déposée voilà trois ans, quatre ans, arrivée des nouveaux joueurs et tout... Puis en se disant très, très bien que, pour ne pas le nommer, que ce soit Uber ou d'autres... il y a Eva qui vient d'arriver au Québec, il y aura Lyft peut-être demain, il y aura DiDi ou d'autres, là, qui veulent s'implanter. Puis, encore une fois, on ne peut pas prévoir l'avenir, mais il y aura d'autres joueurs.

Est-ce qu'on a perdu trois ans? Est-ce qu'on aurait dû aller plus vite, à l'époque? Et est-ce qu'on répond adéquatement en abolissant les permis, en abolissant les territoires d'agglomération? Qu'est-ce qui ne fonctionnait pas, voilà trois ans, et qui ne fonctionne encore pas plus aujourd'hui?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : À la question de si on aurait pu aller plus vite, je crois que oui. Je pense qu'on s'est posé des bonnes questions à ce moment-là. Je pense qu'on n'était peut-être pas prêts, collectivement, à faire le saut. Je pense qu'on n'a plus le choix. La décision responsable, c'est de le faire, selon la chambre.

Est-ce qu'on a freiné ou perdu certains modèles comme Téo Taxi, qui est comme l'exemple parfait? Probablement que si Téo Taxi était né ou était arrivé aujourd'hui ou demain, il aurait eu beaucoup plus de chances de survivre, là, dans la concurrence et tout, parce que c'est un modèle d'affaires qui a un potentiel énorme, mais parce que le cadre réglementaire était très lourd et parce qu'aussi les technologies... donc, on ne peut pas tout mettre sur la faute de l'État ou quoi que ce soit, là. La performance des batteries, à ce moment-là, n'était pas celle qu'elle est aujourd'hui. Donc, c'est une combinaison de facteurs, je crois.

Mais donc, oui, peut-être qu'on a perdu. Je pense qu'il n'est pas trop tard. Le Québec est une province innovante, elle a plusieurs atouts. Comme je disais tout à l'heure, c'est un hub en termes d'intelligence artificielle, en termes de développement d'applications. Je pense qu'il n'est pas trop tard, là, pour embarquer dans le train, puis on prend probablement la bonne décision aujourd'hui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de... excusez-moi, Beauharnois. Alors, vous avez la parole.

M. Reid : Merci, Mme la Présidente. Bonjour. Merci d'être là.

Dans votre mémoire, à la page 4, vous parlez de la compensation aux titulaires de permis. Vous revenez là-dessus puis vous l'avez traité en 2016, là, dans le cadre des mémoires que vous aviez déposés à l'époque. Puis, comme vous savez, ce n'est pas un enjeu directement dans le projet de loi actuel.

L'industrie du taxi nous demande de les compenser à la valeur marchande de 2014, ce qui représente à peu près 1,3 milliard de dollars. Notre gouvernement, lui, a plutôt choisi d'offrir une compensation sur la valeur d'achat du permis, puis cette façon de calculer s'assure que personne ne perdra d'argent dans son investissement, tout en ayant généré un rendement pendant les années qu'ils ont détenu l'actif. Vous abordez cet enjeu en disant qu'il n'était pas du ressort des contribuables ou des usagers de porter le poids de l'enrichissement — c'est écrit dans votre mémoire — à des permis publics dont l'objectif n'était pas de servir de placement. Vous qualifiez donc notre choix de juste et équitable. C'est écrit dans votre mémoire.

Qu'auriez-vous à dire à ceux qui demandent au gouvernement de donner la pleine valeur spéculative de 2014?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : En fait, c'est certain qu'on s'adresse à des personnes. On est tous humains ici, puis je pense qu'il faut être sensibles à la réalité des propriétaires de permis. C'est pourquoi on considère que la proposition du gouvernement en termes de compensation est juste et équitable. C'est probablement la meilleure qu'on a vue jusqu'ici et juste de manière... On a fait certaines analyses comparatives avec d'autres endroits dans le monde, à notre connaissance, c'est la plus généreuse de la planète, par rapport à ce qui se fait ailleurs, aux chauffeurs de taxi. D'ailleurs, j'en côtoie plusieurs, parce que c'est mon outil de transport, à part le transport en commun, privilégié. Je les comprends d'être inquiets, et c'est la raison pour laquelle je pense que c'est fondamental de les accompagner correctement dans cette transition-là. Il faut les rassurer, il faut être prévisibles. Ces éléments-là sont fondamentaux. Au-delà de la compensation où on leur dit : On te rembourse pour la valeur totale que tu as payée, la valeur d'achat. Pendant les années de travail, donc d'utilisation du permis, il y a un rendement qui s'est fait, quand même, pendant ces années-là. Au-delà de ça, non, on ne pense pas que ce serait responsable de demander aux contribuables ou aux futurs usagers de prendre le poids, finalement, d'un enrichissement qui est lié à ces permis-là qui sont publics puis qui, initialement, n'avaient pas pour objectif d'être un placement à long terme.

Alors, encore une fois, je le réitère, on est sensibles, on est humains. On doit être certains de pouvoir les accompagner correctement puis de leur rappeler qu'ils vont pouvoir bénéficier aussi de cette modernisation-là, que ce soit via la tarification dynamique, que ce soit via des privilèges que les autres n'auront pas, comme la course hélée, encore une fois. Donc, voilà.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Bourget.

M. Campeau : Merci, Mme la Présidente. Moi, je trouve ça un peu surprenant, dans le cadre du projet de loi, qu'on se retrouve à parler de science-fiction. Je me souviens, en 2016, je n'étais pas élu. À l'interne du parti, je faisais circuler de l'information pour parler de la voiture autonome en me disant : Oui, oui, oui, ça s'en vient. J'ai une crainte par rapport à ça. Ma crainte, elle n'est pas technologique, elle est... Ça s'en vient, ça existe ailleurs. On a peut-être une crainte ici au niveau... en hiver, comment ça va arriver, bon, peut-être. Ma crainte est plus pour les chauffeurs actuels, dans le fond, parce que ça va donner un coup énorme à l'industrie au niveau personnel. Et malheureusement, lutter contre la technologie, c'est difficile.

J'aimerais comprendre, vous avez, la chambre... Vous savez, vous êtes un partenaire qu'on ne peut ignorer, il y a tellement de membres qui en font partie, puis vous dites avoir fait du travail sur ce sujet-là. Il y a d'autre chose qui s'en vient.

Ma question, c'est plus une... Je me demande si c'est vraiment une question très précise. Une compagnie pour laquelle j'avais travaillé, quand on parlait des sujets de recherche, on disait qu'on voulait être des «fast followers», c'est-à-dire on prenait une technologie dès qu'elle était prête et on essayait de l'appliquer le plus rapidement possible. Dans ce cas-ci, est-ce qu'on devrait être des suiveurs ou vraiment foncer pour être les premiers à être... Est-ce que vous avez fait une analyse quelconque par rapport à ça, foncer, ou attendre que ça soit prêt, ou...

• (15 h 40) •

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Merci pour votre question. C'est vrai que c'est assez large. Je vais tenter de répondre du mieux que je peux.

Je pense que le Québec est déjà innovant. Je pense que le Québec est déjà à l'avant-garde sur certains dossiers, là, en ce qui a trait à la mobilité. Après, c'est vrai que notre cadre réglementaire a fait qu'on a pris peut-être un peu de retard par rapport à l'Ontario. Je prends l'Ontario, parce que c'est un de nos leaders, là, au Canada, mais en Amérique du Nord en

général pour tout ce qui est de mobilité. Après, effectivement, on aurait pu aller plus vite, et je pense qu'il y a deux façons de le voir. Est-ce que le Québec est un Québec innovant ou est-ce qu'on est un Québec qui veut se faire dicter les changements? Au moment où on se parle, le train est en train de passer, là, il faut embarquer.

Donc, est-ce qu'on est en retard? Est-ce qu'on est à l'avance? Sur certains aspects, on est à l'avance, mais ce n'est pas juste d'investir pour développer des nouvelles technologies ou pour développer des nouveaux modèles d'affaires. C'est d'assurer leur déploiement, de les accompagner là-dedans, de s'assurer que collectivement, c'est la chose responsable qu'on fait.

M. Campeau : J'aime bien la réponse et moi qui aime bien les jeux de mots, j'aime bien ça, entendre «le train est en train de passer», en parlant de voitures autonomes. Elle est bonne.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Portneuf.

M. Caron : Merci, Mme la Présidente. J'aime beaucoup votre discours réjouissant et notamment votre ouverture face aux nouvelles technologies. Et est-ce que... On n'a pas parlé aujourd'hui d'application unique, mais est-ce que l'idée, finalement, d'une application mobile unique serait, selon vous, une opportunité qui pourrait être intéressante pour l'industrie?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Je comprends l'intérêt d'une application unique dans la mesure où, pour l'utilisateur, ça peut faciliter et favoriser l'expérience client, et on va toujours être pour l'expérience client.

Ceci étant dit, la chambre prône des modèles d'affaires ouverts, dans le sens où on ne voit pas pourquoi il faudrait, nous, définir ou que l'État définisse, par exemple, un Taxi Québec, alors que, selon nous, c'est les lois du marché qui vont faire que l'application la plus performante va ressortir. Si c'est un Taxi Québec de ce monde, que ce le soit, mais ça pourrait très bien être d'autres. Donc, on ne veut pas freiner l'innovation ou la création potentielle d'autres applications qui pourraient vouloir intégrer le marché et offrir, encore une fois, de meilleurs services. Donc, pour nous, la concurrence fait qu'il y a une création d'amélioration de services ou une amélioration continue des services.

Donc, oui pour une expérience utilisateur facilitée, mais non à tout ce qui va être un frein à l'innovation. Donc, si la question, c'est de dire : Le gouvernement mettra en place une application unique pour tous les joueurs qui voudraient s'y retrouver, je ne pense pas que ce soit la seule option. Enfin, s'il veut en mettre en place une, qu'il y aille. Si c'est la plus performante, tant mieux, mais il peut devoir faire concurrence avec d'autres joueurs également.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il reste quatre minutes à la partie gouvernementale. Mme la députée de Lavolette—Saint-Maurice.

Mme Tardif : Merci, merci. Par rapport aux nouvelles voitures, aux nouvelles technologies et tout... moi, je suis en région, évidemment. Je suis en Mauricie, une des plus belles... elles sont toutes belles, je le sais. Je le sais, vous allez tous dire la même chose, mais on a l'avantage d'avoir Hydro-Québec et d'avoir, donc, des expériences qui sont faites avec des véhicules électriques. Et on a aussi l'avantage d'avoir une nouvelle entreprise qui s'est installée, qui est Nemaska Lithium, pour les batteries, justement, là, pour ces voitures électriques là.

Le rapport que vous présentez, vous représentez davantage le Montréal métropolitain, mais j'imagine que vous avez à discuter aussi avec vos collègues des autres chambres de commerce et en région. Croyez-vous que cette avenue-là est une avenue où les gens en région sont aussi ouverts à ces nouvelles technologies là?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : C'est une bonne question. Je n'ai probablement pas la réponse, dans la mesure où c'est vrai qu'on se concentre sur les activités du Montréal métropolitain, donc du Grand Montréal. On est en contact avec différentes chambres de commerce, avec la Fédération des chambres de commerce, évidemment. Je crois qu'il y a un intérêt, certes. Est-ce que la concentration de talents et d'entrepreneurs... sont en région...

Mme Tardif : Chez nous, oui, là. Chez nous, oui. Ah! oui, oui, oui.

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Ah! je n'ai aucun doute, mais c'est certain que... j'ai l'impression que ça se passe un petit peu plus, probablement, dans le Grand Montréal. Après, c'est peut-être juste parce que c'est plus près de nous, en termes de réalité. Mais je ne pense pas pour autant que les gens de région, ils soient moins intéressés.

Mme Tardif : Bien, vous saurez, à ce moment-là, que nous sommes là et nous pourrions vous aider.

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Avec grand plaisir.

Mme Tardif : Avec plaisir. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres questions du côté du gouvernement? Vous avez encore 2 min 20 s.

M. Bonnardel : On veut permettre, dès l'adoption de la loi ou quand la loi sera adoptée, la tarification dynamique et on veut la donner et permettre cette tarification dynamique immédiatement à l'industrie du taxi. Est-ce qu'on fait une bonne chose, selon vous?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Je pense que oui. Je pense que la tarification dynamique est probablement, enfin, à notre connaissance, un des plus grands avantages de ce projet de loi là ou de cette nouvelle réglementation là qu'on mettrait en place, et je pense que ça fait partie des bénéfices pour l'industrie de taxi traditionnelle. Donc, afin de les rassurer, justement, et d'assurer une prévisibilité, pourquoi ne peut pas leur permettre d'utiliser tout de suite la tarification dynamique et pour toutes les courses effectuées, taxi traditionnel ou transport rémunéré de personnes.

M. Bonnardel : Est-ce qu'on va assez loin? Est-ce que j'ai oublié ou on a oublié des choses dans cette loi?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Écoutez, encore une fois, je ne me suis pas penchée sur les 275 articles du projet de loi. Donc, je pourrais vous revenir avec d'autres, peut-être, recommandations. Au moment où on se parle, la chambre s'est vraiment penchée sur l'aspect des compensations, l'aspect de la préparation à l'arrivée à la voiture autonome. Et, à ce niveau-là, comme je l'ai expliqué plus tôt, pour ce qui est de la compensation, on est en accord. Et, pour ce qui est de la préparation à l'arrivée de la voiture autonome, si vous croyez que l'article 139 du projet de loi est suffisant, bravo. Si vous pensez qu'on peut aller un petit peu plus loin, sans pour autant définir des paramètres, que ce soit, comme je le disais tantôt, au niveau des appels d'offres, des assurances, allons-y.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, merci beaucoup. Maintenant, nous allons du côté de l'opposition officielle. M. le député de La Pinière, vous avez 15 min 40 s.

M. Barrette : Merci, Mme la Présidente. Bien, d'abord, Mme Meunier, bienvenue. Je suis un petit peu déçu, un peu mal à l'aise, mais je suis content que vous avez bien, bien participé à ça. Normalement, on est ici pour vous entendre, pas vous faire dire des choses politiques, comme le ministre a fait, là. Et je vous remercie beaucoup pour la réponse que vous lui avez faite, au ministre, lorsqu'il vous a demandé, avec une intention assez claire, quand il vous a demandé : C'est sûrement qu'on a perdu trois ans, d'avoir rappelé au ministre, évidemment, qu'il y avait beaucoup d'autres facteurs qui faisaient en sorte que Téo Taxi n'avait pas réussi à survivre, et que ces facteurs-là étaient technologiques, et qu'ils n'étaient pas circonstanciellement législatifs, et que peut-être que la bonne idée du moment n'était pas bien «timée», tout simplement, avec la technologie de l'époque. Et c'est le problème, évidemment, de ces consultations publiques là, lorsqu'on fait de la politique plutôt que d'entendre les gens qui viennent nous expliquer des choses. Mais je vous remercie d'avoir rappelé le ministre à l'ordre. C'était tout à fait approprié, même si ce n'était pas votre intention, je pense.

Maintenant, Mme Meunier, vous êtes la chambre de commerce de Montréal et vous défendez les intérêts de gens qui sont dans le commerce. C'est correct, là, il faut des chambres de commerce, c'est tout à fait normal. Nous, on est ici, au gouvernement... Bien, on n'est pas au gouvernement. Ils sont au gouvernement, nous sommes dans l'opposition. On a un rôle, je dirais, d'équilibre. Alors, au gouvernement, ce n'est pas compliqué, et je ne vous poserai pas de questions là-dessus, la déréglementation absolue est évidemment la panacée de tout système économique, ce que, personnellement, je ne crois pas.

Je pense que la déréglementation absolue amène des travers, et c'est le rôle des États de légiférer pour éviter des conséquences qu'on pourrait qualifier d'abusives et certainement, sinon, délétères. C'est notre rôle, on est dans l'opposition. Alors, on pose des questions parce que c'est notre rôle. Personne ne peut penser à tout. J'ai été de l'autre côté, on ne pense pas à tout, là. C'est impossible de penser à tout. Bon. Alors, on a un rôle d'équilibrage des intentions, même si elles sont bonnes. Puis je vous le dis, là, je l'ai dit à plusieurs reprises, notre formation politique n'est pas contre la modernisation. On a un problème avec les conséquences de la proposition qui est sur la table, et la proposition qui est sur la table a évidemment des conséquences.

Alors, vous êtes la chambre de commerce. Vous défendez les intérêts qui sont dans le commerce, et vous avez pris un certain nombre de positions, et je viens à ça. Bientôt, on va faire la ligne bleue. Je pense que vous êtes pour le transport en commun. Ça me surprendrait que vous soyez contre. Et vous savez que, la ligne bleue, le tracé qui est suggéré va coûter cher, et une des raisons pour lesquelles il va coûter cher, c'est qu'on a beaucoup d'expropriation à faire, n'est-ce pas? Et, à un moment donné, là, le métro qui est sous la terre va devoir sortir de la terre, et sur la terre, où la bouche de métro va être, il y a fort à parier qu'il va y avoir des commerces, des dépanneurs, des barbiers, des coiffeurs, des épicerie. Il va y avoir quelque chose, c'est sûr.

Vous, là, dans le monde du commerce, vous vous attendez à être dédommages de quelle manière quand on va vous exproprier? À quelle hauteur? Ah! je vois l'interrogation dans votre regard. À quelle hauteur vous pensez que l'expropriation est la bonne, vous, commerçants? Alors, je vais prendre une image qui va être encore plus claire. La ligne bleue, elle ne passera pas là, là, mais mettons qu'elle passe là. Mettons qu'elle passe sur la rue Saint-Denis, là, puis il n'y a que des commerces qui sont expropriés. Vous, là, ce qui est juste et équitable, en termes de valeur d'expropriation, c'est quoi?
• (15 h 50) •

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Je ne rentrerai pas sur le sujet d'une valeur équitable ou pas pour le thème de l'expropriation.

M. Barrette : Vous l'avez fait dans votre mémoire.

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Pas pour l'expropriation. Il n'a jamais été question ni d'expropriation ni de ligne bleue d'ailleurs, quoiqu'on la soutient évidemment.

M. Barrette : Je ne vous pose pas, là, une question sur la ligne bleue. Je vous pose une question sur le principe d'un commerçant qui se fait exproprier. Si, demain matin, on vous exproprie sur une valeur qui n'est pas juste et équitable selon le marché des expropriations, vous dites quoi?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Je vais me préoccuper. Je vais m'assurer d'avoir une compensation, d'en recevoir une, et c'est ce que le projet de loi suggère présentement, propose, met sur la table. Après...

M. Barrette : Très bien. Ah! vous trouvez ça? Bon. Moi, je vais vous suggérer un... Je vais vous faire le commentaire suivant puis je vais vous demander votre opinion là-dessus.

Lorsqu'on exproprie... Et d'ailleurs, à l'étude des crédits, que nous n'avez pas eu le temps de suivre, puis c'est tout à fait normal... je ne vous invite pas à suivre ça tout le temps, parce qu'à un moment donné trop c'est trop, là. Trop, ce n'est pas assez, même dans ce cas-là. Je posais la question à un fonctionnaire du ministère des Transports et je lui posais la question très simple : lorsque le ministère des Transports trace une route ou le REM par exemple, puis qu'on exproprie quelqu'un, peu importe ce qu'il est, commerce ou individu, à quelle hauteur on l'exproprie? Bien, la réponse a été, du ministère des Transports, très claire, nette, et précise, et instantanée : On l'exproprie à la valeur marchande.

Alors, en quoi, là, sur cette base-là, parce que c'est une expropriation, l'expropriation, telle qu'il est indiqué ici, elle est juste et équitable? Moi, j'ai un problème avec votre position puis j'aimerais que vous me l'expliquiez. Ce n'est pas parce qu'on compare avec des choses à l'extérieur qui, elles, étaient elles-mêmes probablement imparfaites, qu'elles deviennent parfaites chez nous. Je ne le vois pas comme ça. Je ne vois pas comment on peut tirer cette conclusion-là.

Alors, moi, s'il y a une expropriation, il me semble que le principe de l'expropriation devrait s'appliquer sur les mêmes... c'est-à-dire le geste de l'expropriation devrait s'exprimer sur les mêmes paramètres et critères dans un domaine comme dans l'autre. Vous ne trouvez pas ça?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Comme je l'ai dit tout à l'heure, la position de la chambre, c'est que présentement, la proposition du gouvernement en ce qui a trait à la compensation, donc, pour la valeur totale du permis payé, donc la valeur comptable, pas la valeur marchande, est juste dans la mesure où... Et oui, si on compare ailleurs dans le monde, je comprends votre point de dire : On ne peut pas seulement se comparer par rapport à ce qui se fait ailleurs, mais on est présentement le système... On a sur la table probablement la proposition la plus généreuse par rapport à ce qui se fait. Ensuite...

M. Barrette : Mais est-ce que ça la rend juste? Si c'est la plus généreuse par rapport à d'autres pays, est-ce que ça la rend juste?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Notre raisonnement est de dire : Si nous devons bonifier, si le gouvernement devait bonifier son enveloppe, par exemple, pour assurer une compensation sur le rendement, rendement qui, par ailleurs, a aussi été gagné, si on peut appeler ça comme ça, pendant des années d'utilisation de ces permis-là... Mais, si on décidait qu'on ajoutait 500 millions de dollars sur la table pour offrir un rendement, on pense que ce n'est ni aux contribuables ni aux futurs usagers de porter ce poids-là de l'enrichissement lié à des permis qui sont publics et qui, à la base, n'avaient pas pour objectif d'être un placement.

Après, comme je l'ai dit tout à l'heure, on pense aussi que la modernisation apporte des bénéfices. Donc, si on compare avec l'exemple de l'expropriation, où peut-être qu'il n'y a pas tant de bénéfices pour la personne qui doit quitter son commerce ou son domicile, ici, on pense que le chauffeur de taxi de l'industrie traditionnelle va pouvoir gagner de ce projet de loi là.

M. Barrette : Moi, je suis juste sur le principe de l'expropriation, là. Alors, vous dites que ça n'a pas été un placement. Bon, O.K., moi, je pense que le dépanneur qui va se faire exproprier pour une bouche de métro, le petit dépanneur, là, vous savez, le petit dépanneur de rien du tout, là, je ne pense pas que c'est un placement, là. Je pense que la personne a vécu sa vie, a gagné sa vie avec ça, puis ce n'était pas dans l'esprit d'un placement, mais je suis convaincu que son lieu, sa localisation, son quartier a généré une valeur, et je ne pense pas que c'était... En 1954, quand le petit propriétaire a mis un dépanneur, là, je ne pense pas qu'il s'est dit : Voici, je vais gagner à la bourse avec ça, là. Non. Je pense qu'il gagnait sa vie avec ça, puis c'est comme ça.

Alors, moi, j'ai de la misère à vous suivre quand vous me dites que ça, c'est juste et équitable en se basant sur ce qui a été fait ailleurs. Vous êtes la chambre de commerce. Demain matin, j'exproprie un quadrilatère pour mettre un nouveau secteur d'activité. On exproprie pour mettre des jeux vidéo. Est-ce qu'on devrait les exproprier à la valeur marchande, à la valeur comptable, à une valeur comptable indexée? Il est probable que vous me diriez : Bien oui, ce monde-là, on les exproprie... probablement que vous seriez la première à dire valeur marchande.

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Je pense que ça dépend des contextes. Comme je vous dis, je ne rentrerai pas dans la question de l'expropriation. Ce n'est pas pour ça qu'on est venus commenter le projet de loi aujourd'hui.

M. Barrette : Je comprends, mais je vous soumetts que vous avez abordé vous-même ce sujet-là dans votre mémoire. Vous avez statué, dans votre mémoire, que c'était juste et équitable. Je comprends que vous l'avez fait. Je vous pose simplement, très gentiment, une question simple : Sur la base de quoi vous abordez, vous appuyez votre raisonnement? Et je le fais a contrario, en prenant n'importe quelle autre situation commerciale qui est sous... peut-être pas l'égide, là, mais qui est dans le domaine de votre organisation, chambre de commerce. Moi, je soupçonne, et vous me direz si je me trompe, que, s'il y avait une vague d'expropriations de commerces à Montréal, votre chambre de commerce, et que ce n'était pas à la valeur marchande, mais bien à la valeur comptable, peut-être que vous auriez une réaction certainement d'irritation. Ça se peut-u?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Ça dépend du contexte, encore une fois. La réflexion qu'on s'est faite par rapport à la compensation, comme je vous l'ai dit, c'était par rapport à des modèles qu'on voit ailleurs, par rapport à une taxe sur la course qui oscillait entre 0,10 \$ et 1,10 \$, puis là on a ici, présentement, une proposition du gouvernement qui est de 0,90 \$, donc qui se situe dans cette fourchette-là.

M. Barrette : ...mathématique. Je suis sur le...

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Et, en plus, qui bonifie.

M. Barrette : Oui. Je suis sur le principe et l'équité.

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Après, il fut un temps où Postes Canada a dû accepter l'arrivée des courriers privés, l'arrivée d'Internet, l'arrivée de la messagerie instantanée et des courriels, et effectivement ça a créé des pertes d'emplois à certains moments.

M. Barrette : Ce n'est pas ce que je...

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Malgré tout...

M. Barrette : Mais, Mme Meunier, ce n'est pas ce que j'ai abordé, là. Je l'ai dit dans mon préambule, on n'est pas contre la modernisation, là. On est là pour éviter des dommages collatéraux abusifs, et, parmi les dommages collatéraux abusifs, je pense que... l'application d'un principe qui est appliqué de façon différente dans la situation a versus la situation b. Le ministère des Transports exproprie à la valeur marchande partout, et je l'ai déjà dit, et je vais le redire ici, le REM exproprie, c'est public, c'est avec l'argent des contribuables que ça se paie et c'est à la valeur marchande.

Vos commerces que vous représentez, si on les exproprie, je doute que vous tolériez qu'ils soient appropriés à une valeur comptable, même non indexée. Parce que même la valeur comptable n'est pas indexée, ce qui, en soi, est un autre abus dans la forme, à mon sens, même si la forme est injuste. Moi, je pense que vous ne seriez pas contents, mais je comprends que vous ne vouliez pas nécessairement en discuter plus longtemps. C'est la raison pour laquelle je vais passer... Mais je vous remercie quand même d'avoir eu la conversation. Je vais quand même passer maintenant la parole à mon collègue de Viau.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Viau.

M. Benjamin : Merci. Merci, Mme la Présidente. Merci pour votre présentation. Vous savez, je crois que la Chambre de commerce du Montréal métropolitain nous a déjà habitués à des mémoires beaucoup plus étoffés que celui qui est présenté aujourd'hui. C'est un premier commentaire. Vous évoquez, à peine dans une ligne, donc, l'incidence importante sur la disponibilité et la qualité des services de transport rémunéré.

Un peu plus haut, avant, toujours dans le segment contexte, vous évoquez les différentes interventions que la chambre de commerce a eu à faire en lien avec le transport rémunéré sur le territoire de la région de Montréal. Or, je crois que la chambre de commerce, si je ne me trompe pas, a été un acteur privilégié qui a été témoin de ce qui a été fait au niveau de la modernisation et de la qualité du service à la clientèle. Est-ce que vous pouvez nous en parler un peu, puisqu'il n'en est pas question dans votre mémoire?

• (16 heures) •

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Oui, vous avez raison que le mémoire, qui est en fait un avis... on l'a appelé un avis, parce que ce n'est pas un mémoire comme ceux que vous connaissez probablement de la chambre, habituellement, qui a plusieurs recommandations. On a appelé ça un avis parce qu'on se basait sur deux axes, et donc vous avez raison de trouver qu'il n'est pas aussi étoffé. Une des raisons principales, c'est que, comme le projet de loi reprenait la majorité des recommandations que nous avons déjà faites en 2016, on n'a pas voulu revenir sur chacune d'entre elles, mais plutôt se concentrer sur les deux principaux axes aujourd'hui.

Par rapport à l'implication de la chambre en ce qui a trait à la question du transport rémunéré de personnes, c'est vrai qu'elle a été très active. Donc, elle a déposé un mémoire en février 2016, un autre mémoire en mai 2016 et notre président, Michel Leblanc, a également fait partie d'un comité mis en place par le gouvernement précédent pour discuter de la question. On en parle également régulièrement lors de nos forums, comme celui de ce matin sur les transports, et on développe des études avec des partenaires sur le transport intelligent et le transport électrique. Donc, vous avez raison de dire qu'on est un acteur impliqué et attentif à tout ce secteur.

Pour ce qui est de la qualité des services, donc, si on a été témoins... je pense que c'est ça la question. Le deuxième volet de votre question, c'est que je puisse commenter un petit peu la modernisation, la qualité des services?

M. Benjamin : Je crois que la chambre de commerce...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...minutes, M. le député.

M. Benjamin : Ah! d'accord. Allez-y avec votre réponse, parce que j'ai une deuxième question rapidement.

Mme Llambías Meunier (Michelle) : O.K. Bien, oui, on peut constater, du moins dans le Grand Montréal, là, au niveau du Montréal métropolitain, qu'il y a eu une amélioration des services dans l'industrie du taxi traditionnel,

appelons-le comme ça. On pense que c'est beaucoup lié à l'arrivée de la concurrence et au fait que la ville a imposé certaines conditions en 2016. Ça fait plusieurs années qu'on attendait ces améliorations qui ne sont pas tout à fait à point encore.

M. Benjamin : Merci. J'ai une deuxième question rapidement. En fait, comme l'a mentionné mon collègue de La Pinière, la chambre de commerce, qui défend des entrepreneurs, vous qui avez une sensibilité aux affaires relevant de l'entrepreneuriat, vous concluez qu'un dédommagement est juste et équitable, alors que l'on vient de faire perdre la valeur d'un investissement à long terme en changeant les règles du jeu. Comment cette façon de faire... Moi, je reviens encore... parce que je ne suis toujours pas satisfait puisqu'au coeur de votre mémoire est la question de l'expropriation. Comment êtes-vous arrivés à cette conclusion que c'est juste et équitable, ce qui a été fait?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Malheureusement, c'est moi ici qui dois terminer cette portion. C'est moi la méchante.

Alors, je dois passer la parole au deuxième groupe d'opposition. Mme la députée de Mercier, vous avez 3 min 55 s.

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Donc, je n'ai pas beaucoup de temps, je vais aller directement aux questions. Vous avez parlé qu'il y a quand même eu une amélioration de l'industrie du taxi à Montréal. Notamment, vous attribuez ça à la concurrence, mais aussi à la ville de Montréal, puis ça, on le voit, là, sur les voitures, par exemple, où est-ce qu'on voit *Bonjour*, ça donne une belle image à la ville, Montréal comme les autres grands centres.

Là, la chambre de... en fait, vous représentez la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, et la ville de Montréal va venir parler tout à l'heure et présenter son mémoire, et ils ont dit qu'ils regrettent que le projet de loi n° 17 leur enlève des prérogatives en tant que ville pour pouvoir avoir du contrôle sur l'industrie du taxi, et le ministre vient tout juste de refuser cette demande-là. J'aimerais ça savoir si vous êtes d'accord avec lui d'enlever des pouvoirs à la ville dans le contrôle de l'industrie du taxi à Montréal, où on a le plus grand nombre de permis et de chauffeurs.

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Alors, non, on n'est pas d'accord. Bien, ceci étant dit, nous n'avons pas encore lu le mémoire de la ville, nous n'avons pas encore entendu la discussion, l'échange que la ville va venir avoir avec vous. Donc, c'est certain que ça peut évoluer, mais, à la base, on pense que le cadre réglementaire doit être régi, mis en place par le gouvernement. Par contre, tout ce qui est la gestion des chauffeurs, la gestion des véhicules pourrait être très bien fait par le Bureau de taxi de Montréal.

Mme Ghazal : Donc, très bien. En fait, j'ai deux questions, je n'ai pas beaucoup de temps. Je vais commencer par vous parler... pour la modernisation, c'est la même chose aussi pour nous, on est d'accord avec la modernisation. Puis vous parlez des voitures autonomes. Ce qui est important, c'est... vous avez parlé d'une décision responsable d'aller vers la voiture autonome, mais, pour être responsable, c'est aussi important de réfléchir avant d'agir, puis d'aller directement... de faire les choses de façon chaotique.

Par rapport à la voiture autonome, est-ce que vous avez pensé à toute la question de la sécurité? Par exemple, je regarde, il y a un article... En fait, ça fait... Il y a l'année passée où il y a eu un accident mortel avec une voiture autonome en Arizona. Vous avez parlé de ce qui se passe ailleurs. Est-ce que vous avez réfléchi aussi à cette question-là?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : En fait, juste pour revenir sur votre question, quand j'ai parlé de décision responsable, c'était plutôt par rapport à mettre fin au système de gestion de l'offre. Donc, c'était à ce niveau-là que je parlais de la décision responsable.

Pour ce qui est des voitures autonomes ou d'accueillir l'arrivée de véhicules intelligents, je ne suis pas dans : Est-ce que c'est la chose responsable à faire ou pas?, je suis dans : Ça arrive, c'est déjà ici. On ne peut pas se mettre la tête dans le sable, il faut y réfléchir et il faut effectivement réfléchir à toutes les méthodes de... les paramètres de sécurité qu'on va mettre en place. Mais tout ça doit se faire sans une lourdeur réglementaire qui est trop présente, finalement. On doit se concentrer aussi sur probablement une des principales barrières à l'entrée pour les entreprises qui veulent développer des services à ce niveau-là, qui est le système d'assurance.

Mme Ghazal : J'ai une question par rapport à «juste et équitable». Évidemment, moi, je ne suis pas d'accord avec la position que ça soit juste à la valeur comptable, parce que ça n'a aucun sens. On a juste à penser quand on s'achète une maison. Vous connaissez peut-être des chauffeurs de taxi, peut-être pas les mêmes que moi, qui, eux, s'attendent... plus de 55 ans, qui voient leur retraite... il n'y aura pas une retraite digne. C'est à ça qu'ils aspiraient dans leur vie, parce qu'ils ont acheté leur permis il y a longtemps.

Est-ce que vous trouvez que c'est juste et équitable que le montant, même si on n'est pas d'accord avec le montant, le montant du gouvernement, soit assumé par les chauffeurs de taxi eux-mêmes, c'est-à-dire les propriétaires? La redevance va être appliquée à tout le monde, pas uniquement aux nouveaux joueurs, notamment Uber, pour ne pas les nommer, qui ont oeuvré ici pendant beaucoup de temps dans l'illégalité. Et, en ce moment, on dit : Bien, on va compenser les chauffeurs pour cette expropriation de permis, mais tout le monde va payer. Les nouveaux joueurs comme Uber, qui, je vous le rappelle, pour rentrer à Dubaï — vous avez parlé de l'international — ont déboursé 3 milliards de dollars...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est terminé, madame...

Mme Ghazal : ...donc c'est une multinationale. Est-ce que vous trouvez que c'est juste et équitable que les chauffeurs de taxi aussi paient?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée, je suis désolée, je ne peux pas permettre la réponse. Je dois passer la parole à votre collègue député des Îles-de-la-Madeleine, et vous avez, vous aussi, 3 min 55 s.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Moi, j'aimerais savoir tout d'abord, Mme Meunier : Est-ce que vous considérez que les chauffeurs de taxi et les propriétaires de permis sont des entrepreneurs?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Oui.

M. Arseneau : Est-ce que vous connaissez un domaine de l'activité économique où les entrepreneurs ne visent pas à avoir un profit sur leur investissement, c'est-à-dire non seulement avoir un rendement, là, année après année, mais qu'ils vendent leur entreprise 30 ans après l'avoir acquise pour le même prix qu'ils l'avaient acquise 30 ans auparavant sans indexation?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Non, mais il y a aussi une valeur de risque.

M. Arseneau : Alors, la valeur de risque, on pourrait en parler, mais j'ai de la difficulté, à ce moment-là, à comprendre l'argumentaire, pour des gens qui sont dans le commerce, à considérer que des entrepreneurs ne visent pas un rendement sur leur investissement, alors que vous avez mentionné que ce n'était pas un placement, ce n'était pas l'objectif. Moi, c'est exactement le contraire de ce que j'entends des chauffeurs de taxi que je fréquente aussi.

Est-ce que vous ne l'entendez pas dire, par ces entrepreneurs du taxi, que c'est leur fonds de retraite qui est en jeu?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Je l'entends et j'entends aussi d'autres chauffeurs de taxi qui se disent assez soulagés de voir que leurs permis vont être remboursés dans la totalité pour la valeur comptable, donc le prix payé à l'achat. Donc, j'imagine qu'on a différentes versions, dépendamment d'à qui on parle.

Par rapport au rendement, je considère que, oui, ce sont des entrepreneurs, je considère qu'ils prennent aussi un risque. Je comprends qu'ils attendent un rendement et je pense qu'il n'est pas trop tard, dans la mesure où ils vont pouvoir bénéficier de plusieurs des nouvelles mesures qui vont être mises en place. Après, le rendement est aussi toutes ces années d'utilisation qu'ils ont eues. Quelqu'un qui a son permis de taxi depuis 30 ans a travaillé pendant 30 ans, a pu épargner potentiellement grâce à ce permis-là.

Donc, on vient aussi réduire les frais d'exploitation. Transports Québec évalue à 25 000 \$, je crois, la réduction des frais d'exploitation. C'est un gain, ça aussi.

M. Arseneau : Oui. Bien, il est normal que tout entrepreneur gagne aussi sa vie dans son entreprise. Ça, c'est ce que vous dites. Moi, ce que je dis, c'est qu'il y a peu d'entreprises, j'imagine, qui sont membres de votre organisation qui vont se satisfaire d'avoir, 25 ans après avoir fondé une entreprise ou l'avoir achetée, se satisfaire du prix de départ. C'est quand même assez inconcevable.

Mais je vais aborder un autre thème, parce qu'on a peu de temps, la tarification dynamique. Vous avez parlé, je l'ai noté, que ça assurait une prévisibilité, alors qu'au contraire, si c'est dynamique, il me semble que ça peut à la fois permettre la réduction du tarif et l'augmentation du tarif, selon les périodes de pointe, selon l'achalandage. Qu'est-ce que vous voulez dire exactement, la meilleure prévisibilité liée à la tarification dynamique, dans un contexte plus concurrentiel qu'il ne l'a jamais été?

• (16 h 10) •

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Mais non, je ne faisais pas référence spécifiquement à la prévisibilité par rapport à la tarification dynamique, parce que c'est vrai que c'est très évolutif puis c'est les lois du marché, l'offre et la demande. Donc, effectivement, on peut se dire qu'à 3 heures du matin au centre-ville de Montréal, ou à l'heure de pointe à 8 heures, ou à 17 heures en fin de journée, tarification dynamique ou pas, il y a un élément de prévisibilité.

Après, c'était plus par rapport aux différentes mesures qui vont être mises en place dans le projet de loi pour la modernisation puis... C'est à ce niveau-là, là, qu'on parlait de prévisibilité puis de rassurer.

M. Arseneau : Comment pensez-vous qu'on peut s'assurer justement que les coûts d'une course en taxi ne deviennent pas prohibitifs à certaines heures sans qu'on n'ait ni plancher ni plafond? Même chose pour la couverture. Est-ce que vous ne craignez pas que dans certains secteurs il y ait rupture de service, là, où finalement la masse critique n'est pas présente dans certains secteurs, dans certains quartiers?

Mme Llambías Meunier (Michelle) : Encore une fois, on a l'impression que les lois du marché vont s'autoréguler. Donc, par rapport à une présence plus accrue ou moins accrue de taxis dans des zones, on a l'impression qu'ils vont suivre là où il y a une offre, là où il y a une demande. Donc, on a confiance que ça va s'autoréguler. Si ce n'était pas le cas, il faudrait probablement revoir, analyser, là, les données pour voir si on doit...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez maintenant terminé. Je suis désolée. Merci beaucoup pour votre passage à notre commission parlementaire. Ce fut fort apprécié. Je vous souhaite un bon retour à Montréal. Merci beaucoup.

On fait une courte de pause.

(Suspension de la séance à 16 h 12)

(Reprise à 16 h 13)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre, s'il vous plaît! J'invite la Fédération québécoise des municipalités à prendre place. Est-ce que vous êtes arrivés? Oui.

Alors, bonjour. Bienvenue à cette commission parlementaire. Nous recevons maintenant les membres de la Fédération québécoise des municipalités. J'ai ici deux noms sur ma liste, je vois que vous êtes deux. Alors, je vais vous inviter à vous présenter, et vous avez 10 minutes pour votre présentation. Merci.

Fédération québécoise des municipalités (FQM)

M. Simard (Luc) : Merci. M. le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports... Oui, se présenter tout d'abord pour les...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, pour l'enregistrement, parce que j'ai trois noms ici, sur ma liste.

M. Simard (Luc) : Il y avait M. Châteauevert qui ne pouvait pas être présent, malheureusement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, vous, vous êtes M. Simard. Vous, vous êtes M. Girard.

M. Girard (Maxime) : Exactement.

M. Simard (Luc) : M. Girard, qui est conseiller à la FQM, et moi, c'est Luc Simard. Je suis préfet élu de la MRC de Maria-Chapdelaine au Lac-Saint-Jean, donc membre aussi du conseil d'administration de la FQM.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...vous avez 10 minutes.

M. Simard (Luc) : Merci. Donc, M. le ministre, il me fait plaisir de vous voir, de vous rencontrer. Distingués membres de la Commission des transports et de l'environnement, MM., Mmes les députés, merci d'accueillir la Fédération québécoise des municipalités dans le cadre de cette commission parlementaire sur le projet de loi n° 17.

Fondée en 1944, nous célébrons cette année nos 75 ans d'existence. La fédération est le porte-parole des régions en regroupant près de 1 000 municipalités locales et régionales au Québec. Ce sont quatre municipalités sur cinq et la totalité des MRC qui sont membres volontairement de notre fédération. La FQM, donc, nous sommes le plus grand rassemblement municipal du Québec, bien entendu.

Donc, la dévitalisation des communautés représente un défi majeur de la société québécoise. Si un plan gouvernemental définissait, en 2007, les services de base d'une communauté par la présence d'un dépanneur et d'une station d'essence, la transformation de l'économie rend encore plus aléatoire le maintien de ces activités. Aujourd'hui, les gens doivent davantage se déplacer pour subvenir à leurs besoins, phénomène qui s'est considérablement accentué par la centralisation des services publics, notamment en matière de santé, observée depuis 2014. Si cette concentration des services répond à des impératifs de système, cela signifie des déplacements accrus pour les citoyens. La mobilité est donc devenue un enjeu important pour assurer l'occupation du territoire et contrer la dévitalisation de plusieurs communautés.

Présentement, l'offre de transport en région varie d'un endroit à l'autre, en fonction de particularités locales, bien entendu. Chaque région présente ses défis et ses particularités qui font en sorte qu'un modèle unique ne peut exister. Dans bien des cas, l'industrie du taxi est indispensable pour assurer une desserte efficace du territoire. Le gouvernement du Québec a déjà mis en place un programme pour soutenir le transport collectif. Ceux-ci ne permettent toutefois pas de répondre à la demande en dehors des parcours existants. Il y a aussi le transport adapté, qui implique une grande flexibilité de la part du milieu municipal, qui voit la demande pour ce type de transport augmenter de façon considérable d'année en année. On a qu'à penser au vieillissement de la population, entre autres.

La Fédération québécoise des municipalités considère que le projet de loi n° 17 est susceptible de favoriser les initiatives locales de transport de personnes visant à permettre aux citoyens qui, pour différentes raisons, n'ont pas les moyens de se déplacer, d'avoir accès aux services là où ils se trouvent sur le territoire d'une MRC ou d'une MRC voisine. En ce sens, l'ouverture du gouvernement à des nouveaux joueurs dans l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile est accueillie favorablement par le milieu municipal. Certaines inquiétudes nous préoccupent tout de même et le gouvernement devra s'assurer d'y répondre afin de faciliter la transition vers le nouveau modèle proposé.

Au Québec, l'organisation du transport collectif constitue une compétence déléguée aux municipalités qui ont l'obligation d'offrir des services de transport adapté et qui, dans bien des cas, doivent également prendre la responsabilité de l'organisation du transport collectif sur le territoire. Donc, c'est le cas chez nous, effectivement, nous avons organisme responsable de ce type de transport. En milieu rural, les réalités territoriales forcent les organismes municipaux à penser à des solutions de transport qui sont souples, efficaces et adaptées aux besoins des citoyens. Souvent, pour répondre à la demande et offrir un service adéquat malgré les distances et la faible densité de population, l'organisation des services de transport collectif et adapté dépend donc de partenariats avec des entreprises de taxi de la région qui sont titulaires d'un permis.

Dans bien des cas, l'offre de service dans les régions où il existe une situation quasi monopolistique d'entreprise de taxi est insuffisante, voire inexistante en période plus creuse comme les soirs et les fins de semaine. La desserte de transport est donc grandement dépendante des ententes que prennent les municipalités et les MRC avec les entreprises de taxi en place dans les régions.

Dans certains cas, le projet de loi n° 17, qui permettra l'arrivée d'une offre additionnelle de transport en région, nous porte à croire que les entreprises de taxi en place veilleront à consolider ce type de partenariat avec les organismes municipaux de façon à leur assurer un volume d'affaires minimal, et permettant la rentabilité de leur entreprise.

La qualité de l'offre de transport collectif et de transport adapté en région est fortement influencée par la capacité des municipalités et des MRC de contracter avec des entreprises de taxi compétentes.

Dans le domaine plus spécifique du transport adapté, des conducteurs de taxi formés assurent un encadrement, et un soutien, et de la rigueur à l'égard de la clientèle dont les besoins spécifiques requièrent une attention particulière. D'ailleurs, il est difficile de penser que les nouveaux joueurs dans l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile qui feront leur apparition à la suite de l'adoption du projet de loi n° 17 pourront répondre à la demande de cette clientèle qui nécessite une formation et des aptitudes supplémentaires à celles requises pour le simple transport de personnes.

Ceci étant, l'offre de service est toutefois inégale d'une région à l'autre et ne répond pas toujours aux standards que les élus et la population sont en droit d'attendre. Le projet de loi n° 17 représente donc une opportunité pour combler des vides dans l'offre de services actuelle, et c'est le citoyen qui en bénéficiera. La possibilité pour des citoyens locaux de devenir chauffeurs occasionnels favorisera une offre de services plus complète en plus de donner accès à un revenu d'appoint.

Au-delà de l'offre de service actuelle, le monopole exercé par une entreprise de taxi dans une région donnée limite considérablement la capacité de négociation avec celle-ci. La situation sur le terrain est bien différente d'une région à l'autre, d'une région à une autre, et aussi d'une MRC à une autre, bien entendu, et c'est pour cette raison qu'il peut être difficile d'évaluer les impacts qu'aura l'entrée en vigueur du projet de loi n° 17. Cependant, la Fédération québécoise des municipalités demeure positive quant aux retombées qu'il aura.

• (16 h 20) •

Certaines inquiétudes devront tout de même être clarifiées. Un des éléments suscitant des interrogations est la capacité des petites entreprises de taxi en région à demeurer profitables dans un contexte où la compétition est plus forte. Cette situation pourra rendre difficile la rétention de services de taxi à l'année et potentiellement causer la fermeture d'entreprises de taxi existantes. Ceci nous amène à se questionner à savoir si les municipalités auront toujours accès à des fournisseurs de services afin de répondre aux besoins en matière de mobilité, tant pour le transport adapté que pour le transport collectif.

Un élément du projet de loi qui devrait être révisé est la définition de covoiturage par l'article 147 qui prévoit entre autres que le covoiturage est un transport d'au plus quatre courses par jour et n'excédant pas cumulativement 100 kilomètres. Cette interprétation est peut-être applicable dans les centres urbains, mais elle ne se transpose pas aux régions où les distances de déplacement sont souvent bien plus longues et rendent impossible le respect de cette norme. Le projet de loi n° 17 ne doit pas avoir pour effet de limiter les possibilités de covoiturage dans les milieux ruraux.

Par ailleurs, l'aspect du transport communautaire n'est pas abordé dans le projet de loi. Afin de favoriser une mobilité efficace sur tout le territoire et plus particulièrement dans les secteurs ruraux, la FQM propose de favoriser les initiatives de transport de personnes reposant sur l'offre d'organismes communautaires. Il faut encourager ce type d'initiative, notamment en permettant le versement d'une légère compensation financière aux bénévoles.

Il y a aussi la question de la déréglementation de la tarification qui est également importante pour les régions où la faible densité de population ne pourrait représenter une ouverture... pourrait représenter plutôt une ouverture aux entreprises à surfacturer les déplacements de façon à compenser la demande plus faible. Il est essentiel de prévoir des mécanismes pour s'assurer que le consommateur, peu importe où il se trouve, paie le juste prix pour les services qu'il reçoit.

Autre élément prioritaire pour les membres de la FQM est l'aspect de la sécurité des usagers alors que le projet de loi diminue considérablement les conditions requises pour faire du transport de personnes, et nous pensons que la formation ainsi que les vérifications mécaniques doivent faire l'objet d'un contrôle rigoureux et ne pas permettre de situations où la sécurité de la population pourrait être compromise. Il faut bien comprendre que, dans nos secteurs, on a beaucoup de secteurs ruraux, hein, qui sont vraiment très différents, là, des secteurs urbains à ce niveau-là.

Donc, en conclusion, la FQM considère que le projet de loi n° 17, la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile, apportera certainement des retombées positives dans les régions du Québec. Il importe de souligner que l'utilisateur est maintenant au cœur de la loi, alors que les déplacements par taxi peuvent représenter jusqu'à 20 % des déplacements en région. L'abolition des quotas de permis de taxi ainsi que des limitations reliées aux agglomérations permettent à de nouveaux joueurs de faire leur entrée dans l'industrie et ouvrent la porte à de nouveaux modèles de transport en région, notamment celui pour le milieu municipal, de développer une offre de service adaptée à la réalité et aux besoins du milieu. Pour assurer le succès de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, le gouvernement devra cependant mettre en place des moyens de transition et assurer la concordance avec les programmes de subventions qui requièrent des permis.

Finalement, la FQM invite le gouvernement à continuer de travailler dans le respect du projet de loi n° 122 en laissant la place aux gouvernements de proximité que sont les municipalités pour participer activement au succès des programmes et à l'efficacité de leur administration dans l'intérêt premier de servir les citoyens. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci beaucoup, M. le préfet. Alors, M. le ministre, je vous passe la parole pour 23 min 30 s.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Merci, messieurs, d'être là. Je veux juste vous rassurer. Vous avez énuméré deux petits points, là.

La formation, il y aura une formation pour tous les chauffeurs, ça, nous n'avez pas à vous inquiéter. Vous savez qu'il y a des disparités entre les régions, on est à sept heures, 35 heures à d'autres; 110, Québec; 160, Montréal. Il y aura une formation qu'on va définir par règlement. Ça, c'est certain qu'il y en aura une, mais je dirais même, pour le transport

adapté, je pense qu'aussi on n'aura... pas juste pas le choix, je pense qu'il faut mieux former puis, encore une fois, s'assurer que ceux qui font du transport adapté le fassent d'une bonne façon. Ça, soyez assuré d'une chose.

L'inspection des véhicules, c'est la même chose, là. C'est certain que vous arrivez avec un véhicule neuf, on peut convenir que jusqu'à une période de 40 000, 50 000 kilos, ça peut être correct, mais, après ça, tous les véhicules vont être inspectés, vous n'avez pas non plus à vous inquiéter là-dessus.

Je pense que vous maîtrisez bien les principes mêmes de la loi, où on s'en va, pourquoi on le fait. Et un des points ou un constat que vous faites dans votre mémoire, vous dites, puis je cite le mémoire, là, vous dites : «L'offre de service dans les régions — puis je pense que c'est peut-être spécifique chez vous, là, vous me direz si je me trompe ou non, là — l'offre de service dans les régions où il existe une situation quasi monopolistique d'entreprise de taxi est insuffisante, voire inexistante en périodes plus creuses comme les soirs et les fins de semaine.»

Vous le savez, là, il y a 6 200 propriétaires de permis au Québec, qui en possèdent à peu près 7 500. Donc, 90 % de ces propriétaires, là, c'est des artisans uniques. C'est à eux, ils ont un permis. Les autres, ils en ont fait un marché, une société, peu importe. Quand vous dites, là, «voire inexistante et en périodes plus creuses comme les soirs et les fins de semaine», croyez-vous que la loi qu'on a déposée va permettre de répondre? Et en quoi ce problème de monopole que vous vivez dans certains secteurs, peut-être au Saguenay—Lac-Saint-Jean, où vous voyez cette problématique... encore une fois, est-ce qu'on va régler en permettant, donc, de libéraliser, dans une certaine mesure, le marché qu'on connaît, comme aujourd'hui, on l'est, on le connaît depuis les 40 dernières années?

Vous ne m'avez peut-être pas entendu tantôt. Je le disais, il y a moins de taxis au Québec en 2019 qu'il y en avait voilà 40 ans, quand on regarde la population. Il y en a moins, puis l'industrie a décidé de racheter, dans les années 80, un certain nombre de permis. O.K. On voulait s'assurer d'un revenu adéquat, dans une certaine mesure, mais il fait qu'aujourd'hui c'est peut-être moins... on le sent peut-être moins dans les régions. À Montréal, quand tu as une population qui augmente de façon assez importante puis tu as moins de taxis que voilà 40 ans, bien, je pense que c'est des disparités qui sont concluantes, qui démontrent quand même certains faits.

Alors, l'offre de service dans les régions, vous dites : «où il existe une situation quasi monopolistique, l'entreprise de taxi est insuffisante, voire inexistante en périodes plus creuses, comme les soirs et les fins de semaine». Quels exemples vous pouvez me donner là-dessus? Ou qu'est-ce que vous vivez quand vous affirmez ça?

M. Simard (Luc) : Bien, chez nous, par exemple, le propriétaire de taxi... C'est certain qu'on a une baisse de population. On ne se le cache pas non plus, dans les régions, il y a aussi une certaine dévitalisation, une baisse démographique. Le taux de chômage actuel reflète bien la situation. Il est très faible parce qu'on a moins de travailleurs. On a aussi beaucoup de personnes âgées. Donc, il y a beaucoup d'offre, là. On pense que, de l'offre dans la journée, il va y en avoir, mais certains soirs et fins de semaine, il y en a moins.

Il y a aussi des municipalités qui ne sont pas couvertes du tout, hein? Nous, à Normandin, il y a un permis, personne ne le veut, personne ne le prend, là. Il est là, là, il est disponible. Donc, ça fait quand même un gros trou chez nous, dans notre MRC, là. Je parle vraiment pour notre cas. Et on sait qu'il y a déjà une personne qui est prête à desservir ce secteur-là puis qui attend juste les modifications législatives pour procéder.

Donc, nous, avec notre service de transport collectif, on pense qu'on va être capables de faire des matches beaucoup plus facilement et d'offrir des meilleurs services. Les soirs et fins de semaine, on va avoir des problèmes. Puis avec les nouveaux outils, je pense que ça risque de combler aussi, là, avec des services par autres moyens, là. Je ne sais pas c'est quoi, le nom, là, des Uber de ce monde et tout ça, mais on pense que ça peut faciliter aussi l'émergence de nouveaux entrepreneurs ou de personnes qui vont démarrer pour offrir des services soirs et fins de semaine. Mais ce n'est pas juste les soirs et fins de semaine. Comme je vous dis, il y a des secteurs qui ne sont pas couverts puis il y a des secteurs, entre autres, au niveau des agglomérations, où est-ce qu'on peut circuler très bien dans l'agglomération, mais, si on veut circuler d'un village à l'autre, on n'a plus accès à aucun service de taxi.

Donc, on pense que ça va nous permettre d'améliorer l'offre, des nouveaux entrepreneurs qui vont se lancer puis qui vont combler, là, certaines lacunes qu'on pourrait avoir. Nous, on a trois, quatre permis de taxi dans notre MRC, donc on pense que ce n'est vraiment pas beaucoup. Mais, en même temps, on a vraiment un monopole. Quand notre organisme, qui est Maria Express, qui gère le transport communautaire... le transport collectif, plutôt, a voulu faire des ententes, ça n'a pas été facile, là. Ça n'a pas été facile parce que négocier avec quelqu'un qui a le monopole, tu n'as pas toujours le gros bout du bâton, hein? Donc, ça, c'est des éléments qu'on pense que ça va faciliter beaucoup, beaucoup notre travail.

C'est inégal d'une région à l'autre, on le mentionnait. Chaque petit milieu rural a sa réalité, hein, c'est bien entendu. Nous, on a Dolbeau-Mistassini qui est un pôle, mais d'autres MRC, c'est complètement différent. Puis tout ce qui est autour de Dolbeau-Mistassini est très mal desservi. Donc, on pense qu'avec les nouveaux services on aurait plus de facilité.

M. Bonnardel : Vous avez dit rapidement, là : On a un permis. J'imagine que c'est un permis restreint, là, d'après 2000, qui dit... Il n'y a personne qui en veut. Puis de l'autre côté, vous avez dit : Il y a quelqu'un qui attend juste que la législation passe pour être capable d'aller de l'avant. Donc, vous êtes persuadés, dans ce cas-ci, que l'offre sera améliorée, dans une certaine mesure.

De l'autre côté, les territoires d'agglomération... Quand je vous dis ça, vous savez très, très bien, là, que vous ne pouviez pas signer une entente pour le transport adapté avec, mettons, le voisin d'à côté parce que c'est interdit de le faire. Donc, pour vous, ça, ces principes de... pas de liberté, là, mais d'être capable... oui, la liberté de vous donner, là, cette possibilité de négocier avec d'autres... Et le monsieur, vous, vous dites, ou la dame, je ne sais pas, là, vous dites : Elle attend juste ou il attend juste, là, que la loi soit adoptée pour être capable d'aller de l'avant. Donc, vous dites, vous, qu'il y a du monde qui attendent.

• (16 h 30) •

M. Simard (Luc) : Bien, c'est ce qu'on comprend. Puis ça permettrait de desservir des plus grands territoires, d'avoir une connectivité aussi, entre les MRC, plus facile. On travaille beaucoup au niveau du transport... Bien, on a un programme, avec le ministère des Transports, au niveau des autobus, là, mais tu sais, ce n'est quand même pas suffisant non plus. On a besoin d'avoir une plus grande souplesse.

Nous, dans le monde municipal, ce qu'on demande, c'est de la souplesse, hein, vous le savez. On a chacun des réalités différentes. Au Lac-Saint-Jean puis au Saguenay, ce n'est pas la même affaire, puis l'Abitibi, ce n'est pas pareil. La Tuque, c'est une autre réalité. On a vraiment toutes... Depuis que je suis à la FQM, là, j'adore vraiment, là, actuellement, mes fonctions, parce qu'on voit toutes nos réalités qui sont vraiment différentes. On a des enjeux très, très communs, mais on a souvent des réalités terrain, quand vient le temps de déployer certains services, qui sont complètement différentes. Puis ce qu'on demande, c'est de la souplesse pour qu'on puisse avoir des ententes. Puis nous, ce qu'on pense, c'est qu'à la suite de cette loi-là, on le sait que ce ne sera pas une finalité. C'est une nouvelle loi qui entre en fonction, puis il va y avoir des expérimentations de faites... Québec, un peu partout, en fonction du transport collectif. Et on se parle entre les MRC, hein? Puis on prend les succès des uns, les échecs des autres, puis on pense qu'on va être capables de trouver des modèles de partenariat avec des privés pour offrir du service collectif plus efficace avec un modèle plus souple.

M. Bonnardel : Vous dites, je vous cite, là : «...l'offre de service est toutefois inégale d'une région à l'autre, d'une ville à une autre.» Ça, on l'a déjà entendu. «Dans bien des cas, celle-ci ne répond pas toujours aux standards minimums que les élus et la population sont en droit d'attendre. [...] Cette saine concurrence forcera également les entreprises de taxi qui bénéficiaient d'un monopole à se moderniser et à améliorer la qualité et l'offre du service. Nous le constatons malheureusement, dans certains cas, l'offre des entreprises de taxi est inexistante pour les municipalités et les contraintes imposées rendent impossible tout partenariat avec le milieu municipal.»

Ça, c'est ce que vous vivez chez vous. C'est ce que, selon vous, tout le monde vit un peu à gauche, à droite. Parce que je vous le dis bien respectueusement, là, ce n'est pas la première fois que je lis ça quand même, là.

M. Simard (Luc) : ...réalité, effectivement. On l'a mentionné, il y a des situations monopolistiques. À peu près toutes les municipalités dans notre région, il y a une entreprise de taxi. Donc, de venir négocier avec cette entreprise-là, c'est très difficile. Donc, d'avoir des nouveaux joueurs, on pense qu'on va pouvoir travailler beaucoup plus efficacement, puis on est conscients qu'il y a peut-être des gens qui vont abandonner les affaires, se lancer dans un autre domaine. Nous, le propriétaire de taxi chez nous, il est dans le domaine depuis quand même pas tellement longtemps. On sait qu'il a fait d'autre chose avant, il va être sûrement capable de faire d'autre chose après.

S'il veut demeurer partenaire avec nous, bien, nous, on est prêts à s'asseoir avec ces gens-là, parce que dans nos municipalités, le transport collectif est un très gros incitatif pour les entreprises de taxi. C'est une bonne part de leurs revenus, entre autres pendant la journée. On a une population vieillissante. Donc, si les entreprises veulent demeurer en affaires, ils devront s'asseoir avec nous, travailler pour avoir un service adéquat. Actuellement, on n'a aucun pouvoir de négociation. On le sait qu'ils laissent des gens sur le bord de la route. Ils privilégient les clients réguliers, parce que le client régulier, quand il a appelé le taxi, quand il a appelé le taxi, si le taxi ne va pas le chercher, bien, il va mettre ça sur le dos du taxi. Mais le client de transport Maria Express chez nous, s'il reste sur le bord du chemin, c'est nous qui va être responsable, c'est nous qui va être coupable. Le taxi est dédouané.

Donc, on sait qu'on a fréquemment des gens qui n'ont plus de place ou que... peu importe, dans les heures de pointe, qui sont laissés sur le bord du chemin puis qui n'ont pas accès à des services. Donc, nous, on pense qu'avec de nouveaux joueurs, on va pouvoir avoir un meilleur partenariat avec les entreprises de taxi qui vont être soit celles qui sont existantes — ils ont une expertise, puis on ne demande pas mieux de travailler avec eux autres — ou les nouvelles, peu importe, mais au moins, on va avoir un pouvoir de négociation.

M. Bonnardel : Bien, je pense que vous touchez un bon point. Je reste persuadé... puis je le mentionnais tantôt, peut-être avant que vous arriviez, on est la deuxième nation au monde la plus vieillissante, après le Japon. Ces transports, à hauteur de 50 millions de transports par année, il y en a 40 millions qui sont faits par l'industrie du taxi traditionnel. Demain matin, là, l'industrie n'est pas morte, là, puis je pense qu'on leur donne des outils pour être capables de pérenniser l'industrie. Vous le dites, ça se peut qu'il y en ait certains qui se disent : Bien, moi, c'est assez, là, je passe à autre chose. Mais on a assez réduit les règles pour être capables... quand je dis les règles, pas au détriment, là, de la sécurité, là, qu'on s'entende bien, là, mais réduit les règles administratives fiscales pour être capables de laisser plus d'argent dans les poches du chauffeur en partant puis de vous donner des outils à vous aussi pour être capables de dire...

Je le disais tantôt, peut-être que... ça dépend des régions, là. Vous êtes peut-être très satisfait de l'offre que vous avez, mais vous auriez peut-être le goût de dire : Si je pouvais négocier avec le voisin d'à côté, peut-être que je pourrais peut-être payer un petit peu moins, mais à la fin, c'est peut-être celui qui vous dessert et qui vous donne le service depuis tant d'années qui... que les gens sont fiers ou contents. Moi, je suis persuadé qu'on va être capables de... la demande va être aussi forte, puis peut-être que vous n'êtes même pas capable de répondre à la demande que vous avez dans votre région présentement aussi.

M. Simard (Luc) : ...les périodes de pointe, effectivement, il y a quand même beaucoup de demande. Puis on ne se le cache pas, on a une population vieillissante, on l'a mentionné un peu tout à l'heure. Donc, je pense que chez nous, ce n'est pas compliqué, pour se déplacer, on a pratiquement besoin d'une voiture, hein? Il n'y a pas d'autobus, il n'y a pas de transport en commun chez nous. Donc, les gens avaient tous une voiture, mais avec le vieillissement de population, beaucoup, beaucoup de gens ne peuvent plus conduire leur voiture, donc ont besoin de ce transport-là pour aller à l'épicerie, aller chez le médecin, peu importe.

Donc, le marché est loin d'être mort, effectivement, là. Il y a encore beaucoup, beaucoup de transports chez nous qui sont faits, puis on va avoir encore des besoins dans le futur qui sont immenses. Donc, je pense que les gens ont une belle opportunité d'affaires, de travailler avec les communautés. Mais nous, on veut quand même être capables d'avoir un impact puis de mettre en place d'autres modèles aussi, éventuellement, si possible.

M. Bonnardel : J'ai une petite question avant de laisser la parole à mes collègues. Vous êtes les premiers à me parler... bien, on y a pensé, là, mais le transport communautaire. À l'article 147, 148, on en parle, le transport bénévole. Souvent, c'est un organisme communautaire, hein, qui signe un contrat, si je peux le dire ainsi, avec l'hôpital du coin pour être capable de transporter les gens, puis on va payer ce chauffeur selon le kilométrage. Exemple, si le conseil d'administration a dit : Bien, on paie à 0,42 \$ du kilo, bien, on paie 0,42 \$.

Vous, vous dites qu'on devrait permettre une rémunération additionnelle? C'est-u ça que vous dites? Si vous voulez prendre une ou deux minutes, là, juste pour m'expliquer, là...

M. Simard (Luc) : Ce serait de bonifier, en fait, ce qui est versé et un dédommagement pour l'utilisation du véhicule, actuellement, mais ça serait de donner un incitatif plus important, là, pour que les bénévoles s'impliquent plus. Un bénévole, par définition, ce n'est pas payé, là, mais, si on le paie, ça ne devient plus un bénévole. Mais on ne demande pas une rémunération pleine et entière, mais au moins avoir un dédommagement pour payer certains frais pour ces personnes-là. Tu sais, des fois, la personne va reconduire quelqu'un, bien, il va s'acheter un café, un beigne, peu importe. Tu sais, il y a quand même des dépenses aussi qui sont liées, des fois, au transport, donc... Puis ils consacrent aussi du temps, puis ça coûte beaucoup moins cher que du transport par taxi ou transport qui serait via notre service collectif. Donc, on pense que ce serait un bel incitatif.

M. Bonnardel : Juste pour votre gouverne, on l'a dans la loi, là. L'article 148, 147, on en parle... Bien, le covoiturage et le transport bénévole, on va payer, bien, selon l'entente entre l'organisme puis le système de santé, l'hôpital, on va payer le coût du véhicule. Vous, vous dites : Allez plus loin que ça.

M. Girard (Maxime) : En fait, si je peux ajouter, en fait, dans la loi, vous précisez effectivement que le coût d'utilisation du véhicule est remboursé. Nous, on parle d'avoir peut-être un incitatif additionnel parce qu'en réalité ce type d'incitatif là existe déjà, sauf que c'est de l'argent non déclaré, bien souvent, qui est fait, puis c'est des gens qui s'improvisent chauffeurs de taxi. Donc, l'idée, c'est de venir un peu régulariser cette situation-là.

M. Bonnardel : Je pense que ce que vous venez de dire là, je l'ai entendu dans plusieurs... pas juste chez vous. O.K. Je laisse la parole à mes collègues.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Laviolette—Saint-Maurice.

Mme Tardif : Merci, Mme la Présidente. Donc, dans votre mémoire, vous parlez de favoriser les initiatives de transport de personnes qui reposent sur l'offre d'organismes communautaires. Est-ce que vous pouvez élaborer un peu plus par rapport à qu'est-ce qui est pour vous une offre communautaire, donner des détails, là? Qu'est-ce que vous souhaiteriez qui soit inclus davantage dans la loi?

M. Simard (Luc) : Bien, c'est un peu ce qu'on vient de parler, ça peut passer par différents modèles en fonction des MRC. Chez nous, ça pourrait très bien passer par... il y a beaucoup de bénévoles qui travaillent directement soit avec le CIUSSS, soit avec aussi des soupes populaires, des choses comme ça, là, pour aider les gens à se déplacer. Donc, c'est un peu... ça peut, mais il faut laisser de la liberté. Soit qu'on passe par directement des associations d'aide aux personnes démunies ou peu importe, parce que c'est souvent pour ce type de clientèle là, ou des personnes âgées, ou passer tout simplement par les organismes de transport collectif aussi, ça peut être une autre voie. Donc, ce qu'on veut, c'est que ce soit souple, applicable un peu partout puis que chaque MRC, chaque milieu décide de mettre le modèle qu'il désire en place.

Mme Tardif : Ça fait que... est-ce que j'entends que vous avez lu que, dans la loi, l'ouverture est déjà là, par contre, vu que c'est ouvert à pas juste un seul créneau?

M. Simard (Luc) : Bien, vas-y, Maxime.

M. Girard (Maxime) : Bien, il y a déjà, en fait, dans le projet de loi, une ouverture effectivement à ce type de transport là. Ce qu'on vient dire, c'est simplement d'ajouter peut-être la possibilité de verser un incitatif additionnel aux coûts d'utilisation du véhicule, là, tout simplement.

Mme Tardif : Pour les bénévoles?

M. Girard (Maxime) : Exact.

Mme Tardif : Parfait. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Beauharnois.

M. Reid : Merci beaucoup. Bien, en fait, c'est une précision, puis je l'ai entendu... Quand vous parlez de négocier des contrats municipalités avec compagnie de taxi qui a un monopole, puis je l'ai entendu précédemment, les gens... bien, le taxi va choisir la course la plus payante puis il va laisser la personne là, sur le coin de la rue. Mais, dans vos contrats, ce n'est pas prévu, vous n'avez pas le moyen de le prévoir ou de négocier? Comment ça se vit, ça?

M. Simard (Luc) : Bien, il y a toujours moyen de négocier, mais ça finit que c'est toujours nous autres qui paient, là. De charger de quoi à notre partenaire de taxi, c'est toujours difficile. Actuellement, on est en train de trouver des solutions, là, pour ces choses-là. Il y a aussi les gens qui ne se présentent pas, là. Ça, c'est un autre problème. Bref, il y a toutes sortes de situations qui se présentent.

Mais oui, c'est possible, mais, en même temps, si ça se produit à répétition avec qui on travaille... On a un intervenant, donc on n'a pas le choix de travailler avec. Puis je pense que ce qui est essentiel, c'est de maintenir aussi des bonnes relations avec notre partenaire d'affaires. Mais actuellement on a les deux mains liées, là, de travailler avec nos partenaires actuels qui sont monopolistiques.

M. Reid : Vous avez parlé de taxis communautaires. On l'a abordé... on va l'appeler comme ça, taxi communautaire, ce n'est peut-être pas la définition que vous lui donnez. Puis on parle de... vous parlez également que des petites entreprises, en fait, dans certaines régions, seraient à risque, et là on amène la notion de communautaire versus votre entreprise de taxi. Comment on va concilier les deux? Parce que votre entreprise de taxi chez vous, qui pourrait faire du transport pour l'hôpital, par exemple... Comment on peut concilier les deux?

• (16 h 40) •

M. Simard (Luc) : Mais le transport collectif, c'est vraiment... le transport communautaire, excusez-moi, n'est vraiment pas majeur non plus. Ce n'est pas une grosse part des transports, puis je ne vois pas nécessairement de très gros conflits. C'est vraiment pour des clientèles spécifiques qui ont de la difficulté à se déplacer, vraiment liées aux services de santé actuellement, là.

Puis chez nous, c'est vraiment plus le transport collectif qui est un enjeu, là. C'est vraiment là-dessus qu'on travaille. On a des employeurs avec qui on travaille aussi parce qu'on a quand même des villes assez grandes pour se déplacer puis on a la période hivernale. Bref, on travaille vraiment plus au niveau du transport collectif. Le transport communautaire est beaucoup moins développé chez nous. Donc, c'est plus au niveau du... puis ça existe déjà. Ça existe déjà, puis ils sont déjà là, puis ils ont déjà une certaine compétition, si on peut dire, avec l'entreprise du taxi. Puis on estime que ça ne changera pas nécessairement beaucoup la situation actuelle, transport communautaire.

Mais c'est vraiment le transport collectif, là, où est-ce que oui, effectivement, nous autres, on veut travailler, être partenaire avec les entreprises. Puis, si les entreprises veulent travailler avec nous autres puis signer des bonnes ententes, bien, on pense qu'on va être tous les deux gagnants, puis nos entreprises vont en bénéficier, les entreprises actuelles, là, que je parle.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée d'Argenteuil.

Mme Grondin : Merci. Dans votre mémoire, M. Simard, vous nous identifiez certaines préoccupations que la FQM porte, dont celle de la définition du covoiturage. Évidemment, il y a, dans le projet de loi, il y a une définition qui est comme identifiée à quatre courses pour 100 kilomètres, là, sur un 100 kilomètres. Est-ce que vous trouvez que ça ne représente pas la réalité notamment des ruralités? Est-ce qu'il y a une proposition de distance qui serait représentative?

M. Simard (Luc) : Écoutez, non, on n'a pas... je n'ai pas pensé à une question de distance. On a même des réseaux de stationnement incitatif qui ont été mis chez nous pour assurer un covoiturage entre les municipalités. Par exemple, des gens qui travaillent à Saint-Félicien, qui demeurent à Dolbeau-Mistassini, on a des stationnements implantés partout au Lac-Saint-Jean qu'on a travaillé avec le conseil régional de l'environnement. Donc, il y a des gens qui l'utilisent à tous les jours, là, puis ils font bien plus que 80 kilomètres par jour pour aller travailler aller-retour, si on peut dire... oui, aller-retour journalièrement.

Donc, chez nous, je pense que c'est variable d'une région à l'autre, effectivement, ces définitions-là. C'est à réfléchir, mais je ne veux pas vous mentionner de distance nécessairement, mais ça peut devenir problématique, là, au niveau du covoiturage, de mettre des limitations dans des régions comme le Lac-Saint-Jean, comme l'Abitibi aussi que les distances sont souvent grandes.

M. Girard (Maxime) : Je pense que, dans la façon de réglementer le covoiturage, l'idée, ce n'est pas de limiter à une distance, c'est peut-être... il y a peut-être certains types de covoiturage entre des régions, disons Québec-Montréal, qui sont plus problématiques que du réel covoiturage pour aller travailler matin et soir. Donc, ce n'est peut-être pas une distance qui est la bonne façon d'encadrer ça.

Mme Grondin : Parfait. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Bourget.

M. Campeau : Vous avez mentionné durant votre présentation que le projet de loi pouvait créer un risque pour une petite compagnie. J'ai de la difficulté avec ça en ce sens que ça pourrait leur donner plus de flexibilité pour aller chercher un plus grand territoire, pour s'allier à d'autres pour ne plus être une petite compagnie. Et dans quel cas vous voyez ça comme une problématique?

M. Simard (Luc) : Bien, comme vous dites, dans toute situation, il y a des risques, il y a des opportunités. Je pense qu'il y a des compagnies qui vont se buter aux risques puis qui ne verront pas les opportunités, qui risquent de disparaître et de peut-être amener un certain vide pendant un certain temps dans certaines municipalités. Mais je suis comme vous, je pense qu'effectivement il y a beaucoup plus d'opportunités là-dedans pour des entrepreneurs sérieux qui vont pouvoir développer un service plus efficace.

M. Campeau : Si je comprends bien, vous parlez surtout que ceci pourrait arriver durant une période de transition.

M. Girard (Maxime) : Bien, il y a aussi la question quand même... il ne faut pas se cacher qu'un territoire avec une très faible densité de population, s'il y a une offre spontanée de transporteurs pendant une période donnée, disons pendant un festival ou durant les vacances estivales, qui viennent chercher la part du marché et ensuite repartent, l'entreprise qui, elle, faisait son profit de l'année dans cette période-là peut tomber à risque. Mais là on parle ici de très petites entreprises dans des régions éloignées. Donc, c'est quand même un cas peut-être plus rare. Et, comme M. Simard dit, il y a des opportunités aussi qui vont se développer, donc c'est à eux de bien les saisir.

M. Campeau : Ceci n'empêcherait pas cette dite petite compagnie de faire la même chose sur un autre territoire.

M. Girard (Maxime) : Effectivement, exact.

M. Campeau : Mais, en même temps, je peux voir que c'est facile pour moi de le dire comme ça, mais de le vivre, ça dépend, régionalement, où on est isolé. Le Lac-Saint-Jean est un exemple, mais c'est... les distances, un coin que je connais bien. Je comprends que les distances d'une ville à l'autre ne peuvent parfois permettre ces choses-là, peut-être en hiver un peu moins des fois, à certains moments. Je peux comprendre la nuance qu'il peut y avoir, à ce moment-là. Je comprends.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Portneuf, il reste deux minutes.

M. Caron : Pardon?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Deux minutes.

M. Caron : Deux minutes. Merci, Mme la Présidente. J'aime vous entendre, parce que je suis le député de Portneuf. Bien que Portneuf appartienne à la Capitale-Nationale, votre réalité et celle de Portneuf sont à peu près les mêmes en matière de transport régional collectif. C'est déjà une belle offre qui est proposée, mais on sait que ça manque parfois un petit peu de flexibilité sur le parcours, les horaires. Et je vois un petit peu un paradoxe, finalement, dans ce que vous disiez tout à l'heure et le fait que ça puisse ou que ça pourrait mettre en péril certaines entreprises, parce que moi, au contraire, dans Portneuf, j'entends les chauffeurs de taxi me dire : Bien, écoute, le fait qu'il y ait... on tend vers une abolition de cette notion d'agglomération, mais les fois où on devait amener quelqu'un à Québec, on devait revenir à vide, ça, ce n'était pas intéressant pour nous.

Puis j'aimerais vous entendre. Avez-vous parlé à ces gens-là? Moi, j'aime aussi cette notion de pouvoir aller briser des notions d'isolement. On sait aussi que les services de santé maintenant sont centralisés dans les grandes villes, donc on pourrait apporter des services supplémentaires à nos gens qui n'ont pas la possibilité de se déplacer. Mais avez-vous aussi entendu les chauffeurs de taxi de votre région à ce sujet-là?

M. Simard (Luc) : Non, on n'a pas discuté avec les propriétaires d'entreprise chez nous. On a surtout travaillé avec les organismes de transport communautaire, avec les élus, voir un peu leur positionnement. Mais le discours qu'on a eu à la FQM... parce qu'on a eu un C.A. où est-ce qu'on en a discuté, puis la position était unanime qu'on voyait des opportunités à ce niveau-là.

Écoutez, la perte de petites entreprises, je l'atténue. Je ne pense pas que ce soit... Je pense que les gens vont s'adapter. Puis on ne se le cache pas, on fait des changements, on fait une loi pour faire des changements. Il va y avoir des changements sur le territoire, puis on ne pense pas que cette loi-là va être une finalité non plus. On pense que c'est un début, c'est un commencement, puis il devra y avoir des ajustements, comme dans tout changement, mais on va le vivre, on va l'expérimenter. Puis nous, à la FQM, on est très confiants qu'on va être capables d'offrir des bons services à la population. Nous autres, c'est le service aux citoyens qui prime, hein? Comme élus, là, c'est vraiment ce qu'on veut. On veut que les citoyens aient un bon service de transport collectif, puis ça inclut le taxi, puis on est parfaitement conscients qu'il risque d'y avoir des changements, qu'il risque peut-être d'y avoir une certaine période de transition aussi, mais on... Le besoin est là, la demande est là, puis on est parfaitement certains qu'il va y avoir un service de maintenu.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le préfet, je dois vous couper dans votre élan. Alors, je passe la parole à l'opposition officielle. M. le député de La Pinière, vous avez 15 min 40 s.

M. Barrette : Merci, Mme la Présidente. Alors, M. Simard, M. Girard, bienvenue. Alors, je pense que c'est... On va poser des questions sur trois sujets, on va être tous les trois, de notre côté, à poser des questions. Je vais commencer tout de suite par aborder un sujet qui m'a beaucoup étonné. Je pense que vous êtes le premier à le nommer et l'écrire dans un mémoire : la possibilité de surfacturation. Alors, si vous l'écrivez, c'est que ça vous inquiète. Si ça vous inquiète, c'est peut-être que vous l'avez déjà vu.

Alors, pouvez-vous m'expliquer dans... je comprends c'est quoi, la surfacturation, ça va, mais pour m'expliquer dans quelles circonstances vous voyez la possibilité de ça et comment y pallier.

M. Simard (Luc) : Bien, par exemple, dans des secteurs où est-ce qu'il y a très, très peu de demande, là, pour du transport, on pense qu'il pourrait y avoir peut-être un peu plus... des tarifications plus élevées dans des petites, petites municipalités. On s'entend qu'il y a des municipalités chez nous, là, qu'il n'y a même pas 200 habitants, hein, donc on... C'est ce qu'on veut. On ne veut pas qu'il arrive que des gens dans des fonds de rang ou un peu démunis soient obligés de payer un taux trop élevé pour du transport.

Donc, on pense que ça peut arriver puis on veut se servir aussi de nos partenariats avec les entreprises de transport qui vont être sur pied pour le transport collectif pour limiter cette surfacturation-là. Nous, on a une idée, chez nous, de mettre un taux fixe par municipalité au lieu d'avoir un taux... en tout cas, on veut regarder comment qu'on peut travailler en fonction de ce que la loi va permettre aussi pour justement éviter ces surfacturations pour les gens qui sont vraiment dans des endroits où est-ce qu'il y a moins d'habitants. Donc, c'est une inquiétude qu'on avait. Je ne sais pas, Maxime, si tu avais parlé à d'autres endroits aussi, là, au Québec.

M. Girard (Maxime) : Il y a aussi la question, bon, que les entreprises pourraient être intéressées à davantage concentrer leur offre sur les routes plus payantes, naturellement, où il y a une densité de population plus forte, une demande plus forte. C'est certain que, si un chauffeur a deux appels dans une journée, il risque de ne pas charger le même prix pour ces deux appels-là que s'il en a 30. Donc, c'est là l'inquiétude qu'il peut y avoir.

M. Barrette : Moi, je comprends ça très bien, là, puis je trouve que ça a bien du bon sens de s'inquiéter pour ça, mais ça le met en lien ou je le mets en lien avec ce que vous avez dit dans votre introduction, quand vous avez fait vos commentaires. Vous avez dit ça à peu près comme ça : Ce n'est pas une bonne idée d'avoir quelque chose d'uniforme, alors que le principe de la loi est d'avoir quelque chose d'uniforme. Alors, il y a déjà une opposition, là. Je ne vous dis pas que vous dites que le principe de la loi... mais le ministre l'a dit bien souvent, encore aujourd'hui, là : Tout le monde est pareil.

Alors, vous, vous souhaitez à ce que tout le monde ne soit pas pareil, et d'où ma question que j'ai posée à l'instant. Il doit y avoir des modalités... en tout cas, la loi doit pouvoir prévoir un certain nombre de choses qui font en sorte qu'il y a une adaptation de la loi à différentes situations. Ça, quand on arrive dans la surfacturation, est-ce que je dois comprendre que vous êtes en faveur d'une certaine fixation de prix? C'est une question que je pose, là. Je n'ai pas d'opinion.

• (16 h 50) •

M. Simard (Luc) : Non, bien, écoutez, nous, on espère... Nous, avec notre système de transport collectif, on veut utiliser ce partenariat avec nos entreprises de taxi locales pour justement mettre des limitations à des taux comme ça. Si ça peut être prévu dans la loi, on ne le sait pas, mais chaque cas est très différent, chaque municipalité est très différente.

Je pense que, par le biais des organismes de transport collectif, on va pouvoir établir des ententes particulières comme ça, tandis que, si on parle du taxi traditionnel, là, c'est une autre histoire. Mais on peut-u mettre des limitations? Bien, écoutez, tant que la situation n'est pas survenue, c'est un peu difficile d'établir ces éléments-là, mais c'est une préoccupation qu'on soulève. C'est une préoccupation qu'on soulève au gouvernement, tout simplement.

M. Barrette : Je vous interromps, là. Est-ce que vous souhaitez à ce que la loi puisse le permettre dans une région, mettons?

M. Girard (Maxime) : On souhaite que les clients, en fait, qui vont utiliser des services de transport rémunéré, donc nos citoyens, finalement, des municipalités du Québec, paient le juste prix pour le service, donc que le gouvernement, finalement, s'assure que le prix qui est payé est juste pour tout le monde, là.

M. Barrette : Je vais terminer là-dessus parce que mon temps passe, là, puis je veux laisser la parole à mes collègues. Vous avez fait référence à plusieurs reprises... Vous, vous êtes la Fédération québécoise des municipalités, ça fait que vous avez des différentes grandeurs de municipalités et différents territoires. Alors donc, vous avez des enjeux qui ne sont pas les mêmes que tout le monde, là. Ça, je comprends très bien ça.

Maintenant, vous avez à plusieurs reprises fait référence à la nature monopolistique du taxi, mais, en même temps, je ne pense pas que vous voulez que le taxi disparaisse. La condition... bien, vous nous le direz, là. Je pense que c'est non, la réponse à ça, là. En fait, c'est oui, c'est-à-dire vous ne voulez pas que ça disparaisse. La condition fondamentale pour que tout le monde soit là, c'est quoi... en fait, que l'industrie du taxi dite traditionnelle, on va le mettre entre guillemets, là, demeure?

M. Simard (Luc) : Que le taxi traditionnel demeure... Nous, on n'a aucune préférence entre le taxi traditionnel, le transport collectif. Nous, on veut offrir un service aux citoyens. Nous, c'est ce qui prime, c'est qu'on puisse déplacer nos gens sur le territoire. Les conditions... On estime qu'avec le libre-marché qu'il va y avoir, il va y avoir des entreprises qui vont être capables de maintenir leurs opérations sans problème. On l'a mentionné, il y a une demande, il y a des besoins, puis on va être capables aussi, avec nos organismes de transport collectif, de tisser des liens avec des entreprises qui vont vouloir travailler avec nous.

Donc, on a confiance que le service va être là puis on va apprendre à travailler avec la loi. La loi n'est pas encore appliquée, là. Dans deux, trois ans, on va s'en reparler, il va sûrement y avoir des éléments à corriger. Mais je pense que la loi, comme elle est là, elle est bien suffisante pour permettre de maintenir nos entreprises chez nous puis de travailler plus efficacement encore avec les MRC pour desservir un plus grand territoire, desservir des territoires interurbains aussi entre différentes municipalités. Donc, on pense que la loi est suffisante.

M. Barrette : Je vais passer la parole à mon collègue de Jacques-Cartier.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Jacques-Cartier, allez-y.

M. Kelley : Merci, Mme la Présidente. C'est en lien avec la question que mon collègue de La Pinière a posée. Est-ce que vous pensez qu'Uber peut coexister avec les petites entreprises de taxi en région ou est-ce que vous pensez qu'Uber va juste simplement dominer? C'est une grosse entreprise, une multinationale avec beaucoup d'argent. Alors, je veux juste savoir comment vous pensez que des petites entreprises dans la région peuvent compétitionner avec une entreprise comme Uber.

M. Simard (Luc) : Bien, nous, on pense que oui, les entreprises peuvent compétitionner avec Uber sans problème. Quelle part de marché Uber peut prendre? Il existe déjà, hein, ce n'est pas si nouveau que ça non plus, mais on veut voir comment ça va se développer. Mais on pense que nous, on ne travaillera pas avec Uber, comme MRC. On va travailler avec des entreprises, des entrepreneurs légalement constitués avec des... bien, je ne sais pas comment que ça s'appelle, permis de taxi ou existantes.

Donc, uniquement le volume d'affaires qu'on donne à ces entreprises-là, ça leur donne déjà une très, très bonne base pour travailler, pour se faire un revenu. Donc, oui, on pense qu'il y a une cohabitation possible.

M. Kelley : Bien, c'est juste encore comme... je vais aller juste un petit peu loin. Dans votre coin, il y a combien des personnes qui travaillent dans l'industrie du taxi?

M. Simard (Luc) : Il n'y en a pas énormément qui travaillent dans l'entreprise du taxi. Il y en a... Écoute, je vous dirais, dans notre MRC, on a quatre permis de taxi puis on en a un qui n'est pas disponible, qui n'est pas octroyé.

M. Kelley : Vous, vous n'avez aucune inquiétude que, quand c'est légal, puis Uber existe vraiment partout sur le territoire, puis c'est légal, puis le projet de loi est... ça existe sur tout le territoire du Québec, que des chauffeurs de taxi, ça va être tout correct, là. Ils vont être bien corrects, juste toujours exister dans leur fonction, puis rien ne va changer, ou est-ce que vous avez des inquiétudes pour ces personnes-là?

M. Simard (Luc) : Je pense que le volume d'affaires risque d'augmenter dans un certain sens. Les chauffeurs de taxi vont pouvoir desservir des plus grands territoires, vont pouvoir avoir des ententes plus profitables pour les deux parties, pour nos organismes de transport collectif, mais aussi pour les entreprises. Actuellement, ils sont limités quasiment dans les zones urbaines. Tout ce qui est rural, ils ont de la difficulté à le desservir parce qu'ils n'ont pas... bien, on l'a mentionné tout à l'heure.

Donc, oui, je pense qu'il y a possibilité. On ne se le cache pas qu'Uber va prendre des parts de marché, ça, c'est ce que vous voulez dire, puis on comprend parfaitement cet élément-là, mais on estime que oui, les entreprises... on va être capable de maintenir des entreprises présentes sur le territoire. Il va falloir l'expérimenter, il va falloir l'essayer, mais on est parfaitement conscients qu'Uber est un nouveau joueur. Mais nous, comme entrepreneurs, bien, je ne pense pas qu'on va travailler avec Uber, là, comme MRC. Il va falloir travailler avec des gens de la place, puis, de toute façon, les gens d'Uber vont être des gens de la place aussi. Mais j'ai hâte de voir, au Québec, comment ça va se dessiner, parce qu'il va y avoir plein de modèles, plein de partenariats qui vont se dessiner puis il va y avoir des beaux succès, je suis convaincu, partout au Québec, puis on va apprendre à travailler avec cette loi-là, avec cette nouvelle réalité là. C'est dur de... On peut prévoir l'avenir, mais même les économistes se trompent quasiment une fois sur deux, donc c'est dur de me demander comment ça va évoluer.

M. Kelley : Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le député de Viau.

M. Benjamin : Merci, Mme la Présidente. Donc, merci pour la présentation de votre mémoire. Ma première question est sur l'enjeu du transport adapté. Je vais droit au but. Comment vous pensez qu'une industrie libéralisée va-t-elle pouvoir répondre à des besoins spécifiques dans le but d'offrir un service adéquat, et ce, dans toutes les municipalités, puisqu'après tout, la fédération, vous êtes le porte-parole des municipalités, donc les municipalités de grande taille tout comme aussi les petites municipalités?

M. Simard (Luc) : Bien, chez nous, on est déjà un organisme de transport adapté. En fait, c'est la même entreprise qu'on utilise pour le transport collectif, qui fait aussi du transport adapté. Ils ne le font pas eux autres mêmes, mais ils le sous-contractent.

Donc, je pense que ces services-là vont continuer d'être offerts. Et on est actuellement à regarder comment qu'on peut jumeler le transport collectif et le transport adapté pour aller dans les petites municipalités. On a une certaine facilité à faire du transport dans les noyaux urbains, mais quand vient le temps de sortir... Tu sais, je parle de petites municipalités, là, c'est 300 habitants, 400 habitants, 200 habitants, 600 habitants. Tu sais, ce n'est pas des gros volumes, puis ces autobus de transport adapté là y vont déjà. O.K.

Donc, comment qu'on pourrait jumeler tout ça, on est en train d'y travailler. On est en train de travailler un modèle de partenariat avec les transporteurs privés, puis la nouvelle loi, je pense que ça va nous offrir aussi des portes, là, pour essayer

de travailler différemment avec ces entreprises-là, peut-être avoir des nouveaux joueurs aussi, des plus petits véhicules. Donc, on n'a pas la réponse définitive, là, mais on pense que ça va être quelque chose, là, à regarder un peu partout au Québec, comment qu'on peut faire un lien. Parce qu'actuellement il y avait des problématiques, c'est qu'on avait nos propres autobus puis on ne pouvait pas transporter de personnes, sauf des handicapés ou des personnes à mobilité réduite. Donc, là, avec la nouvelle... C'est rendu... c'est tout le privé, on a déjà des partenariats avec des privés pour faire ce transport-là. Donc, c'est un lien direct avec ce qu'on va pouvoir faire avec la nouvelle loi.

M. Benjamin : Bien, nous aussi, sur beaucoup d'enjeux, on n'a pas les réponses aussi définitives. Mais, si je retiens que votre but est d'assurer un service équitable avec un coût juste en fonction du service reçu, comment pouvez-vous nous expliquer qu'une libéralisation du marché de l'industrie du taxi pourrait s'assurer de mettre l'offre de services en haut de ses préoccupations, alors qu'on sait très bien, comme vous l'écrivez vous-même, que les routes plus rentables vont être priorisées?

M. Simard (Luc) : Bien, on pense qu'il y a des routes plus rentables qui pourraient être priorisées, mais nous, ce qu'on vise, c'est d'établir des partenariats avec ces entreprises-là, puis, dans les ententes qu'on aurait, on veut justement que tous nos citoyens soient desservis et à des coûts raisonnables. Donc, je pense qu'on va être capables, avec ces outils-là, puis les ententes qu'on va pouvoir passer, puis avec notre pouvoir de négociation nouveau qu'on va pouvoir avoir, de s'assurer que même les routes moins rentables sont bien desservies et à des coûts aussi accessibles à toute la population.

M. Benjamin : Je ne sais pas si vous êtes conscient, le projet de loi dont il est question ici fait ici référence clairement à une déréglementation, à une libéralisation du marché. Donc, sans pour autant conserver le cadre actuel, dans le but d'améliorer l'offre de services et sa qualité, comment évaluez-vous ce qui relève d'une libéralisation et ce qui relève de modifications législatives? Malgré votre constat concernant la nécessité de moderniser l'industrie, pourquoi la libéralisation, à ce moment-là, vous apparaît comme étant la seule réponse aux difficultés qu'il serait possible de dépasser par des modifications législatives?

• (17 heures) •

M. Simard (Luc) : Bien, nous, ce qu'on estime, c'est que les modifications qui sont proposées nous donnent une liberté d'action, nous donnent une liberté de négociation, nous donnent la liberté de mettre en place des modèles qui vont répondre aux besoins du milieu, qui vont être différents en Abitibi, ils vont être différents de chez nous. Puis même chez nous, là, dans notre MRC, là, ça va être différent de ce que nos voisins vont mettre sur pied, j'en suis parfaitement convaincu.

On a chacun nos réalités, nos façons de travailler. Puis c'est ce qui est intéressant, dans cette loi-là, c'est que la libéralisation, bien, on va pouvoir passer des ententes avec tout le monde. Puis, dans les périodes de pointe, on va pouvoir avoir des bénévoles, des gens de 60 ans, des jeunes retraités qui veulent en faire du transport qui vont pouvoir se lancer aussi. Donc, je pense que la nouvelle loi va nous permettre d'être plus souples puis d'offrir un meilleur service en ce sens-là.

M. Benjamin : Maintenant, vous êtes la Fédération québécoise des municipalités. Une des choses que vous défendez, c'est l'autonomie municipale. Est-ce que ce projet de loi qui est devant nous aujourd'hui, lorsqu'on connaît la réponse, entre autres, du ministre par rapport aux demandes de Montréal, est-ce que vous êtes satisfait du respect de l'autonomie municipale à l'intérieur de ce cadre-là?

M. Simard (Luc) : Jusqu'à maintenant, oui. On n'a pas vu d'obstacles, là, nécessairement. Nous, on veut que ça respecte tout ce qui était dans la reconnaissance des gouvernements de proximité que nous sommes. Puis nous, on estime aussi que ça va nous faciliter notre travail, effectivement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez encore deux minutes.

M. Benjamin : Je pourrais aller avec une autre question, si vous permettez. Donc, aujourd'hui, donc, dans le cadre du p.l. n° 17, donc le projet qu'on analyse aujourd'hui, est-ce que vous avez pris le temps... l'enjeu du taxi communautaire? Il me semble que c'est une piste qu'on... J'aimerais vous entendre. Est-ce que vous avez eu des validations auprès... par exemple, il y a eu des assises auprès des groupes communautaires pour, au niveau de leurs volontés, que ça soit assumé. Pour vous, les enjeux en matière de sécurité, de formation, qu'en est-il, par exemple, sur votre piste du taxi communautaire?

M. Girard (Maxime) : Bien, en fait, c'est un type de transport qui existe déjà. Cette offre-là est déjà en place sur le territoire. Ce qu'on souhaite, c'est davantage une reconnaissance du travail des bénévoles qui est fait par le versement d'une légère compensation, comme on disait tout à l'heure, pour contrer aussi un phénomène où, finalement, un revenu peut être versé et non déclaré à des gens qui en font finalement une activité professionnelle ou presque.

Donc, l'idée, c'est plutôt de venir contrôler un peu cette activité-là et d'inciter les bénévoles à s'impliquer dans la communauté pour faire du transport au niveau des personnes qui sont davantage dans le besoin et qui ont un besoin, évidemment, de mobilité.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci. Alors, nous allons passer maintenant à la députée de Mercier, députée du deuxième groupe d'opposition. Vous avez 3 min 55 s.

Mme Ghazal : Très bien. Merci, Mme la Présidente. Merci beaucoup pour votre présentation.

Vous en avez parlé un peu beaucoup, là, toute la question, moi, qui me préoccupe beaucoup, c'est les personnes âgées, vulnérables, qui habitent dans des endroits beaucoup plus éloignés, pas facilement accessibles. Et on sait, là, pour

briser l'isolement, le déplacement est extrêmement important. Puis vous... Là, il y a eu les questions de mes collègues, et ce que j'ai l'impression, c'est que vous dites qu'il n'y a pas de problème. En libéralisant, il va y avoir du monde qui vont trouver leur compte pour avoir des contrats avec vous puis qui vont trouver que c'est assez rentable pour rester dans ces secteurs-là, les plus éloignés... et s'assurer aussi qu'il n'y ait pas une surfacturation, parce que, s'il y en a une, bien, les personnes âgées, c'est un petit peu la même chose que de les laisser isolées, puis elles ne voudront pas sortir puis elles vont rester chez elles, et ça ne brisera pas leur isolement.

Donc, qu'est-ce qui vous fait dire que ces compagnies-là, ces autres compagnies ou personnes vont trouver que c'est assez rentable de continuer à faire affaire avec vous, de ne pas laisser les gens sur le bord du chemin, mais d'aller à la porte de la personne, et ne pas se sentir, par cette libéralisation, attirées d'aller dans des endroits où est-ce qu'elles pourraient... la compagnie ou la personne pourrait gagner plus d'argent en allant ailleurs vu que, maintenant, elle aura la possibilité de le faire? Qu'est-ce qui vous rend si confiants que ça sera rentable à ce point-là puis qu'ils vont ne pas regarder que ça pourrait être rentable pas mal ailleurs?

M. Simard (Luc) : Dans nos petits milieux, comme j'ai mentionné tout à l'heure, on n'a pas de transport en commun. Donc, le moyen de déplacement, c'est pratiquement toujours du taxi ou souvent du taxibus, chez nous, qu'on appelle, là, le transport collectif, comme on a mentionné.

Bien, le pourquoi qu'on va desservir ces milieux-là, c'est parce que, comme MRC, c'est nous qui contrôlons une bonne part des revenus des propriétaires de taxi en ayant des partenariats avec eux autres au niveau du transport collectif. Donc, c'est un incitatif très, très important de travailler avec nous, de desservir ces petits milieux là puis aussi de maintenir des coûts qui sont acceptables.

Donc, nous, c'est l'angle sur lequel on le prend, puis c'est l'angle sur lequel les ententes vont être signées aussi avec les propriétaires de taxi, parce que les personnes âgées, effectivement, ont besoin souvent d'un déplacement... On en a beaucoup qui veulent demeurer dans leur petite communauté tissée serrée, ça, on le sait. Puis c'est souvent, par contre, beaucoup plus facile de les transporter, parce que c'est souvent des transports pendant la journée, des transports prévus d'avance. Donc, la majorité des transports de personnes âgées, c'est via nos transports collectifs qu'on les fait. Puis, via nos ententes avec les privés, on va être capable de contrôler puis d'assurer un service adéquat à ces personnes-là comme milieu. Parce que les personnes de taxi... Le taxi spontané, si on peut dire, ce n'est pas seulement les personnes âgées qui vont les prendre, là, c'est une autre clientèle.

Mme Ghazal : Ça fait qu'actuellement vous dites que c'est ce que vous n'êtes pas capables de faire, mais, avec le projet de loi, vous allez être capables.

M. Simard (Luc) : Ça va être plus facile.

Mme Ghazal : Ça va être plus facile. Puis par rapport à l'autonomie régionale... parce que le projet de loi fait vraiment du mur-à-mur, mais, par certains aspects, vous dites qu'il répond à ce que vous demandez. Mais il n'y a vraiment aucun... Il n'y a rien dans le projet de loi qui pourrait être amélioré pour respecter un peu plus, vous laisser gérer, vous, plus de façon plus autonome la gestion, là, du transport collectif.

M. Simard (Luc) : Bien, pour l'instant, je n'ai pas vu de contrainte majeure. C'est certain que c'est à l'utilisation qu'on va voir si le véhicule nous convient bien. Donc, on va apprendre à travailler avec la loi, puis ce qu'on aime dans la loi, c'est que ça nous laisse une liberté de mettre en place des modèles qui nous ressemblent. Tu sais, on ne veut pas se faire imposer un modèle, c'est comme ça. C'est ce qu'on aime dans le modèle.

Mme Ghazal : Moi, ce que je vous invite aussi peut-être à faire, parce que vous avez dit que vous n'avez pas consulté les gens du taxi dans les municipalités, peut-être d'aller les voir puis aussi de voir aussi leur point de vue. Parce qu'on a parlé de la viabilité. Vous avez dit, vous, ce qui est important, c'est le service aux usagers, moins qu'est-ce qui va arriver avec l'industrie. Mais on s'entend qu'il y a une possibilité avec ce projet de loi là que l'industrie, dans le fond, disparaisse telle qu'elle est. Puis on n'a pas parlé... Mais là on n'a plus le temps, là, mais on n'a pas parlé...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois malheureusement vous couper la parole.

Mme Ghazal : ...de la qualité du service aussi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, merci, Mme la députée de Mercier. M. le député des Îles-de-la-Madeleine, vous avez la parole.

M. Arseneau : Merci beaucoup. Content de vous voir aujourd'hui, puisque j'ai déjà siégé là où vous êtes, à la Fédération québécoise des municipalités. Ce qui m'a d'ailleurs beaucoup étonné dans votre présentation, c'est votre optimisme qui frôle le jovialisme dans l'ouverture au libre-marché, alors que vous commencez votre mémoire en parlant de dévitalisation. Et la plupart des services qui accentuent la dévitalisation sont des services qui sont de l'ordre du libre-marché. La raison pour laquelle les stations-service ferment, c'est qu'elles ne sont pas rentables. Les dépanneurs ferment parce qu'ils ne sont pas rentables. Le service cellulaire n'est pas offert parce que ce n'est pas rentable pour les grands télécommunicateurs. Et il n'y a pas d'Internet en région parce que ce n'est pas rentable.

Et là je me dis : Comment s'imaginer qu'Uber vienne faire concurrence à des petits taxis de petites compagnies chez vous, implantées, qui ne sont pas rentables, en fait, qui tireront davantage le diable par la queue, s'il y a davantage de concurrence? Vous le dites un peu, là, à la page 7. Donc, des entreprises de taxi vont disparaître. Mais là je vois que vous vous positionnez comme donneur d'ordre en disant : Bien, on va pouvoir négocier avec le gros bout du bâton pour les compagnies qui vont rester. C'est un peu comme ça qu'il faut le comprendre pour le taxibus ou pour le transport collectif par taxi, vous allez avoir le gros bout du bâton pour négocier. C'est comme ça qu'il faut comprendre votre point de vue sur l'implantation de services collectifs?

M. Girard (Maxime) : En fait, je préciserais en disant plutôt qu'au niveau des entreprises qui offrent du transport par taxi dans bien des régions, parfois, c'est du transport qui se fait principalement de jour. Donc, l'offre est insuffisante ou inexistante les soirs, les fins de semaine. Donc, c'est dans ce contexte-là où il pourrait y avoir une bonification de l'offre faite aux citoyens par, par exemple, un retraité qui désire finalement, peut-être, travailler quelques heures-semaine et se rendre actif comme chauffeur dans une application comme Uber, par exemple, pour venir compléter l'offre de services au moment où celle des entreprises existantes de taxi est peut-être moins présente.

Et, au niveau des ententes, bien, ces entreprises-là, c'est sûr qu'ils vont percevoir une possible compétition additionnelle sur le territoire, donc évidemment qu'ils vont vouloir consolider les partenariats avec les MRC qu'elles ont. Entre autres, au niveau du transport collectif, je vois mal Uber faire du transport... adapté, pardon, alors que les entreprises de taxi, elles en font. Donc, c'est en ce sens-là.

Je pense que l'idée, c'est plutôt de bonifier l'offre de services actuelle plutôt que de la remplacer et mettre fin aux entreprises de taxi. Ce n'est pas du tout le souhait...

• (17 h 10) •

M. Arseneau : Bien, en fait, j'imagine, et c'est ce que personne ne souhaite, évidemment... mais est-ce que vous ne craignez pas que, dans certaines régions, le fait d'avoir une concurrence là où il y a du marché, par exemple, l'été ou à la sortie des bars, à certaines heures ou à certains moments de l'année où la concurrence sera plus grande, bien, que ça fasse en sorte que celles qui avaient un genre de pacte social avec la communauté en ayant un permis à l'année pour desservir l'ensemble du territoire 24/7, est-ce que ça les met en difficulté, et qu'ils disparaissent, et qu'on ne se fie que sur monsieur ou madame retraité qui veut faire du taxi quand ça lui adonne, que, finalement, on se retrouve avec des ruptures de service importantes les trois quarts de l'année? Je parle du transport évidemment individuel, le transport... l'offre aux particuliers. Est-ce que ça ne risque pas d'arriver?

M. Simard (Luc) : Bien, dans tout changement, il y a certains risques, on en est bien conscients, entre autres, au début de... peut-être au début, il y a peut-être une période de transition où ce risque-là est plus probable. Mais comme chez nous, on a quatre permis, bien, il va-tu en rester deux? Peut-être. Peut-être qu'il va en rester deux pour couvrir certaines périodes de pointe, tout dépendant comment que ça va se déployer. Mais nous, ce qu'on veut faire, c'est de tisser des liens avec les entreprises chez nous. On en a déjà, mais on couvre... chez nous, sur 25 000 habitants, il y en a 15 000 de couverts.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois vous couper la parole, malheureusement. Alors, je vous souhaite une belle fin de journée. Merci d'être venus à cette commission parlementaire. Bon retour chez vous.

(Suspension de la séance à 17 h 11)

(Reprise à 17 h 12)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Je demande aux représentants de la ville de Montréal de bien vouloir prendre place, ce qui est fait. Nous recevons M. Éric Alan Caldwell et Mme Sophie Mauzerolle. Vous avez la parole pour 10 minutes. Merci d'être avec nous, et ensuite on pourra passer à la période des échanges. Merci.

Ville de Montréal

M. Caldwell (Éric Alan) : Merci, Mme la Présidente. Très fiers d'être ici aujourd'hui et de participer à ce processus parlementaire, d'amener le point de vue de Montréal. Vous m'excuserez, ça se peut qu'il y ait quelques petits toussotements au cours de la présentation. On va essayer de les contrôler le plus possible. Merci de nous recevoir.

La ville de Montréal déploie des efforts importants pour développer les services de mobilité. Bien sûr, nous sommes ouverts à l'arrivée de nouveaux acteurs et espérons que l'offre n'en sera que bonifiée. Dans la mesure où ces nouveaux modes concurrencent la mobilité traditionnelle via la mobilité durable, la ville de Montréal reconnaît le rôle du transport rémunéré par automobile comme mode performant et essentiel au système de mobilité pour réduire la dépendance à l'auto, tel que c'est affirmé dans la Politique de mobilité durable du Québec. Ce projet de loi propose une nécessaire mise à jour de la législation, mais par contre, adopté comme tel, ses répercussions pour Montréal sont trop importantes.

Montréal, on le rappelle, 850 kilomètres de pistes cyclables, 64 stations de métro, 220 lignes d'autobus, 7 250 vélos Bixi, 4 400 propriétaires de taxi régulier plus deux autres en service restreint, 8 000 chauffeurs, des véhicules en libre-service et en covoiturage et, bien sûr, l'arrivée des véhicules non immatriculés en libre-service sans ancrage, ou vélos sans ancrage, ou trottinettes sans ancrage. Le territoire de la métropole concentre près de 60 % de l'industrie du taxi au Québec et la presque totalité de l'industrie de transport rémunéré par automobile. Le cocktail de transport montréalais est complexe, évolue

très rapidement. Il faut être agile. On ne peut pas être comparés aux autres systèmes du Québec. Montréal mérite donc une attention particulière.

Le Réflexe Montréal, cette entente qui nous lie, la métropole et le gouvernement du Québec, via la loi sur le statut de la métropole, doit être invoqué. C'est une façon efficace et agile de répondre aux particularités montréalaises. On invite donc le gouvernement à le faire via une révision de ce projet de loi.

Toutes les métropoles nord-américaines d'importance ont, d'une façon ou d'une autre, la capacité de réguler le transport rémunéré. Avec cette loi et Montréal, on ferait donc figure d'exception si on n'a pas des dispositions particulières pour la métropole. Plus précisément, le projet de loi réduit les activités de la ville et du bureau du taxi. Le ministre retire de la charte de la ville la possibilité de réglementer et de soutenir le développement de l'industrie du taxi et du transport rémunéré par automobile. Il ne nous laisse que l'application de la réglementation provinciale. Ironiquement, si ce projet de loi est adopté comme tel, Montréal aurait plus de contrôle sur les trottinettes en libre-service que sur les taxis.

Nous sommes étonnés de l'intention du gouvernement à cet égard. Par contre, l'ouverture est là, via le Réflexe Montréal qui nous lie. La ville de Montréal demande que le ministre reconnaisse la réalité particulière de Montréal, qui est caractérisée par l'ampleur et la complexité de son système de mobilité, la proportion de l'industrie du transport rémunéré par automobile sur son territoire ainsi que son statut de métropole internationale et touristique. L'arrivée des modèles d'affaires et technologiques dont l'agilité est extrême nécessite un cadre législatif et réglementaire qui permet, au besoin, d'agir rapidement.

La ville de Montréal demande donc que le projet de loi prévoie les pouvoirs nécessaires pour mettre en place la réglementation et les projets de développement qui, en matière de transport rémunéré par automobile, permettront notamment, un, d'organiser l'offre et de soutenir l'électrification de la flotte, d'assurer des standards de qualité à un prix raisonnable, et ce, sur l'ensemble du territoire, d'assurer un nombre suffisant de véhicules accessibles... pour l'accessibilité universelle et qu'il prévoit également la possibilité pour le ministre de déléguer ces pouvoirs à Montréal, question d'être plus agile.

Recommandation 2 qu'il y a dans notre mémoire : que le projet donne les pouvoirs nécessaires à Montréal pour avoir accès aux données du transport rémunéré par personne. Avec le projet de loi, le gouvernement doit se donner à lui-même et à Montréal les outils pour mettre en place rapidement et au besoin des méthodes d'optimisation de la mobilité. Les données, c'est le nerf de la guerre. Il faut s'inspirer de métropoles comme São Paulo, New York ou Londres. Le choix d'une méthode pour la métropole devra s'appuyer sur l'analyse des données collectées et sur sa réalité propre. Pour y arriver, il faut toutefois que le projet intègre déjà les outils qui permettraient de mettre en place ces changements sans passer par un processus lourd et complexe. Il est aussi nécessaire d'imposer la transmission des données à l'ensemble des transporteurs rémunérés par personne.

À l'image du registre des taxis développé par la ville et le Bureau du taxi de Montréal ou du règlement de la ville sur les trottinettes en libre-service, les données collectées devraient couvrir au minimum les déplacements géo-positionnés, horodatés ainsi que les déplacements vides, le nombre de passagers qui sont pris en charge et les tarifs appliqués. Combinées avec d'autres données, elles permettront par exemple d'évaluer l'impact sur la congestion, le transfert modal ou encore la complémentarité des modes de transport. Le registre du taxi, tel que développé, je le répète, par la ville et le Bureau du taxi de Montréal, offre une infrastructure qui pourrait être utilisée conjointement par le gouvernement. Si le projet de loi est adopté tel quel, la ville et le gouvernement n'auront ni les outils ni les données nécessaires pour en contrôler les répercussions.

Premièrement, certains comportements sont déjà envisageables, notamment une hausse de l'achalandage dans les zones déjà très attractives et achalandées et, a contrario, une baisse de service dans les zones moins rentables. Bien que le projet de loi introduise certains pouvoirs dans le but de réguler la tarification appliquée par les répondants, le ministre reconnaît dans son analyse d'impact réglementaire qu'il existe, et je cite, «un risque que cette flexibilité s'opère au détriment des clientèles moins aisées et vulnérables». C'est évidemment là un effet indésirable qu'on ne souhaite pas.

De plus, si on ne limite pas le nombre de véhicules qui effectuent du transport rémunéré, la congestion routière à Montréal et la croissance des GES risquent de s'accroître. Les études le démontrent à cet effet qu'ailleurs dans le monde, des compagnies de transport rémunéré dans les villes ont amené plus de véhicules sur certaines routes.

Deuxièmement, le projet de loi retire à la métropole, porte d'entrée principale des touristes et du haut lieu d'affaires de la province, la possibilité d'établir des standards de qualité et de formation, mais aussi de déployer sa propre image de marque et de s'assurer de recevoir un transport en français, image de marque, vous l'avez vue, le fameux Bonjour Montréal qui commence à marquer l'esprit.

Troisièmement, la STM offre actuellement 89 % de son service de transport adapté par l'entremise des taxis, une pièce essentielle. Or, la STM, bien sûr, est confrontée à une pénurie de chauffeurs qui entraîne une détérioration de la fiabilité du transport adapté et du taxi collectif. On reconnaît qu'en élargissant le bassin de fournisseurs, le projet de loi apporte une solution potentielle à ce problème. Ceci étant dit, des répercussions demeurent quant aux impacts possibles de la tarification dynamique. Le projet de loi ne prévoit pas les mécanismes pour veiller à ce que le service de transport adapté et collectif soit protégé des courses les plus lucratives et les plus intéressantes pour les chauffeurs.

Pour le reste de la présentation, je vais passer la parole à ma collègue élue, Mme Sophie Mauzerolle, conseillère associée à la mobilité et présidente du conseil d'administration du bureau du taxi.

• (17 h 20) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez deux minutes.

Mme Mauzerolle (Sophie) : Merci beaucoup. Je vais essayer de faire ça rapidement. Juste vous dire que le bilan de sécurité de l'industrie du taxi montréalaise s'est énormément amélioré dans les dernières années. Ces améliorations-là sont dues, entre autres, aux initiatives que le bureau du taxi a mises en place, qu'on parle de formation continue, de

réglementation encadrant l'âge des véhicules ou des inspections visuelles obligatoires. Pourtant, il y a des assouplissements sur ces points-là qui sont pressentis dans le projet de loi.

Montréal n'entend faire aucun compromis en matière de sécurité. D'ailleurs, on croit que le gouvernement devrait faire de même en ce qui a trait à la sécurité de tous les Québécois, particulièrement dans un contexte où la ville et le gouvernement ont entrepris un processus commun dans le cadre de notre approche Vision Zéro qui vise à éliminer les collisions mortelles et avec blessés graves. Les initiatives et exigences du BTM sont basées sur des données et des expériences probantes qui ont démontré leur pertinence. On croit fermement que ces exigences-là devraient constituer la norme au Québec. La ville de Montréal demande donc que toutes les recommandations qui seront soulevées par le BTM, le bureau du taxi, dans le cadre de cette consultation en matière de sécurité soient appliquées à l'ensemble du Québec.

Avec l'adoption du projet de loi dans sa forme actuelle, la ville s'inquiète du fait que seulement certaines entreprises aient la capacité réelle d'être des répondants et que certains joueurs doivent fusionner. Si le nombre de joueurs diminue et qu'un oligopole est créé, ça irait à l'encontre même des objectifs de ce projet de loi là. Et, si les municipalités et les sociétés de transport se retrouvent dépendantes des plus grands joueurs, les risques d'impact sur l'offre et sur la qualité de service vont être accentués.

La ville de Montréal demande donc que la réglementation soit équitable envers tous les membres de l'industrie et que les impacts des modifications législatives sur celle-ci soient analysés et chiffrés. La ville s'inquiète par ailleurs des impacts sociaux et économiques que devront subir plusieurs familles montréalaises en raison de la perte de valeur des permis. Les décisions qui ont été prises antérieurement sur le plan législatif ont créé une valeur pour ces permis-là, et le gouvernement a la responsabilité sociale d'assurer une compensation entière pour la perte de ces valeurs. La ville de Montréal demande donc qu'une compensation entière soit offerte aux propriétaires de permis de taxi touchés par les changements dans l'industrie.

Enfin, la ville est très inquiète de la possibilité que le gouvernement applique les...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est terminé. Pardon.

Mme Mauzerolle (Sophie) : Vous me donnez une demi-seconde pour faire un petit «wrap-up»?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, on va le prendre sur le temps du ministre.

Mme Mauzerolle (Sophie) : C'est très gentil. Très rapidement. La métropole a besoin d'outils réglementaires et de développement pour s'assurer de demeurer proactive dans l'organisation de la mobilité sur notre territoire, mais aussi dans le maintien des standards élevés de sécurité et de qualité de service qui soient dignes d'une métropole internationale.

Dans la perspective de l'entente Réflexe Montréal qui nous lie, Québec et Montréal, dans le cadre de notre statut de métropole, le gouvernement doit reconnaître que le rôle de la métropole ne peut se réduire à l'application de la réglementation provinciale en matière de transport. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci beaucoup, madame, monsieur. Alors, M. le ministre, vous avez 23 minutes.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Merci d'être là.

Je vous écoute, et j'ai lu, et la première chose qui me vient en tête, c'est le mot «client». C'est pourquoi j'ai écrit cette loi, qu'on a écrit cette loi et pourquoi on l'a déposée. Je vous écoute, et le mot «client», je ne le retrouve pas beaucoup et, quand je vous lis, j'ai l'impression de voir un scénario catastrophe à Montréal. Vous dites : «Ce faisant — et je cite le mémoire — il uniformise les règles du jeu à l'échelle de la province, sans tenir compte des spécificités de la métropole, ce qui entraîne un potentiel de pertes de mobilité, de sécurité et de qualité de service.» Vous dites ça.

J'ai habité la moitié de ma vie à Montréal. Je connais assez bien Montréal. J'ai vu une industrie qui, voilà 40 ans, s'est implantée par des permis que le gouvernement a émis. Il y a eu de la spéculation, et certains prétendent aujourd'hui que c'est un placement. Je n'embarquerai pas là-dessus. Et depuis 40 ans, vous m'avez sûrement entendu le dire, vous le savez, il y a moins de taxis à Montréal par habitant aujourd'hui qu'il y en avait voilà 40 ans. Personne ne peut nier ça.

Est-ce que l'offre de taxi est adéquate à Montréal aujourd'hui? Je pense, quand on regarde ce qui se passe présentement avec l'arrivée des nouveaux joueurs et possiblement d'autres, vous ne pouvez pas nier le fait que l'offre, je la considère déficiente. Est-ce qu'elle peut être améliorée? Assurément.

On va détruire certains mythes. Vous dites sécurité. Je l'ai répété, jamais, jamais, jamais, au grand jamais on ne va réduire les charges administratives au détriment de la sécurité des usagers et des clients. Ça veut dire quoi? Vous le savez qu'il y a une formation qui est disparate partout au Québec. Que ce soit sept heures, que ce soit le 35, que ce soit Québec ou que ce soit le 160 de Montréal, ça va être uniforme partout au Québec. Quel sera le nombre d'heures? On va le définir. Est-ce qu'on va demander une formation additionnelle pour le transport adapté? Je pense que vous seriez d'accord avec ça aussi. Est-ce qu'on va s'assurer qu'il y a une inspection de tous les véhicules? Assurément. Est-ce que le pouvoir ou la spécificité de Montréal, je vous la laisse, dans une certaine mesure, avec le BTM, bureau de taxi? Oui. Vous n'avez juste plus... vous perdez seulement une sorte de barrière à l'entrée. Vous dites : Il y a plus de véhicules à Montréal. Vous prétendez ou certains prétendent qu'il y a plus de véhicules à Montréal. La seule région, en 2018, où il y a eu une baisse du nombre de véhicules immatriculés au Québec, hormis le Nord-du-Québec, c'est Montréal, en 2018. Il y a moins de véhicules à Montréal en 2018 que voilà 2017.

Vous dites augmentation de GES, et tout ça. Je pense personnellement, avec tous ceux qu'on a entendus et tous ceux avec qui on a parlé, que ce soit l'Union des municipalités du Québec, la FQM et autres, vous devez concevoir que

le modèle que l'on connaît au Québec aujourd'hui ne peut plus fonctionner. On ne peut pas assurer la pérennité des transports, du transport rémunéré de personnes si on continue comme le modèle que le Québec a bâti dans les 40 dernières années.

Alors, quand on dit : Perte de mobilité, de sécurité et de qualité de service, moi, je vous dis, on donne des outils aujourd'hui par cette loi. On donne des outils à l'industrie du taxi, qui fait 40 millions des 50 millions de courses au Québec. 40 millions sur 50. On donne tous les outils pour que cette industrie assure sa pérennité dans le futur. Ça, c'est le point premier. On ne s'est pas levés un matin en se disant : Tiens, on fait une loi puis on va essayer de mettre des bâtons dans les roues le plus possible dans l'industrie du taxi. Ce n'est pas ça, là. On s'est dit : Comment on va assurer... Tantôt, on avait la chambre de commerce, on parlait de transport autonome. En 2016, ils disaient : Ça s'en vient. Ah non! c'est utopique de s'imaginer que le véhicule autonome sera là. Il va être là, là. Il est là dans d'autres provinces canadiennes, il est là aux États-Unis présentement.

Et je vous ramène à une chose : le client et l'utilisateur. C'est à lui avant toute chose qu'on doit penser et donner les outils à ce client, à cet usager qui utilise ça ou son téléphone conventionnel d'obtenir un service adéquat, avec un coût concurrentiel. C'est ça, le défi qu'on s'est donné. C'est ça, le défi que je me suis donné. Je n'ai pas la prétention de dire que la loi est parfaite. C'est pour ça que vous êtes là, c'est pour ça que les oppositions sont là puis c'est pour ça qu'on est là à se questionner, jour après jour, en se disant : Qu'est-ce qu'on pourrait peut-être amener de plus?

Alors, ma première question : Pourquoi, selon vous, ce scénario catastrophe? Pourquoi, selon vous, je devrais vous donner le pouvoir de définir une offre à Montréal qui ne fonctionne plus aujourd'hui? Pourquoi je voudrais vous donner ça quand, aujourd'hui, on regarde le système comme on le connaît et ça ne fonctionne pas? A vous.

• (17 h 30) •

M. Caldwell (Éric Alan) : Merci, M. le ministre. Je vais prendre ça par la fin. Vous dites : une offre qui ne fonctionne plus. C'est faire fi des améliorations qu'il y a eues dans la qualité du service et dans la planification de l'offre du taxi ces dernières années, entre autres à cause du bureau du taxi qui est agile dans la façon de proposer des modèles, qui est agile dans la façon de proposer des mesures particulières qui répondent à notre réalité montréalaise.

Soyons clairs, nous, nous n'avons pas la prétention d'avoir les réponses pour l'industrie du taxi pour l'ensemble de la province. Vous dites : Les solutions viendront pour tout le monde en même temps, pour l'ensemble de la province. Nous, notre prétention, c'est qu'à Montréal on a une situation particulière où l'offre de taxi fait partie d'un continuum, d'un cocktail de services de la mobilité durable. Il y a cette situation particulière où l'offre de taxi est souvent le complément du transport public, du transport actif. On développe un concept de pôle de mobilité à Montréal, de mobilité intégrée, avec des comptes clients pour que, comme c'est un souhait partagé... je le sais que c'est partagé par vous, parce que vous avez réitéré la Politique de la mobilité durable. C'est un souhait qu'on a à Montréal d'investir dans la mobilité durable et de voir une diminution de l'auto solo. Pour avoir une diminution de l'auto solo, il faut que le taxi ne soit pas qu'un substitut à l'auto solo, mais qu'il s'inscrive dans un continuum de transport, et ça, il y a des solutions de transport qu'on n'a pas ailleurs. Bixi, c'est à Montréal, les VLS sont performants à Montréal, l'attractivité du centre-ville est inégalée au Québec.

Donc, tout ce qu'on se dit, c'est qu'avec des données on va savoir sont où les taxis, on va savoir sont où les différents pourvoyeurs du transport par personne et on va arriver... on aura cette agilité-là, avec les moyens dont on s'est dotés. Je donne comme exemple d'un de ces moyens le registre du taxi. Je vous ai souvent entendu, M. le ministre, dire : Souvent, il y a des courses à vide à cause des territoires. Bien, justement, nous, avec notre registre, on est en train de colliger les données sur chaque taxi, est-ce qu'il est à plein, à vide, le nombre de passagers, les tarifs utilisés. Donc, on se doit de répondre aux défis de mobilité, pas avec un modèle unique, mais avec un modèle dynamique, où on l'adapte à nos situations particulières.

Il y a, et je vais laisser ma collègue compléter, des défis pour l'industrie du taxi. Nous n'avons pas la prétention de dire : Il doit y avoir le statu quo et le système actuel est parfait. D'ailleurs, vous dites que notre mémoire fait appel à un scénario catastrophe. On reconnaît quelques avancées et quelques constats pour lesquels on a besoin de modifications. Donc on salue le fait qu'on se penche sur une évolution réglementaire. Mais une chose qui est certaine, c'est que ce qui a été un des défauts de l'industrie du taxi, c'est qu'on pensait avoir un modèle unique qui convenait, qui était bon, qui était parfait, alors qu'on a réalisé qu'à Montréal on avait besoin d'une couche supplémentaire de planification adaptée, et c'est tout, ni plus ni moins, ce qu'on demande. Je vais laisser ma collègue compléter.

Mme Mauzerolle (Sophie) : Oui. Bien, je vous entends beaucoup parler des clients, toutes nos préoccupations aussi sont liées à ça. C'est la préoccupation d'être capable de desservir finalement tous nos citoyens et citoyennes. C'est la préoccupation qu'on ne se retrouve pas avec des citoyens, dans Pointe-aux-Trembles, qui ne sont pas en mesure d'avoir accès à un service parce que c'est plus intéressant pour les taxis d'aller à Pointe-aux-Trembles alors qu'ils peuvent aller au centre-ville avec une tarification dynamique. C'est une préoccupation qu'on a. C'est la préoccupation aussi de s'assurer qu'on a un centre-ville qui est vivable, qui n'a pas une densification extraordinaire parce qu'il y a trop de voitures au centre-ville, que nos clients et nos citoyens et citoyennes puissent se déplacer, dans le centre-ville, de manière adéquate. C'est de s'assurer aussi que la qualité de service est au rendez-vous. Vous en parlez, les clients à Montréal s'attendent — bien, partout, je crois — s'attendent à un service qui est de qualité. Le BTM avait ce mandat-là de pouvoir, par exemple, bonifier la formation des chauffeurs en lien avec les spécificités métropolitaines dont parlait mon collègue.

Il y a énormément d'autobus, il y a énormément de vélos. C'est complexe, la conduite à Montréal, et on doit s'assurer que les chauffeurs sont en mesure de donner un service adéquat dans ce contexte de conduite là. On veut s'assurer que les chauffeurs sont capables de donner un service adéquat pour des personnes à mobilité réduite, pour des gens qui ont des vulnérabilités, pas nécessairement juste dans le cadre du transport adapté, mais dans le cadre de leur service au quotidien. Je pense que les gens à mobilité réduite ont le droit de prendre le taxi, pas juste dans le cadre d'un transport adapté, mais ils pourraient aussi vouloir prendre un taxi comme tout autre citoyen. On veut pouvoir s'assurer que les chauffeurs puissent donner un service en français, ce qui n'est pas garanti pour l'instant.

Donc, il y a toutes sortes de données qui font en sorte que le bureau du taxi avait vraiment un rôle non seulement de régulation du marché, mais aussi de bonification puis d'amélioration de cette industrie-là au bénéfice des clients puis au bénéfice des citoyens et citoyennes de Montréal, au bénéfice de ses touristes.

M. Caldwell (Éric Alan) : Et je rajouterai, le bureau du taxi, la réglementation montréalaise s'inscrivait dans le cadre de la réglementation provinciale. L'un n'exclut pas l'autre.

M. Bonnardel : Vous savez, je vous écoute, si notre modèle ou votre modèle avait été un succès à Montréal, les nouvelles technologies n'auraient jamais fonctionné, pour ne pas les nommer. Si ça avait été un succès, si l'offre avait été adéquate, pourquoi ces nouvelles technologies ont fonctionné? Pourquoi une nouvelle comme Eva veut s'implanter? Pourquoi Lyft sera peut-être là demain matin? Je reste persuadé, puis je vous le dis respectueusement, je reste persuadé... et je l'ai dit à l'industrie du taxi, ce sont eux, les professionnels. Ce sont eux qui font 40 millions des 50 millions de courses au Québec. Avant toute chose, là, ce n'est pas à Uber, à Lyft et à Eva que j'ai pensé, c'est à eux. Avec cette loi, on l'a écrite pour eux avant toute chose, pour être capable d'assurer la vitalité puis la pérennité de l'industrie.

Là, vous me dites : Moi, je veux revenir un peu en arrière. On sort du principe même de la loi qui est d'abolir les quotas puis les territoires d'agglomération, puis vous me dites : Redonne-moi mes pleins pouvoirs à Montréal, je sais comment ça marche. C'est un peu ça que vous me dites. Peut-être pas de cette façon, mais vous me dites : On a un modèle qui fonctionne, on l'a amélioré. Je ne dis pas qu'il n'y a pas eu des efforts de faits, là. Il y a eu des... Il y en a eu une, modernisation. Je sais qu'il y a eu des applications qui ont été mises en place. Je le sais, mais à quelque part, vous ne pouvez pas me demander de revenir à une gestion de l'offre et de vous donner des pouvoirs en disant : On va définir, nous, à Montréal, notre spécificité quand, partout ailleurs au Québec, on va libéraliser un marché qui, soit dit en passant, va être au bénéfice de qui avant toute chose? L'usager, le client.

Mme Mauzerolle (Sophie) : En fait, on a peut-être été un petit peu ralentis dans notre élan. On a parlé du fait que les artisans de l'industrie du taxi avaient beaucoup amélioré leur offre dans les dernières années. On était, à Montréal, en plein dans ce processus-là. On devait revoir toute notre réglementation, on devait revoir la formation et on avait mis en place une démarche assez innovante, là, à laquelle tous les artisans de l'industrie ont participé et faisaient front commun. Il y avait vraiment, là, une belle consolidation des différents acteurs. On sait que c'est quand même un milieu qui est assez fragmenté parfois. Et tout le monde était au rendez-vous, tout le monde était à la table dans cette perspective-là de moderniser notre réglementation et de la rendre plus flexible et plus agile pour permettre l'innovation, pour permettre une amélioration au niveau de son bilan environnemental entre autres. Donc, on était dans cette démarche-là.

Donc, je ne dis pas que l'industrie, en ce moment, est parfaite, mais on était vraiment dans un processus, là, de bonification de services qui fonctionnait à merveille et auquel tous les acteurs étaient présents. On a d'ailleurs des données très probantes, là, en termes de clientèle aussi, que ça soit des clients montréalais et des clients touristiques qui ont vraiment noté, dans les dernières années, une amélioration du service de la part des artisans et qui ont plus confiance aussi envers le modèle, ce qui est rapporté aussi, là, par nos partenaires corporatifs comme, entre autres, certains hôtels, etc., qui ont vraiment vu une bonification de ce service-là. Donc, on était sur une lancée. Je vais laisser peut-être mon collègue poursuivre.

M. Caldwell (Éric Alan) : Mais, M. le ministre, comment dire, ce que vous dites, ce que je crois comprendre de ce que vous dites, c'est que vous êtes insatisfait de la situation après 40 ans. Le service de taxi pourrait être meilleur, soit, on en convient.

Là, vous avez devant vous des représentants de la ville de Montréal qui, avec leur expertise, avec leur bureau du taxi ne disent pas : La situation est parfaite, elle doit être sclérosée, on ne doit rien changer. Mais on doit s'entendre sur les objectifs, sur comment faire améliorer cette industrie. Et on doit être encore plus agile avec les structures qu'on a en place à Montréal pour améliorer cette offre de services.

Prenons l'exemple des territoires que je vous ai entendu citer souvent à la radio. Vous avez raison de dire que ça n'a pas de bon sens qu'un taxi prend quelqu'un, l'amène à quelque part puis il ne peut pas faire le trajet inverse, il est obligé de voyager à vide. Le voyage à vide de l'industrie du taxi, ça doit être un objectif commun, justement, qu'on doit régler.

Et c'est pour ça qu'on vous propose... Vous avez insisté sur un scénario catastrophe? On vous propose moult solutions dans ce mémoire-là, justement pour avoir des données, pour collecter des données, pour arriver à des solutions encore plus innovantes, d'aller plus loin dans cet objectif que vous avez de ne pas faire des transports à vide. On a mis en place le registre des taxis qui nous permet de documenter l'ensemble des transports à plein, à vide, à quel tarif, au nombre d'usagers. On vous ouvre la porte à travailler ensemble avec ces outils-là. On le met à la disposition. Et je ne comprendrais pas que, pour le client, que pour le client, justement, pour une efficacité du système de transport de taxi, vous ne saisissiez pas l'opportunité qui vous est donnée d'utiliser l'expérience montréalaise, la spécificité montréalaise, les structures montréalaises pour améliorer l'offre de services.

• (17 h 40) •

M. Bonnardel : Je veux vous rassurer sur une chose, les données, à l'article 80 et à l'article 86, un répondant ou un répartiteur devra obligatoirement donner ces données au MTQ. Et vous comprendrez qu'on ne travaillera pas en vases clos, là. Pas question qu'au MTQ on garde ces données en se disant : O.K. On a ça, on fait quoi avec? Pour nous, les partager avec nos partenaires qui sont transport... ceux qui étaient avec nous tantôt, là, que ce soit Montréal, que ce soit Laval, que ce soit autre, mais on va le faire.

Le défi que j'ai, c'est de mettre en place une politique de mobilité durable. Vous l'avez dit, je l'ai mentionné, c'est de réduire l'auto solo, c'est d'amener les changements de comportement. J'ai annoncé ce matin, là, le REM, un prolongement

possible où... la caisse va étudier ce prolongement vers l'est de Montréal, vers le sud, vers le nord. Donc, dans ces conditions, on a un défi, vous avez un défi de changer ces comportements. On va y arriver, ce ne sera pas simple, mais on va y arriver.

Et là vous me dites... puis je répète ce que je vous ai dit. Le BTM, la valorisation de l'industrie du taxi, ce rôle va demeurer. L'application des règles, ce rôle va demeurer. La seule chose qui va changer, c'est les barrières à l'entrée. Alors là, vous, vous me dites : Les permis ou la gestion de l'offre, on va le dire comme ça... les permis n'existeraient plus dans votre modèle, mais nous, on veut implanter un régime de gestion de l'offre, on veut une taxation dynamique. Ça, je pense qu'on le met en place, des zones interdites aux taxis, des contraintes de rabatement vers le transport en commun.

Alors, vous me dites un peu, là : On revient en arrière. Moi, si on me parle de gestion de l'offre à Montréal spécifiquement, je ne vois pas en quoi l'utilisateur ou le client va en sortir gagnant.

M. Caldwell (Éric Alan) : Quand vous dites, M. le ministre, la seule chose qui va changer, c'est la barrière à l'entrée, ça amène quelques nuances, là. On enlève complètement, dans la Charte de la Ville de Montréal, le pouvoir de compléter la réglementation et le rôle essentiel du bureau du taxi. Je vais laisser ma collègue présidente du bureau du taxi revenir là-dessus.

Je vais revenir sur le début de votre intervention, sur changer les comportements. C'est exactement ça, le nerf de la guerre. Pour changer les comportements pour la mobilité, pour le transport rémunéré des personnes, dans un contexte d'une métropole, dans un contexte montréalais, il y a des stratégies qui sont différentes. Et j'ai aimé, M. le ministre, quand vous avez dit, au début : J'ai vécu à Montréal. Je le sais, moi aussi, j'ai vécu à Montréal, j'ai vécu à Sherbrooke et j'ai vécu à Coaticook.

Les stratégies de mobilité sont différentes dépendamment du contexte, et, dans un contexte métropolitain, il y a un rôle que peut jouer le taxi comme nulle part ailleurs, pour le transport adapté, pour compléter le fameux «last mile» via des taxis collectifs, pour une aide aux clientèles vulnérables, pour une intégration à la mobilité intégrée, que ce soit le transport collectif, que ce soient les vélos en libre-service, les autos en libre-service. Dans cette stratégie pour changer le comportement, on voit un grand rôle pour le taxi, et ce rôle-là ne sera que bien défini si on l'adapte au contexte montréalais, et c'est ce qu'on vous offre.

Mme Mauzerolle (Sophie) : On a besoin...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Bourget. Oh! excusez. Excusez.

Mme Mauzerolle (Sophie) : Oui, bien, très rapidement, en fait, pour compléter ce que mon collègue disait, à Montréal, on a quand même un certain contrôle sur le métro, on a un contrôle sur nos autobus, on a un contrôle sur nos VLS, on a un contrôle sur nos Bixi. Ça serait quand même assez surprenant que, de tout ce cocktail de mobilité là, qu'on essaie de faire travailler ensemble pour offrir un service, je répète, de qualité à notre clientèle, à nos citoyens, à nos touristes, qu'on ait un contrôle sur tous ces aspects-là de notre mobilité, sauf sur celui du taxi.

Et c'est là où je veux revenir sur le rôle du bureau du taxi. M. Bonnardel, vous disiez que c'est seulement les barrières à l'entrée qui disparaissaient dans le cadre du projet de loi. Or, toute la mission du bureau du taxi, qui est une mission de déployer cette industrie-là, de l'accompagner, d'être finalement l'instance qui rassemble tous ces acteurs-là... parce qu'il y a beaucoup d'acteurs autour de l'industrie du taxi ou il y a beaucoup d'acteurs autour du transport rémunéré de personnes. Donc, cette instance-là avait un rôle de développement de cette industrie-là, et il n'est plus dans le projet de loi tel qu'il est actuellement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le député de Bourget, vous avez la parole.

M. Campeau : Oui. Bien, M. Caldwell, on se connaît un petit peu. Bien, on est quand même dans la même région.

M. Caldwell (Éric Alan) : ...l'arrondissement...

M. Campeau : C'est ça, Mercier, Hochelaga-Maisonneuve. On parle toujours de réduire l'auto solo, puis, si on pense à ça, sur la rue Sherbrooke en particulier, il y a des voies réservées. Souvent, c'est réservé à la fois aux autobus et aux taxis, mais souvent on voit des gens qui vont prendre un taxi et qui sont tout seuls comme passager dans le taxi puis qui prennent une voie réservée. Personnellement, j'ai toujours eu un immense malaise avec ça, parce que je me dis : C'est quasiment de l'auto solo, mais pour les personnes qui sont capables de payer plus cher que de prendre l'autobus.

Est-ce qu'il y a quelque chose de prévu par la ville? Est-ce que vous avez l'intention de faire un changement par rapport à ça? Parce que ça me semble injuste, ce bout-là.

M. Caldwell (Éric Alan) : Très intéressant, M. Campeau. Justement, sur les voies réservées, il y a des voies réservées dans plusieurs municipalités du Québec, mais, avec l'investissement qu'on fait dans notre réseau d'autobus, on va bonifier la flotte d'autobus de 16 %, comme ça, à Montréal, dès l'an prochain. Le rôle des voies réservées est fondamental. Et quelle est la place, justement, du taxi dans l'utilisation de ces voies réservées, du taxi ou de l'autre...

Une voix : Covoiturage.

M. Caldwell (Éric Alan) : ...du covoiturage ou du transport de personnes? Ça fait partie... Et il a été rassurant d'entendre la mise au point du ministre là-dessus, sur l'importance d'avoir des données pour... justement, avec une emprise

réservée, qui est une voie réservée pour l'autobus, qui est le système de transport collectif le plus performant, comment est-ce qu'on réussit à l'optimiser encore avec d'autres moyens? C'est ce genre de modulation, d'évolution, d'agilité dont il faut faire preuve à Montréal, et vous en faites une bonne illustration.

Vous avez raison de dire que le système en place n'est pas optimal et qu'on doit l'améliorer. Là-dessus, M. le député, je vous l'accorde, et ça fait partie, justement, du rôle bonifié qu'on voit du taxi, du covoiturage et du transport des personnes. Et vous donnez là un bon exemple de choses qui doivent être améliorées à Montréal et pour lesquelles, quand on fait une planification pour l'ensemble des modes de transport, pas que les autobus en vase clos, pas que le taxi en vase clos ou les vélos en vase clos... Il y a des voies réservées aussi qui permettent le vélo. Donc, l'ensemble de cette planification de mobilité particulière sur le territoire montréalais, on doit l'améliorer, et vous citez un exemple, justement, très probant à ce titre.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois passer à l'opposition officielle. Il restait trois secondes, donc... M. le député de La Pinière, allez-y.

M. Barrette : Merci, Mme la Présidente. Alors, je pense que, depuis le début... depuis le dépôt du projet de loi, je pense qu'on vient de vivre le moment le plus tendu dans l'évolution du projet de loi. J'ai senti le ministre qui se sentait quasiment attaqué, là, par votre mémoire. Je ne pense pas que ce soit le cas, mais quand même c'était un peu révélateur, là, c'était particulier.

Maintenant, écoutez, d'abord, je vais commencer par faire amende honorable. Si vous avez écouté les médias aujourd'hui, vous m'avez entendu vous critiquer parce que... On a reçu le mémoire très tard, j'aurais aimé ça l'avoir plus tôt, parce que je vais vous dire une affaire, c'est pas mal un bon mémoire. Je vais vous dire ça. Et, quand j'entends le ministre nous dire que votre mémoire fait état ou prévoit un scénario catastrophe, que le mot «client» n'est pas là, que ça ne parle de sécurité et de qualité, moi, ce n'est pas ça que je vois, là, dans votre mémoire, là. Puis je vais avoir quelques questions à vous poser à cet effet-là.

C'est sûr que, quand le ministre parle de son projet de loi, c'est toujours... c'est un peu un mantra, là : Il y a moins de taxis à Montréal qu'avant, 40 millions de courses, ça va donner 50 millions, tatata. Bon, on sait ça, là... puis le client d'abord. Ça, on est tous d'accord avec ça, hein? Puis, comme je l'ai dit aujourd'hui, on est tous pour la modernisation. Même l'industrie du taxi elle-même est pour la modernisation, mais dans un contexte qui est plus contrôlé, contrôlé au sens où, comme je l'ai dit avec le groupe précédent, à un moment donné, on est là pour s'assurer qu'il n'y ait pas d'effets collatéraux délétères ou abusifs. On est là pour ça.

Mais vous, votre mémoire, là, il n'est pas, là... Votre mémoire, là, je ne l'ai pas vu dans ce sens-là. Je l'ai vu même très positivement. Puis, à un moment donné, je me demande si le ministre lui-même voit le potentiel de son projet de loi et je m'explique. Vous êtes là, là, et vous insistez... vous n'avez pas suffisamment insisté à mon goût sur un élément qui est dans votre projet de loi, qui est celui de la donnée. Et là je vais rentrer dans le détail, et on va parler de ça. Alors, vous avez, vous... Et moi, là, quand je lis votre mémoire, là, je vois une organisation, qui est la ville de Montréal, qui est la région la plus peuplée du Québec et qui a la plus haute densité du Québec, qui a à coordonner... Là, je suis quasiment rendu, là, votre porte-parole pendant quelques minutes. Ce n'est pas mon intention, mais ça adonne de même.

Alors, moi, je vois une organisation, là, qui a la plus grande densité, la plus grande population, qui a à coordonner la mobilité, avec un M majuscule, au sens global du terme. Le sens global du terme, évidemment, c'est le taxi ou le transport rémunéré de personnes. Mais j'ai bien aimé votre image, parce que c'est une réalité qui existe, je l'ai essayée moi-même dans une autre ville, la trottinette électrique, l'autobus...

Des voix : ...

• (17 h 50) •

M. Barrette : Non, non, c'est vrai, je l'ai essayée pour de vrai. C'est dangereux, cette affaire-là, à la vitesse à laquelle ça va. Je vais vous dire une affaire, en Europe, là, je peux vous dire que... On peut même avoir beaucoup de plaisir avec cette affaire-là. À ne pas conseiller à de jeunes exaltés.

Mais vous avez à coordonner ça, là. Vous avez à coordonner le transport adapté, vous avez à coordonner tout ce qui transporte du monde. Et tout ce qui transporte du monde, c'est ce qui transporte du monde aujourd'hui et c'est ce qui transportera du monde demain. Et là vous avez à coordonner ça, n'est-ce pas? Et, quand le ministre dit qu'il ne voit pas le client là-dedans, moi, c'est rien que ça que je vois dans votre présentation, le client, parce que la beauté de la possibilité de ce qui s'en vient... parce qu'on n'était pas là il y a trois ans, puis on n'était pas là il y a cinq ans, puis on n'était pas là il y a six ans, ni 10 ans. Là on arrive avec une multiplication des moyens de transport et avec le potentiel qui est celui de la gestion de données. Le potentiel de la gestion de données, ça commence par acquérir de la donnée, et je vois, dans votre mémoire, que vous avez une vision assez détaillée, par les tableaux que vous nous avez déposés, des données que vous recherchez. Et, pour instruire le ministre, alors que je ne sais pas s'il l'a vu comme ça, mais la clé de la donnée, c'est son temps réel, et vous l'avez dit dans votre mémoire.

Comme je vous ai dit, je l'ai lu en diagonale, mais, quand j'ai vu ça, j'ai zoomé dessus parce qu'en réalité, ce que vous proposez, c'est devenir l'Uber de Montréal, parce que vous allez coordonner, en gérant la donnée, si elle est en temps réel, tout, en passant même par l'autobus et le métro. Vous coordonnez tout, absolument tout. Et ça, ça signifie que la condition, pour vous autres, de votre succès, c'est d'avoir accès à la donnée en temps réel.

Moi, je souhaite... il y en a qui vont venir, là... Vous avez vu, là, dans les consultations publiques, là, on va voir Lyft, on va voir Eva, on va voir Uber. Je vous le dis, là, je vais leur poser la question à chacun d'entre eux : Êtes-vous disposés, est-ce un problème pour vous autres si on partageait en temps réel la donnée selon les paramètres que vous avez indiqués dans votre mémoire? Ça, là, dans le monde moderne d'aujourd'hui, avec une couple d'ingénieurs en électronique, de

programmeurs puis d'intelligence artificielle qui sont capables de faire des corrélations, ça, c'est une ville, mettons, qui est pas mal intégrée. Vous avez un discours d'intégration de la donnée pour desservir le client comme il faut. J'espère que... Je donne le brevet de mon discours au ministre. Il peut l'utiliser, s'il le veut. Il peut l'utiliser.

Moi, je ne vois aucune agression, là, de votre part auprès du projet de loi. Au contraire, moi, je vois exactement le client qui est au bout de ça et je vois une amélioration du service parce que tout est intégré. Parce que moi, mon gars de 24 ans, là, quand il s'en va en ville, là, il prend l'autobus ou il va prendre un taxi, il va faire le dernier kilomètre, le premier kilomètre, il y a un paquet de modalités. Puis l'été prochain, là, il va se promener en trottinette parce que Bixi... vous voyez, moi, je ne suis pas un grand fan de Bixi, mais c'est moi. Je ne dis pas que c'est mauvais, là, je dis que c'est fatigant de se promener en bicyclette quand il fait chaud, alors que la trottinette, c'est bon en titi. Mais c'est ça, la patente. Donc, je veux dire, je fais un point d'humour.

Alors, ma question pour vous, après avoir fait un commentaire relativement éditorial, ma question pour vous, là : Est-ce que la partie de la donnée que vous souhaitez est suffisante? Pourquoi je pose cette question-là? Elle est assez élaborée, votre donnée, là, mais elle pourrait l'être plus. Vous savez qu'il y a bien plus de données liées au transport que celles que vous avez indiquées. Est-ce que c'est un premier jet ou c'est suffisant, c'est définitif comme demande?

Ah! bien, je devrais commencer par dire : Est-ce que j'ai bien compris votre idée d'où vous voulez aller? Ensuite, si je l'ai bien comprise, est-ce que la donnée que vous mettez là, vous dites : C'est le strict minimum, il faudrait plus? Et, comme troisième question, mais tout ça se répond dans une seule réponse, il faut une loi... Donc, vous autres, ce que vous voulez, là, si je comprends bien, il faudrait que le monde le fasse volontairement, parce que ça, en anglais, là, c'est «leveling the playing field», hein? La donnée, là, si elle est accessible, elle est accessible. C'est ça que ça fait.

Alors, où est-ce que vous êtes là-dedans, là? Puis moi, avec votre réponse, il est possible et même probable que le ministre soit heureux de votre présence ici aujourd'hui.

M. Caldwell (Éric Alan) : Merci. Je ne connais pas le décorum. C'est par vos comtés ou vos noms de députés...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est par les comtés.

M. Barrette : Moi, c'est le député de La Pinière. C'est une ville cosmopolite sur la rive sud de Montréal.

M. Caldwell (Éric Alan) : Bien, M. le député de La Pinière.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je ne vous ai pas corrigé tout à l'heure, mais effectivement vous devriez nous appeler par le nom de notre... à l'exception du ministre.

M. Caldwell (Éric Alan) : Toutes nos excuses. Dans une ancienne vie, c'est M. Benjamin qui me rappelait à l'ordre pour ce genre d'impair.

Rapidement, sur la donnée, on a dit ironiquement dans un domaine qui est les véhicules non immatriculés en libre-service sans ancrage, les fameuses trottinettes, comme vous, on a une excellente collaboration avec le ministère des Transports. On a, on aura des projets pilotes, et il y a là un système où ça sera permis, par un arrêté ou un décret, je ne me rappelle plus trop, du ministère, et il y aura la partie de la réglementation de Montréal, qu'on a déjà produite, pour un arrimage complet. Et là-dedans — et je vous réfère à l'annexe C de notre mémoire — on a, pour ce nouveau mode de mobilité, demandé à l'ensemble des opérateurs de donner toutes les données pertinentes pour nous aider justement à construire cette banque de données là, pour nous aider à planifier.

M. Barrette : Vous permettez que je vous interrompe? La donnée pertinente en ligne, en direct... Si vous avez une donnée, genre, trimestrielle, ça va varier, là.

M. Caldwell (Éric Alan) : J'y viens, j'y viens. Donc, la première chose, c'est d'avoir la donnée, et ça, l'ensemble des opérateurs doivent la partager. C'est très clair dans notre mémoire, c'est dit à plusieurs façons. J'ai compris l'ouverture du ministre là-dessus, mais, bien entendu, c'est fondamental.

Et permettez-moi de mettre en lumière ce que peut être une bonne collaboration Québec-Montréal. Il y avait un cadre réglementaire que beaucoup ont décrié comme étant sous-performant. Il y a eu, avec les pouvoirs qui étaient permis à la ville de Montréal, justement, via le bureau du taxi, une opération de collecte des données qui n'était pas permise par le cadre réglementaire provincial, mais que la marge de manoeuvre qui nous était dérogée nous a permis de collecter via le registre du taxi. C'est le genre d'innovation dont on a besoin pour Montréal. Alors, ce que je dis, c'est qu'on doit laisser la porte ouverte à de telles initiatives, et ça, en enlevant tous les pouvoirs à Montréal, on ne pourra plus l'avoir.

Donc, sur la donnée, sur la capacité à avoir la donnée dynamique, mise à jour, il y a à Montréal, vous n'êtes pas sans le savoir, en collaboration avec l'ARTM, une planification sur la mobilité intégrée. Parce que la donnée, elle est utile quand elle permet de planifier les déplacements pour passer, comme vous l'avez dit, d'un mode à l'autre. Et cette planification, on mise beaucoup là-dessus sur Montréal, mais le nerf de la guerre, c'est de demander à l'ensemble des opérateurs de partager ces données-là, comme c'est présentement le cas pour l'industrie du taxi. S'il y a une réforme réglementaire, on ne doit pas perdre les acquis qu'on a, mais on doit, encore là, aller plus loin.

Et je vais terminer, juste en passant la parole à ma collègue, sur le fait que vous avez dit que c'était une présentation tendue. J'espère que ce n'est pas le ton qui a été perçu de notre côté. On a ouvert la porte à plusieurs collaborations, à une bonification de ce projet de loi, et c'est notre intention de s'inscrire dans le plus grand respect dans ce processus de révision législative. C'est bon.

M. Barrette : Alors, il y a un élément sur lequel vous n'avez pas été assez précis à mon goût. Il vous faut la donnée en temps réel. C'est important.

M. Caldwell (Éric Alan) : Oui, mais on parle toujours de données, de collecte de données et de gestion des données. La façon de gérer les données en... La façon de rendre disponibles les données en temps réel, c'est en les organisant pour qu'elles soient, encore là... et je reviens à ce service aux clients, à ce qu'elles servent aux clients justement pour choisir son mode de mobilité, à ce qu'elles servent aussi aux opérateurs pour ajuster la complémentarité des modes. Donc, bien entendu, le dynamisme et l'évolution de ces données et la capacité à les gérer, à les explorer pour comprendre le phénomène, proposer des ajustements, proposer un ajustement de l'offre, pouvoir moduler la demande, c'est fondamental.

Ceci dit, c'est un peu plus simple à dire qu'à faire, mais à la base, ce qui nous permet... la fondation qui va nous permettre de faire cette planification, c'est, à tout le moins, une obligation, pour l'ensemble des opérateurs de la mobilité, à partager les données, comme c'est fait présentement, je le répète, comme c'est fait présentement via le registre du taxi à Montréal.

M. Barrette : Sur la question de Montréal toute seule, pas les autres, c'est parce que ce thème-là... Vous, là, ce dont vous parlez, là, vous parlez de ce dont on vient de discuter parce que vous avez une espèce d'obligation territoriale. C'est pour ça que vous voulez avoir ça, mais il n'y a pas de raison qu'on n'ait pas ça partout au Québec.

M. Caldwell (Éric Alan) : Nous, on n'a pas dit : Montréal, pas les autres, là. On n'a jamais dit ça. On a dit : On veut que le mécanisme, qui est le Réflexe Montréal, qui permet d'avoir des dispositions particulières pour Montréal, s'applique. On ne parle ici que pour Montréal et on n'a jamais dit : pas les autres. Par contre, pour Montréal, avec la réalité qu'on connaît bien, on demande que ce qui est prévu dans le statut de la métropole soit appliqué via le Réflexe Montréal.

M. Barrette : O.K. Une dernière question, parce que je veux laisser la place à un de mes deux collègues qui m'accompagnent. Alors, vous, M. Caldwell, vous êtes responsable de l'urbanisme. Ça vous arrive d'exproprier des gens. Alors, quelle est la valeur que vous utilisez à Montréal pour exproprier quelqu'un, comptable ou marchand? C'est facile, là. Non, non, je ne vous piège pas, je vous demande...

M. Caldwell (Éric Alan) : Alors là, si vous voulez ouvrir un débat sur l'expropriation...

M. Barrette : Je vous demande simplement ce que vous faites dans la vraie vie, là, à Montréal, là. Comptable ou marchand?

M. Caldwell (Éric Alan) : Je crois que vous voulez nous amener sur...

M. Barrette : Non, non, ne croyez pas. Je vous amène.

Des voix : Ha, ha, ha!

• (18 heures) •

M. Barrette : Je vous pose une question très simple, là. Vous êtes l'urbaniste, vous expropriez du monde. Quelle règle vous utilisez? Le Transport, lui, c'est la règle de la valeur marchande, sauf pour d'autres personnes choisies... ce n'est pas ça. Vous?

M. Caldwell (Éric Alan) : Les processus d'expropriation sont des phénomènes complexes. Vous connaissez les règles aussi bien que moi.

M. Barrette : ...la fin, là, à la fin de la complexité, il y a un choix qui est fait, là, la valeur marchande ou comptable? Allez-y, ça va vous faire du bien.

M. Caldwell (Éric Alan) : Je vous laisse répondre, M. Barrette.

M. Barrette : Donc, manifestement, c'est probablement marchand. Hochez de la tête...

M. Caldwell (Éric Alan) : Oui. Vous savez que les processus d'expropriation sont difficilement simplifiables. Il y a plusieurs données dans l'équation, mais, oui, absolument.

M. Barrette : Marchand. Parfait, merci. Mon collègue de Viau...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous n'avez que 1 min 25 s.

M. Barrette : Oui, je m'en excuse.

M. Benjamin : Écoutez, 1 min 25 s, je salue mes anciens collègues de la ville de Montréal. Je n'aurai pas de question particulière à vous poser, sinon qu'un commentaire à faire. Je ne sais pas si M. le ministre et moi avons lu le même

mémoire, mais, dans votre mémoire, vous avez parlé beaucoup de clients, d'usagers, de population. Et j'ai retrouvé une vision de la mobilité intégrale, c'est-à-dire qui tient compte des différents aspects de l'industrie, et, pour cela, je vous en remercie. Et je crois que le ministre aurait tort de ne pas retenir l'expertise de Montréal dans le cadre de ce projet de loi là, de ne pas reconnaître l'expertise de Montréal dans ce dossier-là.

Et une question, une toute petite, si j'ai le temps...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...30 secondes.

M. Benjamin : 30 secondes, c'est parfait. Alors, je porte un dossier en particulier, qui est le dossier du tourisme. Avec la délibération de l'industrie du taxi et l'abolition des agglomérations, selon vous, quelles seront les conséquences du projet de loi n° 17 sur l'offre de services sur tout le territoire montréalais?

Mme Mauzerolle (Sophie) : En trois secondes et quart, comme je le disais tout à l'heure, je pense que c'est important que le bureau du taxi puisse continuer à assurer une formation adéquate pour répondre justement à ces...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est terminé, malheureusement. Alors, maintenant, je passe la parole à la députée de Mercier. Vous avez 3 min 55 s.

Mme Ghazal : Merci. Merci, Mme la Présidente. Bien, merci beaucoup pour votre mémoire. Moi, j'ai une question, dans le peu de temps que j'ai, par rapport à... En fait, vous avez parlé d'études qui démontrent que la hausse du nombre de voitures, le trafic, les gaz à effet de serre, qu'il y a beaucoup d'études qui démontrent ça. Le ministre a voulu détruire différents mythes et, comme d'habitude, à chaque fois, il nous a habitués à ça, il nous demande de le croire sur parole puis il n'est pas le seul à faire ça. Que ce soit pour le projet de loi de hausse de l'âge légal sur le cannabis ou la laïcité, il n'y a jamais d'étude d'impact digne de ce nom autre qu'une analyse préliminaire de l'impact de la réglementation qui nous a été donnée pour démontrer ça.

Et moi, ce que je veux savoir, est-ce qu'il y a des études que vous pouvez déposer ici, à la commission, qui nous démontrent la hausse du nombre de voitures? Par exemple, on lui a parlé de ce qui s'est passé à New York, mais malheureusement ici il paraît que ça ne se passera pas en éliminant les quotas, le nombre de permis, il n'y aura pas d'explosion de voitures, etc. Est-ce qu'il y a des études que vous, vous avez vues qui démontrent cet impact-là par rapport au trafic ou à l'augmentation des gaz à effet de serre?

Mme Mauzerolle (Sophie) : Sommairement, il y a des études qui ont été faites, là, par le bureau du taxi qui démontrent que la majorité des gens qui prennent les nouveaux modes de transport, donc Uber et compagnie, ne sont pas nécessairement des gens qui délaissent l'auto solo, mais des gens qui délaissent le transport en commun. Donc, ça, c'est des données qu'on a.

C'est sûr que ça mériterait beaucoup plus d'efforts. Ce sont des études préliminaires, mais c'est pourquoi on revient sur la question des données. C'est fondamental qu'on puisse avoir un portrait global de la situation pour qu'on puisse réagir en fonction de ce qui va arriver. Est-ce que ça sera comme à New York? Est-ce que ça ne sera pas comme à New York? On ne le sait pas. Mais, à tout le moins, donnons-nous les moyens et donnons-nous les outils de vérifier qu'est-ce que ça a comme conséquences, ce projet de loi là, et assurons-nous aussi d'avoir les leviers puis les mécanismes pour pouvoir pallier à ces problèmes-là. Donc, c'est-à-dire qu'on ne sait pas nécessairement quelles maladies s'en viennent, mais on veut, à tout le moins, avoir les outils pour trouver le bon remède.

Mme Ghazal : Alors que, là, le ministre, par exemple, il a essayé de vous rassurer, puis, en tout cas, moi, je ne suis pas rassurée, je pense que vous non plus, par rapport au fait... ce n'est pas grave, les données vont continuer, ça va être obligatoire de les fournir. Mais le projet de loi va avoir lieu, alors que normalement on devrait avoir ces données-là, les analyser, savoir quel est l'impact et, par la suite, prendre des décisions éclairées. C'est ce que j'entends, mais là on marche un petit peu à l'envers. On le fait, on espère, il faut croire le ministre sur parole que ça va bien se passer, mais on n'a aucune donnée pour ça et on ne pourra pas prendre de décision éclairée par rapport à ça puisqu'on met en place le projet de loi puis on se croise les doigts que ça va bien aller.

Il y avait aussi dans votre mémoire... vous parlez de la question de sécurité, tout le travail qui a été fait, puis vous voulez vous assurer, en fait, que les mesures que vous avez mises en place pour la prévention des accidents, la sécurité soient aussi implantées un peu partout. Est-ce que vous pouvez nous parler un peu plus, le projet de loi, de quelle manière il n'assure pas la sécurité, que ce soit l'inspection des véhicules, etc.?

Mme Mauzerolle (Sophie) : Bien, en fait, il faudra voir le cadre réglementaire qui va accompagner ce projet de loi. Donc là, pour l'instant, c'est un peu difficile de se prononcer sur ce qu'il n'y a pas, parce qu'on devra attendre le cadre réglementaire. Par contre, des signaux qu'on a, on a certaines préoccupations. Par exemple, à Montréal, on a décidé d'imposer des normes d'entrée et de sortie en termes d'âge de véhicule.

Donc, nous, on souhaite que les véhicules de plus de huit ans ne soient pas sur la route à moins d'avoir des vérifications plus rigoureuses. On a constaté que les véhicules qui ont huit ans et plus sont beaucoup plus enclins à faire des accidents puis des accidents graves. Donc, on a vraiment des études, on a travaillé très fort avec la Polytechnique de Montréal et on a ces données probantes là qui existent, qui démontrent que, plus un véhicule est vieux, plus il est sujet à des accidents. Donc, ce sont des données qui existent.

Après ça, comme je parlais tout à l'heure, quand on parle de formation des chauffeurs, on nous assure qu'il y aura une formation minimale. On est ouverts à revoir les minimums par rapport au transport adapté, et, dans un contexte où il y a énormément de vélos, énormément d'autobus, dans un contexte où il y a des chantiers, dans un contexte où il y a beaucoup de «stop-and-go», la conduite à Montréal est complexe.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Terminé, madame. C'est toujours vous qui écopez. Que voulez-vous, c'est le temps. Alors, M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. J'ai beaucoup apprécié votre mémoire, qui est plein de pertinence, de substance, d'information, de propositions. Et moi, je n'y vois pas un scénario catastrophe, j'y vois au contraire une approche extrêmement rationnelle, qui met en lumière, en fait, la proposition du gouvernement comme étant un peu, là, les voies ensoleillées puis qui repose en bonne partie sur une espèce de projection, qui repose en grande partie sur une pensée magique, comme, par exemple, lorsqu'il dit : On va faire table rase de l'industrie, et il ne se passera rien, on va toujours avoir 40 millions de courses effectuées par une industrie de taxi où on aura malheureusement mis à la porte, ou sur le trottoir, ou à la rue, nombre de propriétaires.

Aussi, quand on affirme, par exemple, qu'il y a beaucoup moins de permis de taxi qu'il y a 40 ans puis qu'on omet de dire que, pendant la même période de 40 années, bien, le nombre de voitures a augmenté de 125 % au Québec, que le nombre de permis de conduire a augmenté de 75 %, que le service de transport en commun, j'imagine, à Montréal s'est considérablement amélioré depuis 40 ans, donc que l'on réajuste le nombre de permis à la baisse pour rendre l'entreprise, les entreprises plus rentables, ça semble assez logique.

Alors, vous avez donc des arguments qui me semblent très forts et qui ne s'appliquent, selon moi, pas qu'à la réalité de Montréal. Et vous venez de le mentionner que vous ne souhaitez pas, là, que ce soit uniquement à Montréal que l'on arrive avec certaines propositions. Et j'apprécie aussi particulièrement le fait que vous vous préoccupez des familles. Oui, on a dit qu'on se préoccupait de la clientèle et des citoyens, mais les familles qui sont liées à l'industrie, certains chiffres parlent jusqu'à 30 000 personnes qui sont associées à l'industrie du taxi, et de vous en préoccuper comme gestionnaires du service de transport d'une ville comme Montréal, c'est tout à votre honneur.

Alors, moi, j'ai une question à vous poser, parce que vous avez parlé de données probantes, et je pense que c'est ce qui fait cruellement défaut au projet de loi à l'heure actuelle. On a fait des projets pilotes, on n'en a jamais eu les résultats. On a une étude d'impact réglementaire qui est extrêmement faible, extrêmement succincte, qui repose sur un certain nombre de mythes, de clichés ou d'affirmations sans fondement.

Alors, ma question est la suivante : Est-ce que, selon vous, est-ce que je lis trop loin, là, entre les lignes de votre mémoire si je dis qu'on pourrait moderniser, de façon ordonnée, l'industrie du taxi sans faire table rase de ce qui existe? À la limite, est-ce que vous remettez en question la pertinence, dans son ensemble, là, du projet de loi n° 17?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, vous avez une minute pour conclure, madame, monsieur.

Mme Mauzerolle (Sophie) : Écoutez, je pense que tout le monde convient qu'il y avait une modernisation qui était nécessaire par rapport à l'industrie du taxi et du transport rémunéré par personnes, et ça va continuer d'être le cas, puisqu'il y a des nouveaux acteurs qui vont arriver. On parlait de la voiture autonome tout à l'heure. Nous, ce qu'on dit, c'est qu'on a développé une expertise à Montréal avec le bureau du taxi et on est prêts à collaborer et partager cette expertise-là pour s'assurer qu'on arrive avec la meilleure mobilité possible sur le territoire.

M. Arseneau : Est-ce qu'il y a plus de gains que de reculs dans le projet de loi?

Mme Mauzerolle (Sophie) : Je pense que l'important, encore une fois — puis je vais revenir à la question de la collecte de données — l'important, c'est qu'on soit capables d'avoir un portrait global pour avoir la flexibilité, après ça, de réagir à ce qui surviendra.

• (18 h 10) •

M. Arseneau : Est-ce qu'on va trop vite, à votre point de vue, dans l'application de la loi ou dans la précipitation actuelle?

M. Caldwell (Éric Alan) : L'évolution même de la mobilité nous montre que des modèles qui sont considérés comme celui qui a réponse à toutes les questions, qui est performant, ne s'appliquent pas. C'est d'ailleurs le reproche qu'on fait à l'industrie du taxi, de ne pas avoir su s'adapter.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez terminé...

M. Caldwell (Éric Alan) : Ce qu'on demande, c'est d'avoir tous les leviers nécessaires pour adapter l'industrie à notre réalité.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci. Alors, je lève les travaux de cette commission. J'ajourne jusqu'à demain, 7 heures, mardi... excusez-moi, jusqu'à demain mardi, 10 heures. Alors, merci, madame, monsieur de la ville de Montréal, pour votre contribution.

(Fin de la séance à 18 h 11)