



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 8 mai 2019 — Vol. 45 N° 11

Consultations particulières sur le projet de loi n° 17 — Loi concernant
le transport rémunéré de personnes par automobile (5)

**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 mercredi 8 mai 2019 — Vol. 45 N° 11

Table des matières

Auditions (suite)	1
Bureau du taxi de Montréal (BTM)	1
Taxis du Grand Montréal et Rive-Sud	11
Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN)	23
Document déposé	24

Intervenants

Mme Christine St-Pierre, présidente

M. François Bonnardel
M. Claude Reid
M. Richard Campeau
M. Gaétan Barrette
M. Frantz Benjamin
Mme Ruba Ghazal
M. Joël Arseneau
M. Gregory Kelley

- * M. André Poisson, BTM
- * M. Michel Aboujaoudé, Taxis du Grand Montréal et Rive-Sud
- * M. George Boussios, idem
- * M. Joseph Naufal, idem
- * M. Benoît Vallée, idem
- * M. Jean-Marie Grenier, COPHAN
- * M. Claude Guimond, idem
- * M. Olivier Collomb d'Eyrammes, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 8 mai 2019 — Vol. 45 N° 11

Consultations particulières sur le projet de loi n° 17 — Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (5)

(Onze heures trente-deux minutes)

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...à vous tous, et nous sommes heureux de vous recevoir à cette commission parlementaire. Donc, nous allons ouvrir les travaux. Je pense que nous avons quorum. Nous avons constaté le quorum. Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

La commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 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) est remplacée par M. Kelley (Jacques-Cartier).

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, bonjour. Bonjour encore.

Auditions (suite)

Ce matin, nous entendons les représentants du Bureau du taxi de Montréal : M. André Poisson, directeur général; M. Sylvain Tousignant, directeur général adjoint; Mme Marie-Hélène Giguère, chargée des communications. Bienvenue parmi nous. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation.

Bureau du taxi de Montréal (BTM)

M. Poisson (André) : Merci beaucoup de nous recevoir aujourd'hui. J'espère que mon allocution va enrichir le débat.

Fondé en 1987, le BTM est issu de la volonté du gouvernement du Québec de décentraliser les responsabilités reliées au contrôle de l'industrie du taxi. Depuis 2014, le BTM est une société paramunicipale. Notre conseil d'administration est composé d'élus de la ville, des représentants de l'industrie, des représentants de la clientèle, clientèle à mobilité réduite, clientèle touristique, clientèle régulière, bien sûr. Notre mandat est de veiller à l'application de la réglementation liée au transport par taxi et de soutenir le développement de cette industrie.

Comme vous l'avez sans doute lu dans le mémoire que nous vous avons fait parvenir lundi dernier, le BTM est favorable à la modernisation de la législation entourant le taxi ainsi qu'à l'équité entre tous les services de transport rémunérés des personnes par automobile. Pour le BTM, le statu quo n'est pas une option. Je me souviens avoir été choqué quand je suis arrivé en poste au BTM en 2016 par la rigidité de la réglementation sur le transport par taxi. Un de mes premiers constats avait été la nécessité d'assouplir les règles du jeu pour stimuler l'initiative entrepreneuriale et ultimement en faire bénéficier les clients. Le BTM adhère fortement à l'idée de placer le client au coeur de la réforme législative, et chacune de nos recommandations tend vers la satisfaction de ce dernier.

Je souligne au passage que, sur nos 18 recommandations, une quinzaine concernent tous les services de transport rémunérés des personnes par automobile, sans distinction entre le taxi Uber, Eva ou Lyft, et pourrait s'appliquer à l'ensemble du territoire de la province. J'ajouterais que les éléments distinctifs de la métropole auxquels nous souhaitons sensibiliser le ministre ne lui sont pas exclusifs et pourraient être rapidement partagés par d'autres villes une fois la loi entrée en vigueur.

J'espère qu'aujourd'hui nous saurons vous indiquer des voies de passage entre la surréglementation qui sévit actuellement et la déréglementation proposée par le projet de loi n° 17.

La première préoccupation du BTM concerne la capacité de la métropole à organiser la mobilité sur son territoire. Sur le principe, nous ne nous opposons pas à l'abolition des agglomérations et des quotas. Ce qui nous inquiète, c'est que le projet de loi n° 17 ne prévoit pas d'outil de mesure performant pour comprendre en temps réel comment se déploient les déplacements des personnes sur les territoires et surtout qu'il ne prévoit pas de plan B au cas où la libéralisation du marché n'engendrerait pas des résultats escomptés.

Je m'explique. Les véhicules effectuant du transport de personnes dans la grande région métropolitaine convergeront logiquement vers les quartiers centraux de Montréal à l'heure de pointe du matin. Mais une fois sur place, que feront-ils? Vont-ils sillonner les rues en quête d'une course qui les ramènera plus près de chez eux ou continueront-ils de travailler au centre-ville jusqu'à la prochaine heure de pointe? Et au bout de la journée, qu'est-ce qui nous garantit qu'ils ne seront pas contraints, malgré tout, de rentrer à vide? Combien de voitures se retrouveront ainsi à tourner toute la journée dans le centre-ville de Montréal?

L'abolition des agglomérations ne réglera pas la question des voyages à vide et ne contribuera pas à la réduction de la dépendance à l'automobile si elle n'est pas accompagnée d'une stratégie de mobilité durable. C'est exactement ce qui s'est passé dans d'autres villes nord-américaines qui ont déréglementé sans prévoir de garde-fou. À New York, entre 2013 et 2017, plus de 1,5 milliard de kilomètres de conduite ont été ajoutés dans les rues. L'augmentation fulgurante

de la congestion routière a entraîné le ralentissement des autobus, des autres modes de transport, des menaces à la sécurité des cyclistes et des piétons, une augmentation des émissions de GES, une dégradation de la qualité de vie dans les quartiers centraux et, à l'inverse, une insuffisance de services dans les zones excentriques. Rien ne nous permet de croire que ces scénarios ne se reproduiront pas à Montréal, au contraire. Une enquête sur la mobilité menée par SOM, en février dernier, nous a démontré que la part des utilisateurs des services de covoiturage commercial font appel à ce mode de transport au détriment des transports en commun.

Des alternatives existent à l'imposition des quotas, comme la taxation dynamique, qui encourage les prestataires de services de transport rémunéré des personnes à travailler dans des zones moins bien desservies, grâce à des incitatifs fiscaux. Certaines villes, comme Calgary et Winnipeg, imposent des heures de service minimum pour inciter au maintien d'une offre de service pour tous les clients.

Je n'ai pas de solution toute prête à vous livrer aujourd'hui, mais je suis convaincu que la collecte de données en temps réel est la clé. Il y a des questions essentielles pour lesquelles nous n'avons pas encore de réponses. Y a-t-il trop ou pas assez de taxis ou de services rémunérés de personnes par automobile pour combler les besoins de la région métropolitaine en termes de mobilité? Ces services renforcent-ils, dans une perspective durable, le fameux cocktail de transports au bénéfice des clients? Nous demandons au ministre de donner accès à Montréal aux données de tous les joueurs de cette industrie et d'autoriser la métropole éventuellement à développer des mécanismes de contrôle de la mobilité sur son territoire.

De plus, une importante partie de notre mémoire déposé traite de la sécurité des chauffeurs, de leurs clients et de tous les usagers de la route, qu'il s'agisse de la formation, de la vérification des antécédents judiciaires, de l'âge des véhicules, des inspections mécaniques et visuelles des véhicules ou de l'obligation de géolocalisation. L'impact de ces mesures sur la sécurité routière, depuis leur implantation dans la métropole, ne peut être démenti. Entre 2014 et 2017, le nombre de taxis de Montréal impliqués dans un accident de la route est passé de 783 à 590, ce qui représente une diminution de près de 25 %. Nous demandons au ministre, lors de la poursuite de l'étude du projet de loi n° 17 et de l'élaboration du règlement, de porter une attention particulière aux dispositions qui concernent ces éléments. Je n'ai pas le temps d'entrer dans les détails, mais le BTM est disposé à partager avec le ministère l'ensemble des travaux et analyses sur lequel s'appuient ces recommandations.

Je m'attarderai maintenant au rôle de développement et de soutien auprès de l'industrie du taxi qu'assume actuellement le BTM et qui, dans la forme actuelle du projet de loi n° 17, est tout simplement aboli. J'illustrerai mon propos en vous présentant rapidement trois projets structurants sur lesquels nous avons travaillé très fort depuis les dernières années. Tout d'abord, l'image de marque Bonjour. Près de 1 000 taxis abordent à ce jour cette signature visuelle qui contribue au rayonnement de la métropole, coeur des affaires de la province et porte d'entrée de 11 millions de touristes chaque année.

• (11 h 40) •

Ensuite, j'aimerais vous parler des services de transport accessibles en dehors du service du transport adapté, dont nous souhaitons soutenir le déploiement au courant de 2020. En ce moment, une personne à mobilité réduite peut faire jusqu'à une dizaine d'appels pour avoir accès à un véhicule adapté sur demande. Le BTM est en train d'évaluer les besoins de la population et compte, toujours en étroite collaboration avec les acteurs du milieu, déposer cette année un projet de répartition centralisée afin que la clientèle ayant des limitations fonctionnelles puisse avoir accès à des services de qualité en tout temps.

Finalement, je dois vous parler de notre registre des taxis qui est officiellement en opération depuis mai 2018. Il s'agit d'une plateforme de données ouvertes à laquelle les taxis de la métropole sont connectés. Ils y transmettent leurs données toutes les cinq secondes, ce qui permet de géolocaliser les véhicules et de savoir s'ils sont disponibles pour recevoir une demande de transport. Nous préparons maintenant l'ajout de nouvelles fonctionnalités au registre en vue de son intégration aux différentes applications de mobilité comme Chrono, Céleste ou même éventuellement Google. En plus d'augmenter l'efficacité des services de transport par taxi en permettant à un tiers opérateur d'indiquer au client le véhicule disponible le plus près de lui, cet outil technologique contribuera à la réduction des voyages à vide et à la réduction des GES dans la région de Montréal. Cet outil de gestion de la mobilité exceptionnel peut aussi guider et appuyer des administrations publiques dans leur prise de décision. Sans une modification au projet de loi, ces trois projets ainsi que bien d'autres, dont je n'ai pas le temps de vous parler aujourd'hui, seront probablement abandonnés.

Je ne peux m'arrêter sans vous dire un mot sur l'équité citoyenne. Les effets de la tarification dynamique sur les plus démunis nous préoccupent. Comment éviter que les tarifs des services de transport de personnes n'exploient les soirs de fin de semaine ou pendant la période des fêtes? Comment faire en sorte que les usagers à revenus modestes aient encore les moyens de prendre taxi, Uber, Eva, ou Lyft, ou autres services? Pour que la tarification dynamique bénéficie réellement à tous les usagers, le gouvernement devrait-il prévoir un prix plafond?

Nous sommes également d'avis que des dispositions claires devraient être prises par le gouvernement pour garantir des services minimums de transport aux personnes à mobilité réduite de la part de tous les prestataires concernés par cette loi.

En ce qui concerne l'impact du projet de loi n° 17 sur les titulaires de permis de propriétaire de taxi, le BTM joint sa voix à celles et ceux qui, devant cette commission, ont réclamé une compensation pleine et entière.

En terminant, nous souhaitons signifier au ministre notre vif intérêt à collaborer avec le ministère des Transports afin de planifier adéquatement la période de transition qui suivra la sanction du projet de loi. Je vous remercie de votre attention.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci beaucoup pour votre exposé. Nous allons maintenant commencer la période des échanges. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Salutations à tous mes collègues ici aujourd'hui. Messieurs dames, bienvenue. Je suis content de vous voir parce que certaines personnes ont évoqué que le BTM allait disparaître à notre projet

de loi. Je vous confirme que vous allez toujours, toujours avoir votre place dans l'échiquier montréalais parce que vous êtes des spécialistes, parce que vous êtes sur le terrain depuis des années et vous comprenez ou mesurez les spécificités de Montréal. Ça, je suis entièrement d'accord avec vous, et je vous le confirme, et je vous le répète, parce que certains ont dit que soudainement... que cette spécificité, elle n'allait plus exister.

Vous avez préparé tout un mémoire. Je l'ai lu, j'ai regardé les recommandations et je suis heureux de voir, jusqu'à... dans une certaine mesure... Vous parliez, monsieur, là, qu'au début, 1987, le BTM est arrivé, vous trouviez qu'il y avait beaucoup, beaucoup de rigidité dans le modèle des taxis traditionnels au Québec. J'ai vu la même chose aussi quand je suis arrivé puis quand j'ai commencé à comprendre puis à voir ce qui se passait dans l'industrie du taxi. Et c'est pour ça qu'on a déposé cette loi puis c'est pour ça qu'on a décidé de réduire, dans une certaine mesure, les charges fiscales, administratives, réglementaires, mais pas au détriment de la sécurité, jamais au détriment de la sécurité, mais de donner, encore une fois, des outils additionnels à l'industrie du taxi pour assurer sa pérennité et sa vitalité dans le futur.

Parlez-moi de cette rigidité que vous avez mesurée quand vous êtes arrivé en poste pour comprendre si on est dans la même vision de pensée.

M. Poisson (André) : ...quand je suis arrivé en poste... je suis arrivé en 2016, je ne suis pas arrivé en 1987. J'ai travaillé à la STM avant dans mon parcours, mais je suis arrivé en 2016. Je suis arrivé avec plein d'idées novatrices pour le développement de l'industrie parce qu'on a deux rôles, on a un rôle de développement et un rôle de régulateur aussi. Et c'est deux chapeaux à l'occasion qui viennent se confronter quand on réfléchit aux avancées à emmener dans l'industrie.

L'industrie du taxi a besoin... puis l'arrivée des nouveaux joueurs, les technologies, a fait en sorte que l'industrie du taxi a besoin de se moderniser. Je suis arrivé avec plein d'idées novatrices, des idées aussi qui pouvaient favoriser l'apport de revenus supplémentaires pour l'industrie du taxi, pour les aider à ce niveau-là, et j'avais toujours un règlement qui me disait : Non, on ne peut pas le faire, il est écrit comme ça. Puis probablement, les règlements étaient bien faits, parce que c'est des règlements faits par le passé pour bien encadrer l'ensemble de l'industrie.

Nous avons débuté une démarche, dès l'an passé, avec plusieurs acteurs de l'industrie, une soixantaine d'acteurs de l'industrie, des clients, des clients corporatifs, des clients des milieux associatifs, pour justement faire une réflexion sur la modernisation du règlement. Et tous étaient d'accord à le moderniser, mais pas abolir toutes les règles, mais le moderniser pour faciliter leur travail puis pour faire en sorte qu'il y ait quand même un minimum d'encadrement dans l'industrie du taxi. C'est une industrie qui est quand même fragmentée, et on doit quand même donner certaines balises dans cette industrie-là. Je crois qu'il y a beaucoup d'éléments qui doivent être revus. On avait des éléments, au niveau de la formation, qui devaient être revus, on avait des éléments au niveau de l'accès à de la publicité, des revenus supplémentaires, on avait toutes sortes d'éléments.

Les technologies, je vous donne un exemple bien, bien banal, les technologies aujourd'hui, si vous prenez un véhicule, vous pouvez avoir sur votre téléphone la photo du chauffeur de taxi, son numéro, s'il aime le sport, s'il aime le hockey, vous pouvez tout avoir ça. Le règlement précise qu'il faut qu'il y ait la petite photo dans l'auto à la disposition, à telle place, avec une petite lumière, et ainsi de suite. Donc, un chauffeur, un véhicule qui n'a pas sa petite photo, il est en infraction. Moi, je disais : Ça n'a pas de sens. Il me semble qu'aujourd'hui les entreprises qui ont les moyens d'avoir des technologies pour pouvoir pousser l'information à un client, bien ça pourrait faire le travail.

Donc, vous voyez, c'est un peu dans ce sens-là que je parle qu'il y avait une certaine rigidité au niveau du règlement.

M. Bonnardel : Avec ce qu'on met en place, je pense que vous avez entendu les intervenants des différents organismes qui sont passés, dans les derniers jours, pour l'industrie, le mot... on rase l'industrie, on met à mort l'industrie, ou même entendu... avec des chiffres quand même importants en termes de courses par année. Est-ce que vous considérez que l'industrie de demain, avec les règles que nous mettons en place, aura toujours un modèle d'affaires viable pour l'industrie du taxi?

M. Poisson (André) : Je pense que les règles vont devoir être précisées dans certains cas. L'industrie du taxi étant fragmentée, s'il n'y a personne pour les aider à s'organiser, les aider dans leur développement, les entreprises d'envergure comme Uber, entre autres, pourraient faire en sorte que demain cette industrie-là peine pour toutes sortes de raisons. S'il n'y a pas de plancher, s'il n'y a pas de fourchette de prix dans la tarification dynamique, ça pourrait être difficile tantôt pour cette industrie-là.

L'enjeu, c'est que cette industrie-là, oui, elle veut avoir sa part de marché puis oui elle... ce n'est pas le jour un, le jour deux, le jour trois, possiblement, de l'adoption de la loi, c'est dans quelques années. Mais je pense que l'industrie du taxi a toujours sa place puis aura toujours sa place aussi au niveau de la population. Je suis tout à fait d'accord avec cet énoncé-là.

M. Bonnardel : Quand vous parlez de... Vous avez dit, au début de votre intervention : On n'est pas contre l'abolition des quotas, on n'est pas contre l'abolition des dessertes d'agglomération. Vous le savez, Montréal nous a demandé de gérer l'offre dans une certaine mesure. Pour moi, je ne peux pas donner à Montréal un pouvoir que j'enlève partout au Québec, parce que l'industrie, majoritairement, où est la moitié des permis, c'est Montréal. C'est la capitale, c'est la métropole, et, si je donne ces pouvoirs à Montréal, on sort des principes mêmes des tenants et aboutissants de cette loi.

Ce n'est pas un peu particulier... puis je vous le dis bien, bien, bien honnêtement, là, vous représentez l'industrie, vous dites : On était régulateur, mais de l'autre côté, on pense à long terme, puis je le pense à long terme aussi. Vous m'avez entendu dire souvent : Pour moi, cette loi n'a pas été écrite pour mettre à mort l'industrie, elle a été écrite pour préparer demain... pas juste demain, préparer 2030, préparer 2035. Je ne veux pas embarquer sur le véhicule autonome tout de

suite, là. Vous le savez, là, de ce que sera faite l'industrie, ce que sera Montréal demain, dans cinq ans, disons, on ne le sait pas, on souhaite le meilleur. Mais vous dites donc : Nous, on n'est pas contre ça. Vous n'êtes pas un peu en contradiction avec ceux que vous représentez?

• (11 h 50) •

Parce que moi, je ne veux pas vous mettre mal à l'aise dans tout ça, je suis content, mais, dans une certaine mesure, je veux juste comprendre. Parce qu'à quelque part je sais qu'il y a des membres de l'industrie qui se disent : Il faut que ça change. Ils ne le diront peut-être pas ouvertement, c'est un statu quo que certains veulent garder puis c'est normal, je comprends tout ça. Mais demain, ce sera complètement différent.

Et expliquez-moi en quoi vous voyez ce modèle différent en disant, vous, à Montréal, le BTM, là : Pour nous, les territoires d'agglomération doivent être abolis. Quand je parle de quotas, vous le savez, si à Montréal, demain, je donnais les pouvoirs pour gérer cette offre... Puis là, bien, on joue encore une fois... Puis vous m'avez entendu dire que, voilà 40 ans, il y avait plus de taxis par habitant à Montréal qu'aujourd'hui puis que l'industrie en a racheté près de 1 000 et plus dans les années 80 pour des raisons de s'assurer d'un revenu plus adéquat, je peux le dire ainsi, pour certains propriétaires.

Alors, donnez-moi un peu ce portrait qui est, peut-être pour moi, là, contraire à ce que vous représentez ou ceux avec qui vous travaillez, parce que vous êtes un régulateur, mais de l'autre côté, vous pensez à l'avenir aussi, là.

M. Poisson (André) : Je pense qu'on n'est pas vraiment si contraire que ça avec la position de la ville de Montréal. Le nerf de la guerre, c'est l'information, c'est la gestion de la donnée, c'est comment on s'assure qu'il y ait une offre de service bien répartie sur le territoire montréalais. Ce n'est pas nécessairement en établissant des quotas et des agglomérations, revenir aux vieux modèles. Ce n'est pas tant ça. Mais comment on s'assure... puis je vous ai donné quelques exemples, comment on pourrait s'assurer qu'il y ait un service dans les zones excentrées. Ça, c'est un premier point.

Ce qu'on ne sait pas... Puis je ne veux pas prétendre que demain, on va être dans la même situation que la ville de New York, loin de là. Par contre, il y a des faits, puis ce n'est pas nous qui l'ont dit, ça vient de chercheurs et de gens qui ont... des sous-commissaires au transport à la ville de New York qui ont fait des rapports. New York, à l'heure actuelle, vit une situation difficile. C'est une autre cité, on le sait, mais ils vivent une situation difficile au niveau de la congestion routière. Ce qu'on n'a pas puis ce qu'on veut avoir, c'est la possibilité de mesurer cet impact-là, de le mesurer, et après, est-ce que la ville pourra avoir des pouvoirs pour prendre des dispositions pour peut-être limiter son offre de service dans certaines zones, peut-être la répartir autrement, peut-être taxer... Je ne sais pas, je n'ai pas la recette, mais à tout le moins, à tout le moins, si on est en mesure de comprendre le phénomène puis comment ça va se déployer, bien je pense que, là, après ça, on devra faire une analyse, quelles seraient les solutions qui seraient propres à la réalité montréalaise. Puis ça, on a besoin d'avoir accès à toutes ces données-là.

Demain matin, là, on le sait, quelle est l'offre de service à Montréal. J'ai 4 400 voitures de taxi qui sont connectées à un registre. Je n'ai pas l'information combien il y a de voitures d'Uber qui circulent à Montréal. Je n'en ai aucune information. Je n'ai pas d'information, Eva, qui vient de débiter, combien il y en a. Lyft est à la porte, je ne le sais pas. Demain matin, si les voitures de taxi de Longueuil, de Laval ou d'autres périphéries de Montréal se rabattent pour faire du service dans le centre-ville de Montréal, j'aimerais bien ça le savoir. J'aimerais bien ça, le savoir, combien il y a de véhicules qui viennent donner du service. Si on n'est pas en mesure de le savoir, bien on risque d'avoir une maladie puis de ne pas être capable d'appliquer le bon remède. Donc, c'est un peu ça.

Donc, je ne suis pas en contradiction avec ce que la ville revendique. Je fais simplement préciser ce qu'on a besoin pour faire notre travail.

M. Bonnardel : Bien, ça, je suis content, parce que, je vais vous le répéter, les données, tout ce qu'on pourra obtenir des partenaires technologiques, pour ne pas les nommer, que ce soit Eva, Lyft, Uber... l'industrie comme telle que vous représentez, on va partager ça. Moi, je l'ai mentionné, ces changements de comportement commencent par justement mesurer, le client, l'utilisateur part du point a au point b, il utilise quoi. On veut réduire le nombre d'autos à Montréal. On comprend qu'il y a des problématiques de stationnement. On veut amener les gens à changer leur comportement puis à prendre le transport en commun, ou bien un taxi, ou du covoiturage, ou des nouvelles technologies. Là, ça va être le client qui va définir ça.

Alors, je vous assure d'une chose, on va tout faire pour partager ces informations. Loin de moi de vouloir cacher ça et de garder ça en vase clos puis ne pas être capable de comprendre pourquoi les usagers utilisent tel transport, pourquoi ils utilisent l'autre transport. Alors, à quelque part, vous allez être un partenaire indéniable, indéniable sur le partage des données et de comprendre les données et les spécificités de Montréal. Pour moi, ça, c'est important.

Uber est au Québec, à Montréal, à Gatineau, à Québec depuis quelques années déjà. Vous parlez d'offre. À Montréal présentement, avec le projet pilote comme on le connaît, il pourrait y avoir 20 000 chauffeurs Uber. Vous le savez, à Montréal, présentement, ce n'est pas le cas. Tu sais, en opération, là, si on se dit : À Montréal, présentement, à 11 h 55, il y en a combien? Je ne le sais pas, vous ne le savez pas. Mais il pourrait y en avoir une explosion. Et là c'est là, à quelque part, où on parle d'offre et de demande. Je persiste à dire que l'offre de 4 400 taxis que vous avez à Montréal, ou à peu près, depuis... bien là, aujourd'hui, certains me disent, en tout cas pour plusieurs : Ce n'est pas assez avec la population que nous avons aujourd'hui. J'ai toujours le réflexe en me disant : Si ces nouvelles technologies ont un certain succès, c'est parce que peut-être qu'on n'est pas capable d'aller subvenir à la demande de ceux qui veulent un transport immédiatement. Puis là vous allez me dire : Une question de coûts, il y a une valeur, peu importe, là, c'est ce qu'on veut... décide d'utiliser.

Je vous amène à la tarification dynamique. Vous m'avez dit : Là, il y a peut-être un danger. La tarification dynamique, je persiste et signe, celui ou celle qui va utiliser ça puis qui va avoir quatre applications sur son téléphone, que ce soit Uber, Lyft, Eva, Taxi Québec, si on en met une en opération partout sur le territoire, ça va être cet usager ou ce client qui va définir s'il accepte un coût versus le temps que ça va prendre pour que le taxi ou les nouvelles technologies arrivent.

Vous n'êtes pas un peu d'accord avec mon principe, à savoir que c'est encore une fois le client qui va y gagner et peut-être ceux qui sont plus démunis? Il y a des exemples qu'on me donnait hier. Bon, bien, le jeune qui veut aller du cégep ou à une sortie puis qui a juste 6 \$, 7 \$, bien ça va être son propre choix de définir s'il prend le taxi traditionnel avec un taximètre, parce qu'il sait à peu près que la course va coûter tant, versus choisir sur son téléphone une des applications mobiles. Soit dit en passant, le taxi conventionnel pourrait aussi être disponible pour eux, là. Comment vous voyez ça?

M. Poisson (André) : Oui et non. Je suis d'accord avec vous, oui et non, mais en partie. Si le client n'a pas le choix, si le client, dans la zone excentrée, c'est sa seule option d'avoir une tarification dynamique, parce qu'il n'y a plus de taxi régulier dans son secteur, a-t-il le choix de l'accepter ou pas? Si on part d'un secteur de la ville de Montréal, puis ça lui coûte quatre fois le prix pour se rendre au centre-ville, quand normalement ça lui aurait coûté beaucoup moins cher, ça, c'est une réalité qui risque d'arriver s'il n'y a pas de mesure qui permet d'avoir une gestion de l'offre sur l'ensemble du territoire. Ça, c'est un point.

Deuxième point, oui, ce matin, si je prends Uber... Je ne le prendrai pas, là, je vous le dis. Mais si, ce matin, je prends Uber, j'ai toujours le choix d'accepter le prix de la course, oui, non, parfait. Si je sors d'un bar, je suis un peu éméché, mon état n'est pas tout à fait alerte, peut-être que je vais le prendre puis peut-être que ma surprise va être aussi...

On n'a pas d'enjeu, on n'a pas de problème avec la tarification dynamique. Ce qu'on dit : Ça va prendre à tout le moins un plafond pour s'assurer qu'il n'y ait pas d'exagération, et que ça ne soit pas démesuré, et que toute la clientèle, même les clientèles à plus faibles revenus, ait quand même aussi la possibilité de prendre ce véhicule-là.

M. Bonnardel : Une dernière question avant de laisser la parole à mes collègues : formation. Vous avez une spécificité à Montréal, vous donnez près de 150 heures de formation. Je veux rassurer tout le monde encore une fois, parce qu'il y a eu de la désinformation où certains disaient qu'il n'y en aurait plus, de formation, ou à peu près pas. Il y a aura un minimum d'heures qu'on va définir pour l'ensemble du territoire.

Maintenant, pour moi, il sera important de vous donner, à vous, la possibilité de former de façon additionnelle les chauffeurs qui voudront être à Montréal et faire du taxi à Montréal, sans être obligatoire. Si je décidais demain matin, exemple, de partir de Granby, puis tiens, samedi soir, il y a un match de hockey, puis je vais aller faire du taxi à Montréal, pour donner un exemple qui n'est peut-être pas le bon, là, puis je ne connais pas Montréal, ce serait peut-être particulier de faire ce choix. Mais, si je veux être un taxi moderne qui connaît bien les spécificités de Montréal, les coins spécifiques, les stands plus populaires et autres... Moi, je vais vous donner cette possibilité de former de façon additionnelle ces chauffeurs, chauffeuses qui voudront faire du taxi à Montréal. Alors, ça, c'est pour moi important, au-delà de la formation minimale, de vous donner ces outils.

Question rapide, réponse rapide. Helsinki, 30 heures de formation, 150 à Montréal. Je vous dis ça bien respectueusement, si demain matin, je vous donne ces outils, allez-vous garder encore un nombre d'heures aussi important pour être capables de former? Parce que moi, pour moi, c'est une barrière à l'entrée qui est forte.

• (12 heures) •

M. Poisson (André) : Non, non. Nous étions bien conscients, nous avons sondé près de 700 chauffeurs et propriétaires de taxi, ils nous ont dit que la formation n'était pas adaptée à la réalité d'aujourd'hui, avec les technologies d'aujourd'hui. La toponymie prend beaucoup de place dans cette formation-là, et on doit la revoir. On a mis en place... On a travaillé avec les acteurs de l'industrie, des chauffeurs, des propriétaires et des clients aussi puis on a défini un profil de compétences d'un chauffeur de taxi. Et, de là, ce profil de compétences là, on voudrait bâtir un programme de formation adapté à la réalité montréalaise.

Nous, ce qu'on souhaite aussi, ce qu'on vous recommande, c'est de participer activement. Là, vous parlez d'un nombre d'heures. Ce n'est pas tant le nombre d'heures et le moyen de diffuser l'information qui me préoccupe, c'est le contenu qu'il doit y avoir dans cette formation-là. On veut une formation qui soit mieux adaptée aussi pour les gens qui ont à travailler puis à transporter des gens à mobilité réduite. On veut une formation axée sur la qualité du service. On veut une formation... que les chauffeurs comprennent bien la réglementation en vigueur, entre autres, puis la sécurité de conduite.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Beauharnois, vous avez une portion de 5 min 45 s.

M. Reid : Parfait. Merci beaucoup. Merci, Mme la Présidente. Bonjour à vous. Bien, tout à l'heure, dans votre mémoire, en fait, vous parlez, et le ministre en a parlé, des données, des données, donc, pour l'ensemble de l'industrie au niveau du partage des données. Puis on sait que, bon, la mesure, ça nous permet de prévoir, de gérer, que ça soit dans l'entreprise privée ou au niveau des indicateurs. Puis, bien entendu, cette information-là a une valeur, une valeur qui nous permet faire des plans et de gérer, dans votre cas, les taxis sur l'île de Montréal.

Moi, j'aimerais savoir, parce qu'on parle de... On parle de données. Est-ce que vous avez des statistiques? Est-ce que vous avez des statistiques actuellement qui peuvent nous permettre de voir le nombre de... la clientèle, par exemple, le nombre des gens d'affaires, combien de pourcentage, le tourisme ou les Montréalais, en fait, tout simplement, là, qui prennent le taxi? Est-ce que vous avez ces mesures-là ou vous les développez? Est-ce que vous les utilisez?

M. Poisson (André) : Malheureusement, on n'a pas encore les données. Le registre est en force depuis mai 2018. L'objectif du registre, dans un premier temps, était de rendre disponibles les taxis pour l'ensemble de la clientèle et, dans un deuxième temps, donner cette information-là à des tiers opérateurs pour qu'ils puissent développer des applications pour donner une offre de services améliorée à la clientèle. On est en développement pour la prochaine suite de ce registre-là et, pour le moment, on n'est pas en mesure de vous donner cette information-là précisément.

M. Reid : Et historiquement il n'y a jamais eu de mesures qui ont été collectées, si vous permettez le terme?

M. Poisson (André) : Bien, ce qu'on sait, dans le fond, c'est à travers des sondages, des sondages clientèle. Donc, ce n'est pas une mesure dite scientifique. Il reste qu'il y a quand même une bonne tranche de la population qui prend le taxi. Il y a à peu près 60 % de la population montréalaise qui sont appelés à prendre le taxi. Une quarantaine de pour cent le prennent occasionnellement. Il y a quand même une bonne partie de cette clientèle-là qui ont un revenu inférieur à 35 000 \$ qui prennent le taxi. Donc, c'est un peu les données que l'on a à l'heure actuelle.

M. Reid : Vous en avez quand même un peu.

M. Poisson (André) : Oui.

M. Reid : Je vais laisser la parole à mon collègue.

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

M. Campeau : Merci de votre présentation. Je voulais vous amener à... Vous dites dans votre mémoire que le bureau de taxi veut maintenir la possibilité d'effectuer des inspections visuelles aléatoires, sur route ou sur convocation. Puis un peu plus loin, vous parlez de l'obligation de remplir un carnet de vérification avant départ.

J'aimerais ça savoir est-ce que c'est déjà en place, ces choses-là, comment ça va. Puis, bien, ma première réaction, c'est : Oui, intéressant, oui, ça peut entraîner une meilleure qualité, mais c'est pas mal de bureaucratie. Est-ce que la concurrence ne va pas faire en sorte que les gens vont faire plus attention à la qualité du service, donc la propreté de leur voiture, etc.?

M. Poisson (André) : Dans un premier temps, ce n'est pas tant pour la qualité du service, c'est pour la sécurité des clients, dans un premier temps. Et la qualité du service, oui, parce que, si on regarde l'état du véhicule au niveau de l'intérieur du véhicule, la propreté, la carrosserie si elle est endommagée, mais on vérifie aussi les pneus. On n'a pas des inspecteurs mécaniques, mais on regarde à tout le moins les feux de circulation, ces éléments-là. Le carnet de sécurité que le chauffeur doit faire avant son départ, il doit vérifier ces éléments de sa voiture, ses freins, ses essuie-glaces, son lave-glace et ses lumières, comme un chauffeur d'autobus doit le faire quand il prend son véhicule avant de transporter des personnes, parce qu'il y a une responsabilité quand on transporte les gens. Première des choses.

Il y a eu un accident, il y a quelques années, et le coroner... par un chauffeur de taxi dont ses pneus étaient complètement usés. Le coroner nous a demandé de renforcer nos mesures de contrôle et de suivi. On s'est donné comme défi de vérifier, soit sur route ou soit sur convocation suite à une plainte d'un client, presque la totalité du parc de véhicules. On n'est pas capables de le faire dans une année. La dernière année, on a vérifié 95 % des véhicules.

Essentiellement, c'est une inspection qui se fait dans le cadre... Puis on a des inspecteurs, les gens arrivent sur les stands d'attente puis vérifient les voitures, puis on émet plus souvent qu'autrement des avis, pas nécessairement des constats d'infraction. On leur dit : Vous devriez corriger ça. Et, bien sûr, les délinquants que l'on reprend à chaque fois, bien, on émet un constat d'infraction. Mais l'objectif : qualité, bien sûr, puis heureusement, parce que, dans les dernières années, les sondages nous ont démontré puis nos clients-mystères nous ont démontré que la qualité du service de l'industrie du taxi s'est améliorée grandement, et c'est grâce à ces mesures-là aussi que ça s'est amélioré. Mais la sécurité, c'est le premier point que l'on tient compte.

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

M. Campeau : Vous avez beaucoup de vos données dans le rapport, que j'ai regardé, j'avoue, rapidement, qui partent de 2014. Est-ce que vous ne faisiez pas de statistiques avant? Est-ce que vous avez moins de données?

M. Poisson (André) : Non. Nos données sont basées sur 2014. Il y a beaucoup... dans notre mémoire puis qui touchent aussi la sécurité. Si vous faites référence à cet élément-là de notre mémoire, c'est la période où on a changé... on a réfléchi beaucoup sur le changement de... sur l'âge des véhicules, l'âge d'entrée et de sortie des véhicules.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...terminé, malheureusement. Je dois passer la parole à l'opposition officielle. M. le député de La Pinière, vous avez la parole.

M. Barrette : Merci, Mme la Présidente. Messieurs, madame, merci d'être ici aujourd'hui. Vous étiez très attendus. On a moins de temps, nous, que le gouvernement à vous poser des questions, alors on va essayer d'y aller rondement.

Le ministre a tenté de vous faire conclure en direct que tout était parfait dans le projet de loi, et vous avez répondu qu'il y a des choses qui sont enlevées et qui auraient dû rester dans les lois et règlements. Alors, vous avez fait référence au fait que la situation actuelle était lourde, trop lourde. Je pense que tout le monde en convient. Par contre, dans le projet de loi n° 17, il y a des choses que vous avez indiqué, sans le détailler, qui auraient dû rester. Pouvez-vous les indiquer plus précisément?

M. Poisson (André) : Bien, toute notre responsabilité de support et de développement de l'industrie du taxi a été évacuée dans le projet de loi. Je peux vous énumérer rapidement quelques éléments, mais aujourd'hui on a mis en

place un programme de clients-mystères pour aider l'industrie à avoir de l'information pour mieux gérer son offre, les sondages satisfaction clientèle, l'image de marque, la formation, on en a parlé tantôt, le développement des profils de compétence, les codes de bonne conduite, le code vestimentaire, le contrôle sur la route, les inspections visuelles. Tous ces éléments-là, pour le moment, et les analyses d'impact que l'on a à faire en collaboration avec la Polytechnique et avec d'autres services, d'autres directions du ministère aussi, bien, tout ça, pour le moment, dans notre rôle de développement, bien tout ça est évacué. C'est comme ça qu'on le perçoit, comme il est libellé.

M. Barrette : Le ministre, s'il prenait la parole, il vous dirait que ce n'est pas le cas, mais on ne lui donnera pas le loisir de prendre la parole, évidemment. Il l'a assez eue. C'est une plaisanterie entre parlementaires. Mais je comprends ce que vous nous dites.

Maintenant, vous avez fait référence à un certain nombre d'autres éléments. Il y en a un qui me chicote. J'aimerais ça que vous élaboriez un petit peu, là. Quand le ministre vous a laissé entendre, parce qu'il le fait tout le temps, puis je le comprends, là, c'est son projet de loi, que tout allait être merveilleux le jour 1 ou peut-être pas le jour 1, mais assez rapidement, vous, sur la question... je la présente mal, je m'excuse. Le ministre dit toujours : Les gens annoncent que ça va être la disparition de l'industrie du taxi — je pense que c'est un fait — traditionnel et que les choses allaient bien aller après. Vous avez dit : Oui et non, et vous avez évoqué le fait que ça prendrait des années avant de voir tous — ce n'est pas votre mot, c'est le mien — les dommages que ça causait — alors, c'est un peu votre mot — avant d'arriver à une situation d'équilibre.

Qu'est-ce que... La longue période de transition, qui va être une longue période de perturbation de l'industrie traditionnelle du taxi, comment la voyez-vous en pratique?

• (12 h 10) •

M. Poisson (André) : Bien, écoutez, à l'heure actuelle, il y a déjà un acteur important dans l'industrie du transport rémunéré de personnes avec Uber à Montréal. Donc, on le voit déjà, les effets sur la rentabilité pour les chauffeurs et les propriétaires, j'en entends parler à tous les jours. Mais, pour ce qui est de la gestion de l'offre de taxi, à l'heure actuelle, il y a les agglomérations et les quotas dans les agglomérations, et l'ensemble de l'île est quand même bien desservie.

Ma préoccupation, c'est qu'à partir du moment où il y a cette déréglementation-là au niveau des agglomérations et les quotas, si ça ne s'inscrit pas dans une stratégie de mobilité durable, si la métropole n'a pas les moyens aussi de savoir ce qui se passe sur son territoire et de prendre des mesures pour s'assurer que l'ensemble du service à la population soit bien desservi, bien là ça nous préoccupe. Combien de temps ça va prendre pour voir ces effets-là? Je ne le sais pas. Combien de temps ça a pris à New York pour avoir ces effets qu'ils ont à l'heure actuelle? Je ne le sais pas non plus, c'est une autre réalité. Mais je suis certain qu'au final le centre-ville de Montréal va être congestionné, qu'il va y avoir des impacts sur le service des transports en commun, qu'il va y avoir une cohabitation difficile avec les piétons et les cyclistes, vu une circulation plus dense. Ça, ça nous préoccupe.

M. Barrette : Parfait. Vous avez fait référence, à l'instant puis à un autre moment, à la compensation des... vous l'avez fait dans le mémoire, des propriétaires de taxi. Est-ce que vous la voyez à la valeur marchande ou à la valeur comptable?

M. Poisson (André) : Compensation pleine et entière.

M. Barrette : ...valeur marchande. O.K., parfait. Vous avez fait référence à l'instant à la situation... à la question de la rentabilité pour les chauffeurs et les propriétaires de taxi. Je vous remercie parce que vous êtes le premier vraiment à séparer les deux concepts, à part les gens de l'industrie eux-mêmes. Ce sont deux situations différentes, celle des propriétaires et celle des chauffeurs. Donc, vous considérez qu'il y a une problématique de rentabilité aussi aujourd'hui sous la loi n° 17 des chauffeurs qui ne sont pas propriétaires. Très bien. Alors, c'est important. C'est oui, la réponse, parce que le projet de loi n° 17 balaie du revers de la main la situation des propriétaires. Le ministre nous dit régulièrement que les chauffeurs vont faire plus d'argent après qu'avant. Vous, vous voyez une problématique.

M. Poisson (André) : Aujourd'hui, je peux vous dire qu'un chauffeur de taxi, pour faire le même revenu... parce qu'on n'en a pas parlé beaucoup du chauffeur de taxi dans les dernières années. On a parlé beaucoup des propriétaires et de l'impact sur la valeur des permis, mais le chauffeur de taxi aujourd'hui doit faire beaucoup plus d'heures pour rentabiliser sa location de voiture pour le même service qu'il faisait auparavant, donc, suite, bien sûr, à une offre de service plus importante pour les clients.

M. Barrette : Et ça, j'imagine que c'est dans cette optique-là que vous introduisiez la notion de prix plancher, prix plafond.

M. Poisson (André) : Bien, le prix plancher, prix plafond pour la tarification dynamique, c'est justement pour protéger le client et protéger aussi l'industrie du taxi régulière.

M. Barrette : J'y vais de façon méthodique là, parce que je n'ai pas beaucoup de temps, puis vous êtes le bureau du taxi, vous êtes un groupe très informé et vous n'êtes pas vous-même entrepreneur dans cette industrie-là. Il y a un intérêt à aborder le maximum de sujets.

La donnée, je vous dis tout de suite, là, je suis d'accord à 100 % que le nerf de cette guerre-là, ce n'est peut-être pas... la clé de cet environnement-là va être la gestion de la donnée.

Hier, là, il y a une compagnie qui est venue ici, là, qui s'appelle Taxelco, avec son représentant célèbre, à qui j'ai posé la question : Allez-vous partager la donnée? La réponse a été spontanée : Non. On s'entend-tu, là, que l'on ne peut pas vivre dans un environnement sain s'il n'y a pas une donnée transparente pour tout le monde?

M. Poisson (André) : Aujourd'hui, toutes ces voitures qui travaillent pour Taxelco sont connectées au Registre du taxi. Elles sont toutes connectées. Est-ce que la nouvelle entreprise qui sera créée... je ne sais pas.

M. Barrette : ...je ne vous pose pas une question sur Taxelco, je vous pose une question sur l'importance vitale, pas juste essentielle, vitale, que la donnée soit transparente.

M. Poisson (André) : C'est essentiel.

M. Barrette : ...alors là, on va la qualifier, la donnée transparente, la donnée transparente en temps réel.

M. Poisson (André) : Deux éléments. Le temps réel va permettre d'offrir une offre de service plus disponible à l'ensemble de la clientèle, à des tiers opérateurs de développer des applications, et ainsi de suite. L'information en temps différé, si on peut le dire ainsi, bien sûr, ça peut nous aider dans l'étude, dans l'analyse d'impact, et ainsi de suite.

Mais l'information en temps réel, elle est primordiale pour deux raisons, pour la gestion de l'offre et la sécurité. Demain matin, si on est en mesure de géolocaliser toutes les voitures qui font du transport rémunéré des personnes, et qu'il arrive un incident, et que la police nous appelle : Où est telle voiture?, on est en mesure de leur dire sur les voitures actuellement connectées au registre.

M. Barrette : Moi, je vais aller un pas plus loin. Si vous avez la donnée géolocalisée et peut-être plus... D'ailleurs, c'est une question que je vous pose : Peut-être plus, c'est-à une notion pour vous? Alors, c'est sûr que, si vous voulez faire de la gestion de la mobilité durable, vous devez faire la gestion coordonnée de tous les types de mobilité. L'organisation qui est la mieux placée pour faire ça, c'est une municipalité, à mon avis, là. Donc, Montréal a la masse critique pour faire ça. Et il vous faut la donnée en temps réel du taxi, du transport adapté, de votre métro, de vos autobus, et ainsi de suite, incluant les trottinettes. Mais c'est comme ça, là, que ça se fait, cette affaire-là, c'est la seule manière. Et je comprends que vous voulez aller dans cette direction-là à Montréal et pour le taxi, de toute évidence. Mais on s'entend, là, que le message que vous nous envoyez, c'est que vous souhaitez et c'est vital pour vous que la donnée vous soit transmise en tant réel. Ce n'est pas écrit, là, ça, dans la loi, là.

M. Poisson (André) : Je l'ai indiqué dans mon exposé d'entrée de jeu. Il est inscrit dans notre mémoire aussi.

M. Barrette : Parfait. J'ai encore d'autres questions, mais je dois absolument laisser mon collègue intervenir. Je vais passer la parole à mon collègue de Viau, Mme la Présidente, si vous me permettez.

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

M. Benjamin : Il me reste combien de temps, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme St-Pierre) : 6 min 23 s.

M. Benjamin : Six minutes. Vous aurez le temps, mon collègue de La Pinière. Bonsoir. Bonjour, mesdames et messieurs. Donc, merci beaucoup.

J'ai été un témoin privilégié, au cours des dernières années, des efforts du Bureau de taxi de Montréal, notamment sur plusieurs aspects, que ce soit au niveau de la formation, au niveau de la sécurité, au niveau de la qualité du service aussi, Montréal porte d'entrée touristique du Québec, au niveau de la signature aussi. Je peux vous confirmer que vos efforts, les efforts déployés par le Bureau de taxi de Montréal, au cours des dernières années, ont donné de très bons résultats.

Aujourd'hui, ce que nous avons devant nous, c'est un projet de loi, un projet de loi avec une forme de nivellement par le bas au niveau, par exemple, notamment de la formation. Le ministre n'a pas arrêté de nous rappeler que c'est une formation minimale qu'il va exiger, pendant que vous, au niveau du bureau du taxi, beaucoup d'efforts ont été déployés au niveau de la formation.

Mais ce sur quoi j'aimerais beaucoup vous entendre, c'est sur la sécurité, sur la sécurité dans cette industrie-là, sur les efforts qui ont été déployés, alors que certaines villes... Vous le rappelez d'ailleurs dans votre mémoire, Calgary, les inspections mécaniques sont réalisées, obligatoires, à tous les six mois; New York, tous les quatre mois. Parlez-nous des travaux qui ont été faits en matière d'inspection mécanique au niveau de la ville de Montréal.

M. Poisson (André) : Nous n'avons pas présentement, à Montréal, la responsabilité de faire l'inspection mécanique des voitures de taxi, entre autres. Ce n'est pas sous notre juridiction. La loi actuelle permet... dicte qu'une voiture de taxi ou une voiture d'Uber doit être inspectée une fois par année. Pour le taxi, c'est par un mandataire de la SAAQ et, pour Uber, c'est pour un autre fournisseur, une autre compagnie, une autre... Ils peuvent négocier des contrats avec des Canadian Tire de ce monde.

M. Benjamin : À la lumière de ce que vous avez évoqué tout à l'heure, notamment un rapport de coroner sur les questions d'inspection, les vérifications, quelles sont vos propositions concrètes à ce niveau-là, pour la sécurité?

M. Poisson (André) : Nous, ce qu'on dit, ce qu'on suggère au ministre, c'est qu'il devrait établir une règle pour l'âge des véhicules, pour l'ensemble de la province, à huit ans, avec une inspection annuelle de vérification. On peut prolonger le huit ans. On suggère aussi d'ouvrir la possibilité de prolonger le véhicule de deux ans, jusqu'à l'âge de 10 ans, pour la sortie, mais d'imposer deux vérifications annuellement pour les véhicules. Et c'est assez marginal. À Montréal, c'est à peine 3 % des véhicules qui passent l'âge de huit ans, à l'heure actuelle. Il y a des cas d'exception, il y a des propriétaires qui utilisent peu leurs véhicules, puis ils les entretiennent très bien.

Mais ce qu'on dit, c'est qu'après huit ans... Puis il est démontré dans les statistiques que l'on a que le taux d'accident est beaucoup plus élevé dès qu'on dépasse l'âge de huit ans pour les véhicules. Les taux d'accidents sont plus élevés et les émissions de GES sont plus élevées aussi. Les véhicules sont en moins bon état. L'âge moyen d'utilisation d'un véhicule à Montréal, c'est quatre ans. Si le véhicule est acheté à l'an un, quatre ans après, il est changé. S'il a trois ans, quatre ans après, il est changé. Nous avons à peine 3 %, et cette année, au moment où on se parle, on a à peine peut-être 10 à 15, 20 véhicules qui n'ont pas encore été remplacés.

M. Benjamin : Vous êtes une société paramunicipale, donc vous n'êtes pas des actionnaires dans l'industrie. Un des aspects qui m'importe beaucoup dans tout ce débat, c'est tout l'aspect humain, le drame que vivent actuellement plusieurs acteurs de l'industrie.

Pouvez-vous nous dire, depuis le dépôt du projet de loi, c'est quoi, le pouls de l'industrie, des acteurs de l'industrie, que ce soit des propriétaires ou des chauffeurs? Pouvez-vous nous en parler un peu?

• (12 h 20) •

M. Poisson (André) : Bien, moi, je peux vous dire qu'on en a entendu beaucoup, beaucoup, beaucoup parler, bien sûr, parce que notre conseil d'administration est composé de représentants de l'industrie, des chauffeurs, des propriétaires, des intermédiaires. Tous sont bien inquiets de la suite des choses. Au niveau de l'aspect humain, pour certains : J'ai investi de l'argent voilà pas si longtemps, je risque de tout perdre. J'ai pris le taxi la semaine passée, puis le monsieur, je lui dis... je pose toujours la question : Êtes-vous propriétaire ou chauffeur? Le chauffeur me répond. Il dit : J'ai été presque propriétaire. Je lui dis : Qu'est-ce que ça veut dire, ça, presque? Bien, il a acheté un permis... Il a pris des dispositions pour acheter un permis quelques jours avant l'annonce du projet de loi, et là ça a tout chamboulé. Ça lui a coûté, au bas mot, toute cette histoire-là, 10 000 \$. Donc, ça a été un petit peu préoccupant. Mais oui, il y a beaucoup de peine à l'heure actuelle.

M. Benjamin : Mon collègue de La Pinière va poursuivre. Merci.

M. Barrette : Il nous reste 1 min 20 s, et je vous dis tout de suite que je vais devoir quitter. Ce n'est pas par manque d'intérêt, c'est parce que je dois parler ailleurs. Alors, si vous me voyez partir, ne le prenez pas mal.

Question sécurité, vous en avez parlé. Moi, j'ai été très, très frappé par l'histoire de la Caroline du Sud, la jeune femme qui s'est fait agresser, sur la base de la difficulté d'identification d'un véhicule. Là, on s'en vient dans un univers, là. Moi, quand je les vois, les Uber de ce monde avec un petit carton, là, il y a un petit malaise à chaque fois quand je vois ça. C'est-u vraiment Uber? Ça m'apparaît facile à reproduire, là, ce petit panneau là, là.

Qu'est-ce que vous pensez de ça, là, hein? Souvent, le ministre va nous dire : Ah! il n'y a plus de plaque, vous sauvez de l'argent. Oui, oui, mais c'est parce qu'il y avait un élément de sécurité là-dedans pour le citoyen «at large». L'épisode de la Caroline du Sud m'a beaucoup inquiété. Qu'en pensez-vous?

M. Poisson (André) : Dans notre mémoire, on fait part aussi de cette préoccupation-là. On demande au ministre de tenir compte de cette réalité-là, que les véhicules doivent être bien identifiés et identifiés toujours au même endroit qu'un client, tant à l'intérieur du véhicule qu'à l'extérieur du véhicule, puisse identifier son véhicule puis puisse être en mesure de porter une plainte en lien avec ça.

M. Barrette : ...n'est-elle pas un moyen plus fort et plus stable?

M. Poisson (André) : Bien, nous, ce qu'on constate à travers la gestion de nos plaintes, c'est beaucoup plus...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...malheureusement vous couper la parole sur cette lancée. Je passe la parole à Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : 3 min 55 s.

Mme Ghazal : Très bien. Merci. Merci beaucoup pour votre présentation. Vous savez, vous, vous êtes à Montréal, on a eu aussi des représentants de la ville de Montréal qui disent que c'est très important, pour gérer la mobilité, d'avoir des pouvoirs, et ce projet de loi donne beaucoup moins de pouvoirs au Bureau de taxi de Montréal, même si vous allez continuer à exister. Et votre demande... souvent, on essaie d'opposer les régions et les villes, alors qu'on a eu aussi des représentants de l'Association des transports collectifs ruraux du Québec qui disaient que... on a déjà les MRC, elles aussi, elles devraient

ravoir des pouvoirs. Donc, il n'y a pas d'opposition, comme on voit. C'est important parce que ça se passe localement avec des réalités différentes.

Vous parlez, dans votre mémoire, des zones même à Montréal. On pense que c'est partout, c'est densifié, alors qu'on a des zones, comme par exemple Kirkland ou Rivière-des-Prairies où c'est des zones où est-ce qu'il y a peut-être... si on ouvre totalement puis qu'on n'exige pas qu'il y ait des services partout, bien ça va être des zones qui seront délaissées, les gens vont prendre leur voiture au lieu de prendre, par exemple, le taxi, ils n'auront pas de service.

Donc, est-ce que vous pouvez nous en parler un peu plus? Parce que cette demande-là, cette crainte-là avec le projet de loi existe aussi dans les régions, dans les endroits qui seraient moins bien desservis? Puis qu'est-ce que vous proposez spécifiquement?

M. Poisson (André) : Je reviens à ce que j'ai énoncé dès le début. La clé de tout ça, c'est l'information en temps réel des données pour qu'on puisse poser un diagnostic sur la situation. Ce qui nous préoccupe dans ce que vous énoncez, c'est que, pour ces clients-là, c'est qu'ils aient peut-être à un service de transport rémunéré de personnes avec l'application. Et là, à ce moment-là, est-ce que ça va être une tarification dynamique puis ils vont payer un prix exagéré? Et là, si on dit oui ou on a toujours le choix... mais, si c'est le seul choix que j'ai, qu'est-ce que je fais?

Il faut savoir que l'industrie du taxi, c'est un filet de sécurité aussi. On a un transport en commun quand même assez bien développé à Montréal, il y a encore du travail à faire, mais il reste qu'en dehors des heures de pointe, en soirée, l'industrie du taxi joue un rôle très important.

Mme Ghazal : Exactement, et donc c'est... les clients aussi qui sont au coeur du projet de loi sont mal desservis de cette façon-là.

Vous parlez de la sécurité, l'âge des véhicules qui... Ça veut dire que c'est démontré qu'un véhicule qui a plus que huit ans, il y a plus de risques d'accident.

Vous avez aussi parlé de vos inquiétudes par rapport à la ville de New York, vous citez des rapports. Nous, ici, on a de la difficulté à avoir des études autres que l'étude préliminaire sur laquelle est basé le projet de loi. Est-ce que, ces études-là, vous les avez? Est-ce que c'est quelque chose que vous pouvez déposer à la commission par rapport à l'âge, par exemple, des véhicules? Est-ce que c'est quelque chose que vous pouvez déposer?

M. Poisson (André) : Dans mon exposé, j'ai proposé au ministre et au ministère de rendre disponibles toutes nos études et données qui sont en lien avec les recommandations qu'on a faites dans notre mémoire.

Mme Ghazal : ...puis aussi, par rapport à l'impact d'Uber, là, vous en avez parlé un peu. Comme c'est à Montréal que l'impact s'est fait le plus ressentir... Ce n'est pas nouveau, tout ça, ça fait... On a trois ans de projets pilotes, mais pas d'étude de qu'est-ce que ça a donné. Est-ce que vous pouvez nous en parler un peu plus, peut-être des éléments que vous n'avez pas énoncés, à la ville de Montréal?

M. Poisson (André) : Bien, écoutez, l'impact d'Uber, pour le moment, l'impact sur la mobilité, je n'ai pas beaucoup de statistiques parce que l'enjeu que j'ai... À l'heure actuelle, je n'ai aucune donnée sur l'offre de service d'Uber. Je ne sais pas ce qui se passe. Je ne sais pas, en ce moment, combien il y en a. Je ne sais pas où ils sont concentrés.

Tout ce qu'on sait, c'est qu'à l'occasion on a des plaintes de certains citoyens qui disent : Il y a un afflux de voitures à proximité de nos résidences parce qu'il y a une activité spéciale le soir, la fin de semaine, dans tel secteur, mais je n'ai pas de donnée probante qui peut le démontrer.

Mme Ghazal : ...le gouvernement les a. Je ne sais pas, est-ce que le gouvernement les a, mais ne les rend pas publiques? Qu'est-ce qui fait... En ce moment, on nage un petit peu en pleine noirceur par rapport à ce projet de loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Malheureusement, cette portion est terminée. Je dois passer la parole au député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Madame messieurs. Le ministre a souvent mentionné, il l'a fait encore aujourd'hui, le fait, selon lui, qu'il y a moins de permis aujourd'hui qu'il y a 40 ans, sous-entendant que le service est déficient, qu'il y a pénurie de service. Est-ce que c'est votre appréciation de la situation à Montréal?

M. Poisson (André) : Non, je ne crois pas qu'il y a une pénurie de service à Montréal à l'heure actuelle. Même, si on regarde dans d'autres grandes villes, en... ratio, il y a plus de taxis encore que bien d'autres villes à l'heure actuelle. L'enjeu que l'on a, puis avec le Registre du taxi, ça va nous permettre de le déterminer clairement, c'est, au moment où on se parle, combien de taxis sont en opération et disponibles à donner un service.

M. Arseneau : D'accord. Ça devient de plus en plus clair, dans la commission, que ce qu'on fait, c'est pas mal moins une modernisation qu'une déréglementation, avec tout ce que ça peut comporter d'incertitude pour les chauffeurs, bien entendu, leurs familles, mais aussi le déploiement d'une mobilité durable dans une ville comme Montréal.

Le ministre a tenté de vous mettre en opposition avec ce que la ville nous a dit hier sur la question de la réglementation. Vous dites : Bien, on n'est pas contre une certaine déréglementation, c'est ce que j'ai saisi, mais, quand on regarde la liste de vos recommandations, on voit un peu partout les termes comme «organiser», «vérifier», «valider», «inspecter», encore une fois, «appliquer une réglementation ou l'adopter».

Est-ce qu'au fond, là... De façon claire, là, on ne peut pas laisser le libre-marché dicter la façon dont on va déployer les services de mobilité des personnes à Montréal. Ça veut dire qu'il va devoir y avoir une réglementation, que vous voudriez appliquer chez vous.

M. Poisson (André) : Assurément. Moi, je crois, je suis persuadé... j'ai travaillé 45 ans dans le domaine du transport des personnes à Montréal. On a une colonne vertébrale importante avec le réseau du métro, le réseau des autobus. Le service de taxi n'est pas en compétition avec ces services-là. Bixi est là, il y a d'autres services, les trottinettes arrivent, et ainsi de suite, et on doit mettre en place une stratégie de mobilité durable, puis on doit être en mesure de rendre disponibles aux clients différentes options en fonction de ces besoins. Et, si on n'est pas en mesure, Montréal, d'encadrer cette offre de service là, je pense qu'il y a des risques de dérapage.

M. Arseneau : Parce que vous avez même mentionné, Mme la Présidente, que l'importance d'avoir des données en temps réel, c'était pour vous assurer de la gestion de l'offre correcte sur l'ensemble du territoire. Donc, la gestion de l'offre, vous en êtes.

M. Poisson (André) : Absolument.

M. Arseneau : D'accord. Pour la tarification dynamique, en terminant, parce qu'il faut quand même dire les choses telles qu'elles sont, l'aspect dynamique, évidemment, c'est un euphémisme. Vous voulez un plafond, un plancher, tout simplement pour éviter qu'on ait une tarification tyrannique.

M. Poisson (André) : Ce n'est pas les termes que j'ai dits.

M. Arseneau : Mais c'est le mien. Mais je vous invite à quand même y réfléchir, parce que c'est la tyrannie du marché qu'on veut instaurer en laissant un peu, comme l'ont exprimé les chauffeurs de taxi hier... l'expression qui a été utilisée, c'est le «free-for-all». Donc, la libre concurrence, c'est aussi ça, c'est un risque. S'il n'y a pas un minimum de règles que vous pouvez appliquer, ça va produire des résultats catastrophiques. C'est ce qu'on peut comprendre. Vous utiliserez les mots que vous voulez, mais c'est ce qu'on comprend.

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

M. Poisson (André) : Je ne le sais pas.

M. Arseneau : Mais vous craignez les effets.

M. Poisson (André) : Je le crains. Je le crains.

M. Arseneau : Vous craignez quand même les effets d'une loi où on laisserait complètement au marché...

M. Poisson (André) : Tout à fait, tout à fait. Je pense que le libre-marché et la nature ne pourront pas faire les choses naturellement par elles-mêmes.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci beaucoup. Ceci met fin à cette portion. Donc, nous allons reprendre nos travaux à 15 heures. Bon appétit à vous tous.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 15 h 4)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons commencer nos travaux. Donc, nous reprenons les travaux de la commission.

Nous allons entendre le groupe Taxis du Grand Montréal et Rive-Sud. Alors, je vous prierais de... Bienvenue, tout d'abord, à cette commission parlementaire. Je vous prierais de vous présenter, et ensuite, vous avez 10 minutes pour présenter votre exposé à la commission parlementaire. Donc, vous pouvez y aller.

Taxis du Grand Montréal et Rive-Sud

M. Aboujaoudé (Michel) : Michel Aboujaoudé, TGM, porte-parole.

M. Naufal (Joseph) : Joseph Naufal, CPCDIT.

M. Boussios (George) : George Boussios, porte-parole, TGM.

M. Vallée (Benoit) : Benoit Vallée, CPCDIT.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci.

M. Aboujaoudé (Michel) : Bonjour, Mme la Présidente. Bonjour, messieurs, mesdames. Je m'appelle Michel Aboujaoudé, je suis porte-parole des Taxis du Grand Montréal, TGM. Je suis accompagné de M. George Boussios, également porte-parole TGM, et MM. Benoit Vallée et Joseph Naufal, respectivement membres du conseil d'administration et trésorier du Comité provincial de concertation et développement de l'industrie du taxi, CPCDIT.

J'aimerais d'abord remercier les membres de la commission de nous offrir l'opportunité d'être entendus dans le cadre de cet exercice important pour l'avenir de l'industrie du taxi au Québec. Les TGM regroupent plus de 60 % des taxis de la région de Montréal, plus de 2 500 détenteurs de permis de taxi et plus de 5 000 chauffeurs. Pour sa part, la CPCDIT a pour mission de représenter les intérêts de l'industrie du taxi en général. J'aimerais préciser que les positions de TGM et du CPCDIT sont partagées par la grande majorité de l'industrie.

Vous ne serez assurément pas surpris de m'entendre dire que nous sommes fermement opposés au projet de loi n° 17. Cette pièce législative représente un arrêt de mort pour l'industrie professionnelle du taxi et n'apportera pas les bénéfices escomptés pour la clientèle des services de taxi. Le projet de loi n° 17 est prématuré, faiblement appuyé et... dans son sens le plus péjoratif.

Je veux toutefois réitérer un élément essentiel de notre position. L'industrie du taxi demande et souhaite depuis des années une modernisation en profondeur de son cadre. Malheureusement, ce que le gouvernement propose actuellement ressemble davantage à une destruction en faveur d'un seul joueur qu'à une modernisation. À ce sujet, nous ne parvenons pas à voir dans ce projet de loi autre chose qu'une volonté malavisée de faire table rase sur tout le travail qui a été accompli dans les dernières années. L'expérience client est la priorité des acteurs de notre industrie. À ce sujet, toutes les entreprises de taxi de Montréal possèdent des statistiques détaillées sur la satisfaction de la clientèle. À titre d'exemple, chez mon collègue, M. Naufal, on a reçu 15 plaintes mensuelles sur un total de 60 000 appels, pour un grand total de 0,02 % des clients insatisfaits dans le dernier mois.

• (15 h 10) •

Le projet de loi n° 17 représente une menace évidente pour la situation financière de 22 000 travailleurs de l'industrie du taxi qui ont passé leur vie professionnelle entière à se conformer aux exigences imposées par le gouvernement. Pour ces travailleurs, c'est l'investissement d'une vie qui part en fumée. Par ailleurs, la déréglementation du cadre actuel de l'industrie du taxi occasionnera des effets préoccupants pour la sécurité des citoyens en raison de la diminution des critères de formation des chauffeurs et d'inspection des véhicules. Ceci est sans compter l'effritement à prévoir des services de transport adaptés dans la région métropolitaine.

Le projet de loi n° 17 représente également un affront surprenant aux efforts passés et présents du gouvernement en matière de mobilité durable et d'électrification des véhicules. Le projet de loi contribuera à amplifier le trafic dans les grands centres urbains, comme c'est arrivé ailleurs où Uber s'est emparé du marché. D'ailleurs, nous savons que le ministre a été mis au défi de présenter un projet de loi neutre au plan environnemental. Le projet de loi ne propose aucune limite maximale du nombre de voitures qui pourront être en circulation pour faire du transport rémunéré de personnes. Il est donc clair que cela entraînera une congestion accrue au Québec.

Le projet de loi ne stipule aucune limite de prix dans le contexte de la tarification dynamique, ouvrant ainsi la porte à davantage de pratiques de dumping. Le projet de loi ne prévoit aucun marché protégé. Cela est particulièrement inquiétant en ce qui concerne le transport adapté. Le projet de loi n° 17 affecte particulièrement les chauffeurs plus âgés et qui comptent sur la valeur de leur permis pour leur garantir une retraite confortable. Comment le ministre prévoit-il les dédommager pour la perte qu'ils subiront?

Le projet de loi ne respecte pas la particularité de la région métropolitaine en matière de transport de personnes. Pensons notamment au rôle joué par le Bureau du taxi de Montréal ou encore à la signature visuelle propre aux taxis de la métropole. L'industrie du taxi québécoise est-elle perfectible? Bien sûr que oui, mais le gouvernement fait complètement fausse route s'il croit que la réponse aux problèmes de l'industrie se trouve à l'extérieur de celle-ci. Le projet de loi n° 17 n'est profitable pour aucune entreprise digne de la considération du gouvernement du Québec. Il représente le chemin facile vers un encadrement négligent du transport de personnes qui mènera à l'appauvrissement d'une industrie entière au détriment des citoyens du Québec.

Je rappelle les recommandations principales de TGM et du CPCDIT concernant le projet de loi n° 17. Que l'Assemblée nationale vote contre le principe du projet de loi, c'est notre espoir. Deux, à défaut, que l'Assemblée nationale adopte des amendements visant le maintien d'une gestion de l'offre renouvelée, la pérennité et la modernisation de l'industrie ainsi que le maintien de la valeur des permis des propriétaires de taxi, que le rôle actuel du BTM soit conservé. Trois, à défaut, que l'Assemblée nationale adopte des amendements prévoyant le financement et le versement d'une compensation équitable basée sur la pleine valeur marchande indexée des permis de propriétaire de taxi en 2014-2015, à savoir minimalement 1,3 milliard de dollars sans aucun abandon de nos droits. Quand Taxelco...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...il vous reste 2 min 30 s, et je sais que vous avez un de vos collègues qui veut parler, alors...

M. Aboujaoudé (Michel) : O.K. Je passe la parole, Mme la Présidente.

M. Boussios (George) : We are here to present our memoir. However, when even the largest city in the economic hub of the province has no say how it can run its city, I lose faith that our memoir will be taken into consideration.

The reason for all of this is because the Transport Minister finds it unacceptable when taxi customers have to wait for a taxi after a Céline Dion concert. So, a solution to this crisis is to make everyone with a permit and a car go pick

people up... waiting an extra 10 minutes for a taxi is so tragic to the Minister that he needs to destroy an industry, I have one question to this Government : Does he have the same concerns when I tell them, on December 26th 2018, my own mother fell on the kitchen floor in severe pain, and broke her hip, and waited for an ambulance for two hours? Does the Government care more for a taxi client after a concert rather than a person lying on the floor? Will they put more ambulances on the road? Will they put more clerks in government departments so we don't need to wait?

Waiting is part of life. We wait in traffic, we wait in restaurant tables, we wait at banks and we wait in clinics. What we don't do is deregulate everything and fill it with amateurs to cut the waiting time. Why? Because it's unsafe, it's unprofessional and it's uncontrollable. The Government has its priorities all wrong. We are local businesses that support local causes. We support police brotherhood when they try to raise money for underprivileged kids. We support our local fire departments. We even support Opération Nez rouge, our competitors. We do it because we are Quebecers, we are Montrealers and we take pride in our province and our city.

Uber has been here for four years. We have an opportunity to not make the same mistakes other cities have made. But instead, Mr. Bonnardel has chosen the easy way out. He has called himself courageous many times, but was he is doing is far from courageous. Giving in to Uber's demands instead of looking for solutions is weak. He has given everything to Uber without any road blocks. He has taken away the simplest request that a liberal Transport Minister has placed on them. That's not courage, it is weak.

Québec takes pride in being different from the rest of North America. We like to think of ourselves as a standing for equality, fighting for social justice. We even call ourselves distinct society. So what has happened? What happened to the Québec that fights for the middle-class, fights for the small local business, fights for giving opportunity to new immigrants? Have American multinationals taken over our Québec culture? Have the taxi companies in Montréal that represent our cultures with names like Champlain, Angrignon and Hochelaga... This is part of Québec.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...temps est terminé. Nous devons passer à la période d'échange avec le ministre et les collègues de l'opposition officielle. Alors, M. le ministre, vous avez la parole.

M. Bonnardel : S'il veut terminer, je vais le laisser terminer.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Vous pouvez terminer votre...

M. Boussios (George) : We, the TGM, reject Bill 17. Thank you for letting me finish. We are for modernization, but, if this bill continues, we will be asking for full compensation for every permit holder. On a final note, soon Uber is set to go public, and it will make its owners billions of dollars while their drivers struggle to even make minimum wage and are planning a strike which includes Montréal. The irony is we are all fighting for them because, without quota, nobody will be able to make a living anywhere. Just ask the Lyft driver's family in New York City that committed suicide over a month ago. Thank you.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci beaucoup. Alors, M. le ministre.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Messieurs, bonjour. J'ai entendu encore une fois «arrêt de mort», «table rase». «Arrêt de mort». L'industrie est morte. C'est ce que vous dites.

Vous pensez sérieusement que j'ai écrit ou on a écrit cette loi pour une question de temps? Je vous dirais une chose encore une fois, c'est le client qui va définir si, oui on non, il accepte un coût moindre, un coût plus, pour une question de temps aussi. C'est le client, à la fin, qui va décider ça, et ça va être à vous de définir un modèle d'affaires qui sera gagnant. Puis je le répète puis je commence par ça encore une fois, vous m'avez entendu maintes et maintes fois le dire, il y a des possibilités énormes dans cette loi. Il y a 50 millions de courses présentement au Québec qui sont faites de façon technologique et par le taxi traditionnel. Vous m'avez entendu souvent le dire, ça. Vous dites «arrêt de mort». Qui va faire le taxi demain, quand la loi sera adoptée? Ça va être vous, parce que vous êtes des pros, parce que vous avez les outils pour faire ce travail, parce qu'on va vous donner des outils pour assurer la vitalité et la pérennité de cette industrie du taxi. Ce n'est pas vrai que l'industrie du taxi sera morte le lendemain. C'est faux de dire ça.

Là, vous êtes, puis je le répète pour la première fois et je vous l'ai déjà dit, en ce siège de négligé en se disant : Qu'est-ce qu'on fait? Vous avez tous les outils en main pour combattre cette nouvelle technologie, et le premier de ces outils, c'est celui qu'on utilise là-dessus, que vous avez sur Hypra Taxi, Hochelaga, Champlain. Ce sont les applications mobiles, vos applications mobiles. Première question que je vais vous poser : Est-ce que ces applications pour vous à Montréal fonctionnent bien, font le travail? Est-ce que vous avez une progression en termes de demande sur vos applications mobiles à Montréal présentement?

M. Naufal (Joseph) : Oui, mais le pourcentage des appels par application mobile, comparativement aux appels par téléphone, sont encore très, très, très bas. C'est approximativement à peu près 2 %, 3 %. Ça dépend des compagnies et des régions où est-ce qu'ils opèrent, dans l'Est, dans l'Ouest ou bien dans le Centre.

M. Bonnardel : Alors, vous confirmez le point où il y a encore beaucoup de gens qui vont utiliser le téléphone traditionnel, pour appeler qui? Le taxi traditionnel.

M. Naufal (Joseph) : Oui, bien sûr, parce que ça, c'est un autre moyen d'appeler un taxi, qu'il soit par téléphone, ou bien qu'il soit par le site Web, qu'ils réservent, ou bien par application.

M. Bonnardel : Ce que je vous dis et ce que je vous répète, c'est qu'il y a un avenir. Vous le confirmez vous-même, là. C'est peut-être 90-10 pour vous à Montréal, là, 90 % traditionnel, téléphone conventionnel, 10 % applications technologiques. Il y a beaucoup de membres de votre industrie de Montréal qui sont passés ici. On va se concentrer sur Montréal, là. Pourquoi ces nouvelles technologies? Vous êtes-vous posé la question? Je suis persuadé que oui. Pourquoi ces nouvelles technologies, pour ne pas les nommer, ont eu autant de succès? Pourquoi?

M. Naufal (Joseph) : Tout d'abord, ce n'est pas un grand succès, O.K.? C'est le modèle d'affaires qui a fait que Uber, qui a un grand succès... C'est le prix de la course qui a fait le succès d'Uber, O.K.? Ensuite de cela, on n'a pas besoin d'être expropriés pour moderniser notre industrie et d'utiliser la technologie, O.K.? La technologie, on l'utilise depuis à peu près 10 ans. On est en train de renouveler nos systèmes téléphoniques, nos applications, moderniser nos systèmes pour avoir un meilleur service à la clientèle, pour garder une bonne qualité de service et expérience clientèle.

C'est sûr et certain, O.K. la technologie, l'industrie du taxi, elle n'est pas basée juste sur l'application. O.K.? Donc, il y a beaucoup de facteurs qui mènent la modernisation, O.K., à part l'application. L'application, elle ne garantit pas la qualité de service. O.K.? Donc, il y a plusieurs facteurs, en commençant par l'appel téléphonique, lorsqu'on reçoit l'appel, jusqu'au débarquement de la cliente. On doit suivre tout ça.

• (15 h 20) •

M. Aboujaoudé (Michel) : Juste notre inquiétude, M. le ministre, vous dites 40 millions d'appels pour l'industrie du taxi, là, ces 40 millions d'appels, ils sont répartis sur 8 000 voitures dans le Québec. Demain, le projet de loi permet peut-être 16 000 permis de taxi ou 24 000 permis de taxi. On ne sait pas c'est quoi, le nombre de permis de taxi qu'on va avoir avec ce nouveau projet de loi. Alors, ces 40 millions d'appels, ils vont être répartis sur les 24 000 au lieu que ça soit réparti sur les 8 000 permis de taxi présents aujourd'hui. Alors, on transfère les emplois de temps plein à temps partiel. C'est ça, nos inquiétudes. Une de nos inquiétudes, c'est que ces 40 millions d'appels, ils vont être répartis sur un beaucoup plus grand nombre de permis de taxi qu'à 8 000 taxis en ce cas-là.

Puis notre deuxième inquiétude, juste pour compléter, répondre à votre question, vous, vous travaillez présentement, le gouvernement, il travaille sur la mobilité. Alors, partout à Montréal, dans l'Est, dans l'Ouest, vous ajoutez des REM, vous investissez de l'argent. La vision du gouvernement, c'est que les citoyens utilisent plus de transport en commun, utilisent moins le transport rémunéré. Alors, je vois qu'il y a une contradiction avec ce projet de loi qui ajoute des permis sur la route pour en faire plus de travail rémunéré que vraiment utiliser le transport en commun.

M. Bonnardel : Messieurs, votre but, comme modèle d'affaires, c'est d'aller voler aux nouvelles technologies, pour ne pas les nommer, voler, je vais le dire comme ça, d'aller chercher de la job. Le modèle d'affaires, eux, vous n'aimez pas, c'est d'aller leur chercher de la job à eux avec toute la force de votre industrie. Ce que je veux dire, là, c'est que si, eux, ils font x millions de courses par année, vous avez les outils, demain matin, pour être capable d'aller chercher ce modèle puis de dire : Ce sont nous, les professionnels au Québec, pour être capables d'aller chercher une partie, on va dire, des recettes de ces nouvelles technologies qui seront au Québec demain matin, les Eva, les Lyft, les Uber, pour ne pas les nommer. Vous avez ces outils en main pour être capable d'aller plus loin. C'est ce que je vous répète depuis le début. À quelque part, je vois tellement grand pour vous, puis vous, vous dites tellement : On reste sur notre statu quo, on ne va pas plus loin, on est bien comme ça. Moi, je vous dis, il n'y a peut-être même pas assez de taxis encore à Montréal pour répondre à la demande.

M. Boussios (George) : Why are Uber, Lyft and other car-sharing companies in United States striking today? Why?

M. Bonnardel : Monsieur, ce n'est pas à moi...

M. Boussios (George) : They're striking because there's no quota. There's no quota, it's unregulated, and there's an infinite amount of cars on the road. They're striking because their minimum wage, their salary is \$4 to \$5 an hour. At the end of the day, if there is no quota, it's going to be like that here. And we can deny it, we can say whatever on, that's going to happen here like every other city because they've started before us.

So, when you say we have the technology, great, we have the technology, but we also have too many cars to service. So is it a fact that... in the United States, in Los Angeles, they had a strike two weeks ago... \$4 to \$5 an hour. In New York, they're striking. Why are they striking? They have the greatest technology in the world. Why are they striking? There's a reason they're striking.

M. Bonnardel : Monsieur, s'ils décident d'aller en grève, bien, c'est à eux d'arrêter de travailler avec eux. C'est à eux d'arrêter de travailler avec eux. S'ils ne sont pas satisfaits de l'argent qu'ils reçoivent de ces nouvelles technologies, ils ont juste à aller faire du taxi traditionnel pour vous supporter, puis d'aller chercher, encore une fois, les revenus, puis d'aller chercher les ventes de ces nouvelles technologies. Ce n'est pas ça qui devrait être votre défi puis votre modèle d'affaires de demain? Moi, c'est ce que je vois.

M. Vallée (Benoît) : M. le ministre, je m'excuse de vous interrompre. Je m'excuse de vous interrompre, mais vous avez mis votre appareil dans vos mains, je peux faire pareil. C'est ça, un taxi, pour vous? C'est ça, un taxi pour vous, M. le ministre?

M. Bonnardel : C'est une partie. C'est une partie, oui.

M. Vallée (Benoît) : Non, ça, c'est un... Tout le monde peut faire du taxi avec ça. Je m'excuse, M. le ministre, mais prenez-nous pas pour des cons, O.K.?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pardon, monsieur.

M. Vallée (Benoit) : Parce qu'au bout de la ligne, là, tout le monde va faire du taxi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Monsieur, monsieur, pardon. Il faut rester un peu plus poli. Je vais lui laisser la parole. Continuez de parler, mais...

M. Vallée (Benoit) : Si quelqu'un peut faire du taxi avec un téléphone cellulaire, O.K., ça veut dire qu'à ce moment-là combien il va y avoir de personnes qui vont faire du taxi partout dans la province de Québec avec un téléphone cellulaire, alors que c'est très facile? On va inonder le marché. On va inonder les marchés parce qu'Uber, partout où est-ce qu'il passe, il inonde le marché. O.K.?

Moi, M. le ministre, là, je vais vous dire une chose, je ne voudrais pas être à votre place pour me tenir responsable, O.K., de ce que vous allez faire à 8 000 entreprises du Québec, O.K., 8 000 petites entreprises du Québec qui ont fait au Québec de la business, puis vous, vous venez, du jour au lendemain, dire : Bonjour et merci, voici les Américains qui viennent nous acheter. O.K.? Quand on a quitté le Québec, tout le monde a pleuré qu'on a quitté le Québec. Pensez donc un instant que 8 000 petites entreprises du Québec qui sont des propriétaires des taxis, qui ont investi de l'argent, qui ont investi une job, O.K., puis demain matin ils n'en auront plus de job. Parce que même vous dites, là, vous, vous n'avez pas de preuve de ce que vous avancez. Votre 40 millions de courses, vous l'avez pris où, votre 40? Est-ce que vous avez une étude qui l'a sorti? Vous n'avez rien là-dessus.

M. Bonnardel : Monsieur, c'est vous-même, l'industrie du taxi, qui l'avez défini dans un des mémoires. Pensez-vous deux secondes que j'invente ces chiffres?

M. Vallée (Benoit) : M. le ministre, ce n'est pas ça que je vous dis. Je vous dis que 40 millions...

M. Bonnardel : Non, non, attendez. Vous êtes en train de me dire que j'invente des chiffres.

M. Vallée (Benoit) : Oui, vous inventez des chiffres, M. le ministre. O.K., parce que... Vous inventez n'importe quoi, parce que moi, je vous écoute depuis deux semaines, puis vous avez inventé à peu près n'importe quoi. Parce que, quand vous dites au monde, là, vous dites à la population que vous voulez nous donner de l'argent pour acheter nos permis de taxi, alors que nous, ils ne sont pas à vendre, nos permis de taxi... Ils ne sont pas à vendre, nos permis. Arrêtez de dire à la population qu'on prend les taxes de tout le monde pour acheter nos permis. On n'est pas à vendre, O.K.? C'est facile à comprendre, là, on n'est pas à vendre. Puis, si vous voulez vraiment nous enlever nos permis de force, bien, vous allez avoir à payer le prix qu'ils étaient en 2014. C'est exactement ça.

M. Bonnardel : Monsieur, vous dites quoi des 40 millions de courses qui sont faites de façon traditionnelle? Votre collègue vient de le mentionner, là. Vous dites quoi?

M. Vallée (Benoit) : Bien, ce n'est pas 40 millions de courses qu'on... 20 000 permis, 20 000 taxis à Montréal, 20 000 taxis dans la province de Québec. Allez voir à New York, c'est quoi qui se passe avec Uber. Allez voir à New York, c'est quoi qui se passe. Est-ce que vous sortez, des fois, du Québec?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Baissez le ton un petit peu. Je vais continuer à vous laisser parler, mais baissez le ton un petit peu. On est en commission parlementaire.

M. Vallée (Benoit) : Il n'y a pas de problème, il n'y a pas de problème. Moi, ce que j'essaie de faire comprendre au ministre, c'est que tout le monde peut faire du taxi, n'importe qui peut faire du taxi, si on n'est plus encadrés, s'il n'y a plus de cadre. Ce n'est pas pour rien que les taxis étaient encadrés, là. On transporte des personnes, O.K., puis quand on transporte... C'est une question de sécurité, il y a une question de logique. Les personnes qui vont être le plus pénalisées par le projet de loi, c'est des personnes qui sont pauvres, pas ceux qui sont riches. Ils ont trois autos à la porte, ils n'ont pas besoin de taxi, eux autres. Mais les pauvres, là, qui vont payer le prix, le gros prix pour se faire promener par Uber, là, quand ils vont être malades, pour aller à l'hôpital, ça, ça va être à cause du ministre, parce que c'est la loi du ministre. C'est exactement ça.

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

M. Campeau : Moi, je demeure dans l'Est de Montréal, et le Taxi Coop de l'Est, j'ai occasionnellement l'occasion de le prendre puis, malgré la discussion qu'on a, qui est un peu difficile, j'espère continuer à le prendre encore avec plaisir.

Il y a une chose que j'ai remarquée : quand vous avez insisté beaucoup sur la grande satisfaction client. Je vous ai entendu insister là-dessus. Puis ça, je pense que ça, ça m'attire, dans le sens que c'est ça qu'on veut, que le client soit la personne au coeur de ce projet de loi là. Mais, depuis 2014, j'ai vu une nette amélioration de la qualité. Il y a eu un changement, puis c'est la concurrence qui a provoqué ça. Ça fait que vous avez profité de ça pour nettement vous améliorer et vous mettre vraiment au goût du jour. Moi, je pense que vous avez les outils.

Ça fait que, quand on dit que vous voulez des contextes réservés pour assurer la pérennité, je comprends votre réaction. Tout changement provoque une inquiétude. Mais hier, on a reçu en commission parlementaire des gens du

bureau de taxi puis on a reçu, tout de suite, après Taxelco. Il y a des gens qui nous disent que c'est une hécatombe puis il y a des gens qui nous disent : Oui, on veut investir là-dedans. Comment ça se fait que Taxelco voit des avantages arriver dans le marché à ce temps-ci, alors que vous, vous semblez prévoir une hécatombe? J'ai de la misère à comprendre. Est-ce que Taxelco a des avantages que vous n'avez pas? Je ne comprends pas.

M. Boussios (George) : If we want to go with... I'll just give a quick reply. If we want... If there's an advantage, history tells us, when people like Mr. Pierre Karl Péladeau and Mr. Taillefer get involved in that, yes, they do have an advantage. They do have an advantage, a bigger advantage than anybody in the industry. Let's hope Mr. PKP doesn't have the same benefits as Mr. Taillefer, but he probably will.

M. Campeau : You're talking about subsidies in that time. I see what you mean, yes.

M. Boussios (George) : Well, you said that... advantages of Taxelco. The history tells us there is.

M. Campeau : I understand what you're saying, but he clearly mentioned yesterday that his approach was viable with or without subsidies.

M. Boussios (George) : Well, we'll see that. We'll see that.

M. Campeau : It's just an opinion. I understand that.

Vous mentionnez aussi... Qu'est-ce que vous dites par rapport à abolir les limites d'agglomération?

• (15 h 30) •

M. Aboujaoudé (Michel) : Abolir les limites... Nous, pour nous, on a fait une proposition : que les limites des agglomérations soient les municipalités ou, dans les régions... Alors, ça, ça donne un meilleur service aux citoyens. Nous, on croit à ça, d'après notre expérience dans l'industrie de taxi. Que les taxis soient concentrés dans des municipalités, dans des grandes municipalités, ça donne un meilleur service à la clientèle. C'est ça, notre proposition dans le projet de loi... dans notre mémoire.

M. Campeau : Ce qui veut dire que, si je prends un taxi de Montréal puis que je vais à Laval, je suis dans une autre agglomération. C'est ce que vous voulez dire?

M. Aboujaoudé (Michel) : Oui.

M. Campeau : Ça veut dire que je vais revenir à vide. Donc...

M. Aboujaoudé (Michel) : Ça ne dérange rien. Ça prend cinq minutes pour retourner de Laval à Montréal, alors je pense que ça ne dérange rien.

M. Campeau : Mais ça ne dérange rien dans le sens que ça n'améliore pas la situation...

M. Aboujaoudé (Michel) : Ce n'est pas une grande distance à parcourir, je pense.

M. Campeau : ...de l'auto solo, quand même. Quand on fait ça, on continue à maintenir un peu d'auto solo. Je comprends ce que vous voulez dire, vous agrandissez les limites du mot agglomération.

M. Aboujaoudé (Michel) : Parce que des fois, à Montréal, on peut, disons, faire cinq kilomètres pour aller travailler dans une autre zone de Montréal. Alors, de traverser le pont de Laval à Montréal, je ne pense pas qu'on fait des grands kilométrages. Pour vraiment abolir toutes les agglomérations et faire du Québec une seule agglomération, je ne pense pas que ça sera une bonne cause de le faire ou une bonne raison de le faire.

M. Campeau : Une dernière question avant de passer la parole à mon collègue. Si je comprends bien, vos revenus sont en hausse depuis 2014. Est-ce que j'ai raison de dire ça?

M. Boussios (George) : Well, in Montréal, with the law that the Mayor Coderre had put with electronic payment, of course, it helped our industry at that point.

M. Campeau : So this seems to mean that people much prefer to use the traditional taxi instead of Uber.

M. Boussios (George) : No. I'm just saying that we had a clientele that maybe we wouldn't have had if they didn't have any cash or money. Five dollar ride, they would use a debit card, so it did help us in that sense.

M. Campeau : So, because more customers or people are just paying with credit cards, it attracts more people?

M. Boussios (George) : Well, maybe somebody wouldn't have taken... or maybe somebody wouldn't have taken the taxi, they would have waited at the bus, but now that they can use a debit card or a credit, they will take it.

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

M. Reid : ...de Beauharnois, oui, merci. Bonjour, messieurs. Merci d'être là. Vous avez mentionné tout à l'heure que ce n'était pas un taxi, ce n'est même pas un téléphone non plus, c'est un ordinateur pour les particuliers.

Moi, quand on parle de la musique, c'est là-dedans. Ça a révolutionné l'industrie de la musique, ça a révolutionné l'industrie du vidéo, ça a révolutionné plein de choses, puis il y a eu des impacts sur un grand nombre d'artisans ou de commerçants à travers le monde. Et on parle d'Uber, on en entend parler depuis longtemps, mon collègue a fait référence à, depuis 2014, pourquoi que l'industrie du taxi s'est améliorée, parce qu'il y avait une compétition qui est apparue à ce moment-là.

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

M. Reid : 30 secondes? O.K. Pourquoi qu'Uber attire tant les gens?

M. Vallée (Benoit) : C'est facile, parce qu'Uber, il dompe les prix, on paie moins cher. Le monde cherche les spéciaux. Uber, il ne charge pas le prix, il descend le prix quand c'est le temps de descendre le prix puis, après ça, il monte le prix. Il joue avec les prix, ça fait que le client, le consommateur... le client va où est-ce que c'est possible pour lui de payer le moins cher. Est-ce que ça ne vous arrive pas de chercher des spéciaux? Et c'est fait pareil, exactement la même chose.

M. Reid : En lien avec ça, d'abord, je vais être plus clair...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est terminé. C'est terminé. Votre période est terminée.

M. Reid : Il me semble que j'avais jusqu'à...

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

M. Barrette : Merci, Mme la Présidente. Bienvenue. Écoutez, à quelque part, au nom de tous les parlementaires de notre bord, là, je vous présente un peu nos excuses, parce que je n'ai jamais vu, dans une consultation publique, un groupe se présenter en audiences publiques se faire traiter de voleurs. Je n'ai jamais vu ça. C'est la première fois que je vois ça ici.

Une voix : ...

M. Barrette : Je pense que le ministre a dit clairement que vous vouliez voler.

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : S'il vous plaît! De votre côté, là, M. le député, on ne prête pas des intentions. Il y a un article du règlement.

M. Barrette : Mme la Présidente, je suis d'accord avec l'article, mais je le cite : Vous voulez voler l'application de l'autre. C'est ça qui a été dit, bon. Alors, passons ça, là, passons ça.

Ceci étant dit, je comprends votre colère. Honnêtement, je comprends très bien votre colère, parce que ce qui se dit aujourd'hui est à côté de la plaque, puis je ne veux pas faire un jeu de mots avec le fait que vous êtes des taxis, là, parce que l'enjeu qui est en cause ici... et le ministre prend toujours cet angle-là, le client. O.K., parfait, moi, je pense que vous vous préoccupez du client et je pense, exactement comme le député de Bourget a dit, bien sûr que la concurrence a amené un changement. Tant mieux. Tant mieux, puis je pense que vous avez répondu positivement à la concurrence et vous avez amélioré votre service. J'en suis convaincu.

Mais là on n'est pas là du tout, là. Là, on n'est pas là du tout. On est... bien là, c'est un peu une question que je vous pose. La concurrence vous amène à améliorer votre produit à la condition que les conditions de marché soient identiques pour tout le monde. Et là, actuellement, ce n'est pas la même chose pour vous versus Uber dont on a mentionné que vous vouliez voler l'application. Il le dit, là, comme ça, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière, s'il vous plaît, ça fait trois fois que vous le dites.

M. Barrette : Je cite un mot, hein? Je peux bien le retirer, si vous voulez, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous prêtez des intentions. J'aimerais bien que vous retiriez le mot.

M. Barrette : C'est une phrase qui a été prononcée. Alors, actuellement, ce qui est en jeu fondamentalement, c'est que les nouvelles conditions d'opération ne vous permettent pas d'être rentable dans le modèle d'affaires d'Uber. C'est ça, la réalité. C'est une question.

M. Naufal (Joseph) : Vous avez... totalement d'accord. On ne peut pas être rentable avec le modèle d'affaires d'Uber puis on ne peut pas compétitionner avec Uber.

M. Barrette : Alors, pour que les gens qui nous suivent comprennent, le modèle d'affaires d'Uber est un modèle d'affaires par lequel le propriétaire, qui est Uber, fait peu d'argent sur la course, sur un grand volume de courses, ce qui lui permet de faire des millions de dollars en partie non imposés, et ça, vous n'êtes pas dans cette situation-là parce que vous n'avez pas accès à un grand volume de courses. Vous avez accès à un volume de courses plus petit. Vous ne pouvez pas, avec le rendement, le profit qui se fait par course, gagner votre vie correctement. Ce sont les deux modèles d'affaires qui s'opposent.

M. Aboujaoudé (Michel) : C'est exactement ça.

M. Barrette : Bon. Alors, quand on parle du 40 millions, et de ceci, et de cela, ce n'est pas... et le client, tout le monde est capable d'améliorer le service, vous en faites la preuve. A la fin, je ne vois pas comment vous pouvez être rentable parce que s'opposent deux modèles incompatibles. Et je vais vous poser la question, là : Quelles seraient les conditions qui feraient en sorte que vous demeuriez rentables?

M. Vallée (Benoit) : Pour qu'on reste rentables, il faudrait qu'on soit pareils. Il faudrait que ce soit exactement juste un modèle d'affaires. Ce que le ministre propose, ce n'est pas ça. Il veut nous éliminer, éliminer nos permis de taxi pour mettre un autre modèle d'affaires, O.K. Il veut éliminer notre travail depuis 50 ans. Ça fait 50 ans que je suis dans l'industrie du taxi puis je n'ai jamais vu une chose semblable, O.K., qui peut arriver ici, au Québec. O.K. Je m'excuse, là, mais je trouve que le ministre, ou il est incompétent, ou il ne comprend pas, ou il fait semblant de ne pas comprendre. C'est l'un ou l'autre. Il y a quelque chose qui ne rentre pas dans ma tête, quand on essaie de comparer, O.K., deux choses qui ne sont pas comparables.

M. Barrette : Ce sont deux modèles d'affaires qui sont différents. Aujourd'hui, pour que vous puissiez gagner votre vie honorablement, quelles sont les conditions qui le feraient?

M. Vallée (Benoit) : On doit être capable de contrôler l'offre et la demande. Si on n'est pas capable de contrôler l'offre et la demande, on ne peut pas fonctionner. C'est impossible parce qu'on va être inondé de faux chauffeurs de taxi, des amateurs de taxi. O.K.? Si tout le monde peut faire du taxi, comment je vais faire pour vivre? Moi, je vais faire quoi? Moi, je suis un professionnel, et l'autre, c'est un amateur. On ne peut pas fonctionner. On est deux choses différentes. C'est pour ça qu'il faut encadrer. O.K.?

On pense que... je ne sais pas si le ministre pense qu'il a inventé la roue, là. La roue n'est pas inventée, elle est là, la roue. O.K.? Mais maintenant, O.K., on ne l'a pas mise là pour rien, la roue. Il y a des raisons pourquoi il y avait des règlements, pourquoi c'était encadré, l'industrie du taxi. On transporte des personnes. On ne transporte pas des morceaux de bois, là. C'est des êtres humains qu'on transporte dans nos véhicules.

M. Barrette : Au-delà de l'émotion, là, quels sont les paramètres que vous souhaiteriez voir être mis en place pour que vous ayez une rentabilité, entre guillemets, garantie, même si rien n'est garanti?

Vous avez dans votre mémoire, par exemple, des propositions de prix plancher, prix plafond, plafond plus ou moins 25 %. Je comprends ce que vous voulez faire avec ça. Il y a-tu d'autres choses?

• (15 h 40) •

M. Aboujaoudé (Michel) : Ce qu'on a proposé, c'était... Oui, on a demandé une offre renouvelée. Alors, c'est ça qu'on a proposé, une gestion de l'offre renouvelée. On accepte et on a proposé qu'on ajoute des permis selon un ratio... quota habitants partout dans le Québec qui pourra vraiment répondre au manque, disons, des permis, si on a un manque dans certaines régions ou «whatever» au Québec. Alors, on a proposé ça.

On a parlé aussi que, disons, le dumping... la tarification dynamique, que ça soit plus que le double du tarif, que ça ne soit pas moins que 25 %. Il y a deux conditions pour ça. On ne veut pas pénaliser les citoyens et, pour le bas prix de 25 % de moins, pour ne pas faire le dumping... que les grosses entreprises fassent le dumping.

M. Barrette : ...question d'avoir des portions de marché réservées à vous autres fait partie de la solution.

M. Aboujaoudé (Michel) : Mais oui, bien sûr. On a proposé aussi que le transport adapté, les contrats gouvernementaux, tout ce que l'industrie du taxi est en train de faire présentement, que ça reste réservé pour l'industrie du taxi aussi. Oui, ça pourrait nous aider.

M. Barrette : O.K. Est-ce que le fait d'être sur la même base de données en ligne que les Uber de ce monde serait, pour vous, un avantage?

M. Aboujaoudé (Michel) : ...ça qu'on a proposé. On a demandé que le bureau de taxi ait le contrôle — nous, on parle de Montréal parce qu'on est de Montréal — qu'il a le contrôle sur ces données-là, vraiment, pour qu'il puisse contrôler le tout. Puis c'est vraiment... Depuis qu'on a commencé avec le bureau de taxi, ça fait 10 ans, la relation avec le bureau de taxi, ça a changé beaucoup. C'est une relation professionnelle. On essaie de moderniser ensemble l'industrie du taxi à Montréal puis on commence maintenant à récolter les résultats de cette alliance.

M. Barrette : Très bien. Et là je... parce que je suis convaincu que, dans votre univers, vous regardez ce qui se passe ailleurs dans l'univers. Alors, aujourd'hui, ce que l'on voit, ce sont les chauffeurs d'Uber et de Lyft qui font une grève, parce que le modèle d'Uber étant un modèle de revenus basés sur le profit le plus bas possible sur un grand volume, bien, eux, ils induisent une pression à la baisse obligatoirement du salaire, du revenu du chauffeur.

Voyez-vous une place dans le monde où cet effet-là, extrêmement délétère pour le chauffeur et/ou le propriétaire, ne s'est pas produit?

M. Aboujaoudé (Michel) : C'est très clair, le modèle d'Uber, il appauvrit les plus pauvres et enrichit les plus riches. Alors, ça, c'est un modèle qu'on a vu partout au monde. Puis vraiment, pour cette raison, on voit vraiment les chauffeurs d'Uber et de Lyft qui sont en train, vraiment, aujourd'hui, de se manifester parce qu'ils ne sont pas bien payés.

M. Barrette : Je n'en ai pas vu. Êtes-vous au courant d'une seule étude qui ait été faite... parce qu'ici on a un projet de loi sans étude, on a un projet de loi qui vient d'une idée, tout simplement, que tout va être bien après, là. Avez-vous déjà vu une étude, je n'en ai pas trouvée, qui fait la démonstration qu'en abolissant le modèle de taxi traditionnel, parce que c'est ce qui se passe ici, après, ça a été mieux pour qui que ce soit, à part le citoyen? C'est sûr que le ministre va me dire : Oui, mais c'est ça que je veux, moi, je fais ça pour les citoyens. Oui, mais c'est parce qu'il y a du monde qui donne des services, et eux autres aussi doivent le faire dans des conditions raisonnables.

M. Boussios (George) : ...12 New York City taxi drivers have committed suicide in one year.

M. Barrette : I know that, but my question was...

M. Boussios (George) : So I don't know how it's going to make it better.

M. Barrette : I understand that. My question is quite simple, I'm very precise. Have you ever seen, any time, any kind of study, analysis or whatever, that showed that doing what we're doing in Québec, it ends up being better at the end for those who are providing services?

M. Aboujaoudé (Michel) : Durant nos rencontres avec les gens du ministère, on a demandé une étude des impacts... qu'est-ce qui va arriver avec ce projet de loi. Donc, on l'a demandée. Il n'y avait pas d'étude sur ce projet de loi. C'est sûr qu'il n'y avait pas... Mais on a demandé une étude sur les impacts de ce projet de loi.

M. Barrette : Très bien. Mme la Présidente, je vais passer la parole à mon collègue de Jacques-Cartier.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le député de Jacques-Cartier, il reste 5 min 30 s.

M. Kelley : Merci beaucoup, Mme la Présidente, et merci beaucoup pour votre présentation ici aujourd'hui.

I do have a question. Often, when I am speaking with my friends, we have discussion on... between taxi and Uber, and it's a little bit on the security side of things. Sometimes, my friends say that they prefer to use the Uber app because they feel as if it's... they are able to trace who's driving them, they feel more secure. I'm not accusing, saying that the taxi industry is not safe, but just what would you say to that commentary that circulates quite often? What measures has the taxi industry taken to really enhance and promote the fact that it is a secure way of transportation?

M. Boussios (George) : I think it's a marketing... I think it's mostly a marketing thing about the safety of it. If you look at all our applications all over Québec, I'll be honest, our application, I think, has everything. And I'm sorry to say, the only thing that it doesn't have is the payment. You can track your driver, you can rate your driver, it has his plate number on it, has his... number on it, it has a photo on it.

Safety wise, we are equally safe, and, as a matter of fact, I think we're safer. If there's a problem at the end of a ride, a customer will call up our office, make a complaint, person to person. I personally have given my own cell phone number to hundreds of customers who have issues, whether... any type of complaint. They have my number. I doubt that anybody that has any type of security issue or any type of issue will be able to find anybody to express themselves as easily as they do in the taxi industry.

So when you say what do we have, our applications have the exact same information that their applications have, plus we have the police background checks that they don't have. So we're much... If you say what do we have differently, just the police background checks that we have that they... who knows who's driving their... And we see it from reports everyday of... maybe not in Montréal yet, because that's not that many, but we do see it out there what happens with people, with young women.

M. Kelley : Yes, I mean there's no doubt that there is concern also on the other side that as much as having the licence plate that indicates taxi clearly, anyone can reproduce kind of an Uber sticker. You've been mentioning cases across North America, there was one in South Carolina where somebody faked being an Uber driver and killed someone, so...

M. Boussios (George) : ...not saying that Uber drivers do it, but just the distinction of being able to find the car...

M. Kelley : Yes, I know and I'm not picking on Uber either. These are just stories you can find in the news very clearly. Just quickly switching gears, before, you were talking a little bit about the competitiveness with regards to getting subsidies. Yesterday, Mr. Péladeau was here and talked a little bit about perhaps using the Green Fund initiative to be part... perhaps an option to apply for a grant from that. Is this something that would be very interesting to you, exploring options to become more ecofriendly in terms of your transportation, having access to that fund for all taxi companies?

M. Boussios (George) : Well, we'd love access to that fund. Our fleets are over 40% hybrid at this point, and eventually they will get to electrification. If we're talking about the environment, we all know that the unlimited amount of cars actually produce gases. I hope that we could have the same type of funding that... and again I'll mention Mr. Taillefer. We all know the amount of funding that he had, that other industries and other companies couldn't have. So yes, we would like that type of help and that type of funding to move us forward in an electrification, actually.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il reste encore 1 min 50 s. M. le député de Viau, ça va?

M. Benjamin : Oui.

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

M. Barrette : Alors, je vais reprendre la parole. Donc, on conclut qu'il y a des avenues aujourd'hui qui feraient en sorte que vous pourriez être rentables, mais ces avenues-là ne sont pas dans le projet de loi. Et rien n'indique, dans le projet de loi, qu'on va aller là. C'est votre compréhension?

Une voix : ...

M. Barrette : Bon. Votre mémoire propose un certain nombre d'avenues, et je pense qu'on peut dire que vous êtes capable de vivre en concurrence avec les Uber de ce monde, à la condition que les conditions d'opération soient similaires, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. On n'a pas parlé de la compensation. La compensation, vous, vous la souhaitez marchande.

M. Aboujaoudé (Michel) : Bien oui, bien sûr, marchande, parce que ça touche les personnes... présentement, il y a une offre sur la table, mais qu'est-ce qu'on fait avec les chauffeurs qui... vraiment les plus âgés, qui comptent sur leur retraite aujourd'hui, là? Ces personnes-là, c'est zéro. Alors, on les dépossède de leur retraite, de leur pension. J'ai beaucoup d'appels à chaque jour : Qu'est-ce qu'on fait? Qu'est-ce qu'on fait? C'est juste... c'est ça qu'on va avoir, le prix de notre permis qu'on a acheté? J'ai beaucoup d'appels à chaque jour puis je vous dis, là, M. le ministre, avec ce projet de loi, j'ai beaucoup d'appels de plusieurs chauffeurs et propriétaires. Ils me disent : Le ministre nous a enlevé le sommeil avec ce projet de loi, pas juste le permis, il nous a enlevé le sommeil. Il n'y a personne qui arrive à dormir parmi ces... de taxi.

M. Barrette : Il me reste?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il reste 15 secondes.

M. Barrette : Ça va.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, merci pour cette portion. Nous allons passer à la députée de Mercier. Vous avez 3 min 55 s.

• (15 h 50) •

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Merci, monsieur. Merci pour vos témoignages. Moi, il y a une phrase dans votre mémoire qui a frappé... en fait, qui m'a attirée. C'est : «Habituellement, l'État investit des millions de dollars pour sauver une industrie en crise. Ici, le gouvernement se propose de créer une crise et de dépenser des millions de dollars pour détruire une industrie, pour la céder, pour céder toute la place à une multinationale.» Et, quand on vous lit, on pense, par exemple, à Bombardier. Justement, on dit, parce qu'on veut sauver des emplois... On pense aussi à des entreprises polluantes qui détruisent notre environnement, mais où le gouvernement investit pour sauver quelques centaines d'emplois. Là, c'est un projet de loi qui peut affecter 22 000 familles, et malheureusement, c'est sans étude de loi, sans rien.

Et, en fait, c'est une industrie aussi... Quand le ministre parle... et malheureusement, il continue encore aujourd'hui, il parle de vous comme si vous étiez bouleversés par le changement parce que c'est dans votre... qu'est-ce que vous voulez, le changement vous fait peur, alors que l'évolution de l'industrie, vous l'avez vue venir même avant, avant l'arrivée d'Uber. Vous avez essayé de moderniser avant l'arrivée d'Uber. On vous mettait des bâtons dans les roues. J'avais posé la question à un de vos collègues aussi hier : Quels sont les efforts? Est-ce que vous êtes capable de chiffrer les montants, depuis les 20 dernières années, qui ont été investis pour la modernisation de l'industrie du taxi?

M. Naufal (Joseph) : On a investi beaucoup. Depuis presque 2009, 2010, on a commencé à investir beaucoup d'argent, puis on a suivi la technologie, puis on a investi dans les applications, dans les applications de suivi des voitures par GPS, distribution des appels, O.K., selon la voiture la plus proche, pour accélérer les réponses. On a investi dans les systèmes téléphoniques révolutionnaires, avec un système IVR, c'est-à-dire qui robotisent les appels, qui sont capables de prendre 23 appels à la seconde.

Mme Ghazal : Peut-être que vous ne les avez pas maintenant, mais est-ce que c'est quelque chose qui peut être chiffré? Combien l'industrie du taxi est-ce qu'elle a eu, de l'aide du gouvernement, pour la modernisation technologique, je parle?

M. Naufal (Joseph) : On a eu zéro dollar du gouvernement. On a investi nous-mêmes, les intermédiaires. Moi, je peux parler de Coop de l'Est. On a investi pas loin de 225 000 \$, O.K., dans notre infrastructure technologique, qui est maintenant mise au point à la perfection, avec d'autres compagnies.

Mme Ghazal : Donc, c'est possible d'avoir le montant total de l'industrie pour la modernisation, tous les efforts qui ont été faits.

M. Naufal (Joseph) : Le montant total, il peut avérer à 200 000 \$ par compagnie. Donc, on a dépensé pas loin de 1,5 million d'argent.

M. Aboujaoudé (Michel) : En plus de ça, présentement, avec la STM aussi, on a investi beaucoup d'argent pour qu'on soit en temps réel avec la STM. Tous les intermédiaires de Montréal, ils investissent dans ce projet-là avec...

Mme Ghazal : Ça, c'est le registre, là, pour les données, là, que vous parlez, en temps réel.

M. Aboujaoudé (Michel) : C'est ça, c'est le... Non, non, plus que ça. C'est un projet extra avec la STM. Alors, on va devenir en temps réel avec la STM pour mieux servir les clients. Alors, un petit exemple que... Le système, il appelle le client cinq minutes avant le taxi qui arrive chez lui, alors, pour qu'il puisse descendre.

Mme Ghazal : Et tous ces efforts-là, est-ce que le projet de loi va vous permettre de les continuer ou ça va les arrêter, ce que vous me dites, ce que vous faites, par exemple, avec la STM?

M. Aboujaoudé (Michel) : On ne sait pas.

Mme Ghazal : On ne sait pas. C'est ça, on est dans le... Il me reste une minute. Il y a un point...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il vous reste 45 secondes.

Mme Ghazal : Il y a un point aussi important qui est la sécurité en tant que femme. Moi, c'est sûr que je n'ai jamais pris d'Uber parce qu'évidemment je ne veux pas... parce qu'on sait tout le mal qu'elle fait partout à travers le monde. Mais il y a aussi, en tant que femme, une question de sécurité, où est-ce qu'on n'est pas sûre avec qui on rentre. Des fois, ce n'est pas bien identifié. Toute cette question-là... puis il y a aussi cet aspect de la sécurité, de la criminalité. Vous voulez dire quelque chose, oui, là-dessus, oui?

M. Vallée (Benoît) : Je pense que le projet de loi, il nous recule 50 ans en arrière. Voilà 50 ans en arrière, les madames...

Mme Ghazal : Pourtant, c'est écrit «modernisation».

M. Vallée (Benoît) : Oui, mais c'est... parce qu'au bout de la ligne, là... Puis, si tout le monde peut faire du taxi avec son téléphone, il n'y a aucune sécurité. Vous ne pouvez pas savoir, quand vous embarquez dans un véhicule, O.K., si votre...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...terminé. Je dois passer au député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. J'ai beaucoup aimé votre témoignage, et il y a des exemples que vous mentionnez, qui sont fort pertinents, quand on compare, par exemple, l'approche du gouvernement actuel avec la déréglementation et l'interventionnisme dont il a fait preuve, et son prédécesseur, pour retenir les sièges sociaux. Là, on va plutôt ouvrir la porte grande à des firmes internationales.

J'aimerais vous entendre sur les effets économiques, tant sur les chauffeurs, sur les propriétaires que sur la clientèle, parce que... Je pense qu'il y a des exemples que vous pouvez démontrer et je vous donne quelques minutes pour le faire, là, de ce qu'on vit maintenant et ce qu'on pourrait vivre demain.

M. Vallée (Benoît) : La clientèle va être prise en otage par ces applications-là, parce qu'en fin de compte c'est la personne qui n'a pas beaucoup d'argent qui prend le taxi, là. Il ne faut pas penser que c'est des riches, O.K. Si une personne est malade, elle prend le taxi pour aller à l'hôpital, elle appelle Uber, Uber dit : Je n'ai pas de service, mais... J'aurais du service, mais là c'est le double du prix, c'est le triple du prix. Elle va être obligée de le prendre pareil, le... Elle n'a pas le choix. O.K.?

Est-ce que vous pensez qu'on rend service à la population de cette façon-là? Non, moi, je pense qu'on ne rend pas service à la population. Au contraire, on abuse, O.K., des personnes qui sont défavorisées dans la société. C'est exactement comme ça. Puis je pense que le système d'Uber, c'est un système comme ça. C'est un système qui dit : Les riches, payez, puis les pauvres, on va vous étrangler. C'est exactement ça que ça dit.

M. Arseneau : Et essentiellement, ce que je comprends bien, c'est dans les périodes où c'est le plus difficile d'obtenir un service, là où les personnes sont plus vulnérables, c'est là qu'on va aller les escroquer?

M. Vallée (Benoit) : Exactement, parce qu'en fin de compte il n'y aura plus de taxi qui va le faire, en fin de compte. Ils vont avoir... Les personnes éloignées des centres, là, c'est eux autres qui vont être les plus pénalisés. On est ici, on parle de Montréal, mais on peut vous parler des banlieues, là. Les banlieues de Montréal, tu sais, on parlait... Les agglomérations, là, elles n'ont pas été mises là pour rien, là. C'est parce qu'il y avait quelqu'un qui n'avait pas de service dans un coin de la ville ou quelqu'un qui n'a pas de service dans un autre village. C'est pour ça qu'il y avait ça, c'est pour avoir du service pour tout le monde.

D'ailleurs, un permis, ça a été émis pour donner du service à la population, O.K.? Ça n'appartient pas... je veux dire, ça appartient à la population, les permis. Ça fait que, si on dit qu'on donne tout à Uber puis qu'Uber fait tout, je m'excuse, là, mais c'est sûr qu'ils vont être pénalisés.

M. Arseneau : ...de la grève des travailleurs d'Uber. On m'a décrit un petit peu, là, le profil de ceux qui étaient dans le taxi, qui ont été tentés par l'aventure Uber et qui sont revenus. Est-ce que vous en connaissez, des gens qui ont vécu ce que c'était, de travailler pour Uber? Parce qu'on dit que le salaire, finalement, pourrait être bien inférieur à ce qu'on voit dans le taxi.

M. Vallée (Benoit) : C'est évident qu'Uber travaille en bas du salaire minimum. Les chauffeurs qui travaillent pour Uber, ils travaillent... mais c'est des partiels, ce qu'on appelle un partiel. Des fois, c'est un deuxième complément de son travail. Ce n'est pas un professionnel du taxi, là. Il travaille le vendredi soir ou le samedi soir parce qu'il se fait un complément de plus. Puis en plus, souvent, Uber, il n'est même pas déclaré... Depuis 2014 que le ministère des Finances court après puis il n'a pas réussi à avoir un... en tout cas, on pourrait en reparler.

M. Arseneau : ...on dit que, honnêtement, les chauffeurs de taxi réguliers travaillent beaucoup plus d'heures pour faire le même salaire.

M. Vallée (Benoit) : C'est évident.

M. Arseneau : Qu'est-ce que vous envisagez pour la suite?

M. Vallée (Benoit) : Ça va être encore pire. Même plus, parce que la tarte, elle va être partagée avec beaucoup plus de personnes. Si on a une tarte pour 10 personnes puis on en met 100 dedans, on va avoir moins d'argent pour tout le monde. Ça fait que le ministre nous dit que l'industrie du taxi va faire plus d'argent... on va faire 41 millions de courses, là... J'aimerais bien ça savoir où est-ce qu'il va prendre ça, le 41 millions de courses, O.K., divisées entre tout le monde qui va vouloir les faire, tu sais. S'il y a 41 000 personnes qui fait le même travail, je veux dire, il n'y a plus rien au bout de la ligne, là.

M. Aboujaoudé (Michel) : On a déjà mentionné qu'on transfère les emplois de temps plein à temps...

M. Vallée (Benoit) : À temps partiel. C'est exactement ça qu'on fait.

M. Arseneau : D'accord. Puis l'idée des 50 millions de courses, on ne va pas faire exploser le nombre de courses parce qu'on a plus de chauffeurs.

M. Vallée (Benoit) : Bien non. Au contraire, on va avoir la même demande, mais plus d'offre.

M. Arseneau : D'accord. On se divise la tarte.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, la période est terminée. Je vous remercie beaucoup pour votre présence à cette commission. Nous allons passer à un autre groupe.
Alors, on va suspendre pendant quelques minutes.

(Suspension de la séance à 15 h 58)

(Reprise à 16 heures)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Alors, nous accueillons maintenant la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec. Nous accueillons... Je vois qu'il y a deux personnes ici... non, trois personnes. Alors, j'ai M. Jean-Marie Grenier, qui est président; M. Claude Guimond, directeur général; M. Olivier Collomb d'Eyrammes... excusez-moi si je prononce mal votre nom. Alors, bienvenue parmi nous. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation avant de passer la parole aux parlementaires.

**Confédération des organismes de personnes
handicapées du Québec (COPHAN)**

M. Grenier (Jean-Marie) : D'accord. Bonjour. Ah! il s'allume tout seul, hein?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, il s'allume tout seul.

M. Grenier (Jean-Marie) : Je pensais qu'il fallait peser dessus. Donc, Mme la Présidente, M. le ministre, Mmes et MM. les députés, bonjour. Ça nous fait plaisir de vous voir cet après-midi. Merci de nous avoir accueillis.

Donc, je vais vous parler rapidement de la COPHAN, la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec. Est-ce que vous me comprenez bien?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Très bien.

M. Grenier (Jean-Marie) : Donc, c'est un organisme à but non lucratif qui est un regroupement d'actions communautaires autonomes de défense des droits. À comparer à 1985, ça réunit maintenant une cinquantaine d'organismes et de regroupements régionaux et nationaux de personnes ayant des limitations fonctionnelles et de leurs proches. Les personnes que nous représentons à la COPHAN, elles ont tous les types de limitations fonctionnelles, donc des limitations motrices, des limitations organiques, neurologiques, intellectuelles, visuelles, auditives, troubles d'apprentissage et de langage, comme pour moi, du spectre de l'autisme et de la santé mentale.

Très rapidement — je vais, en fait, passer la parole à mon directeur général — il y a des valeurs de la COPHAN qui sont très importantes pour nous, et, dans notre mémoire, vous avez dû le voir également. C'est la primauté du droit, le droit à l'égalité, et les personnes elles-mêmes sont les véritables maîtres d'oeuvre de leur vie. Même si on est handicapé, on est capable de parler et de se défendre, la même chose. Donc, je passe la parole à mon directeur général, M. Guimond.

M. Guimond (Claude) : Merci, Jean-Marie. Bonjour, Mme la Présidente. Bonjour, M. le ministre, membres de la commission. Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de nous donner l'occasion de venir vous rencontrer aujourd'hui.

Comme on sait, beaucoup de chemin a été parcouru depuis le dépôt du projet de loi, en mars dernier, mais finalement nous y sommes, puis on est bien contents. Nous sommes très heureux, pour l'occasion aujourd'hui, de pouvoir compter sur l'appui de la Société québécoise de déficience intellectuelle, la SQDI. Nous sommes accompagnés de Samuel Ragot, qui est un des directeurs de la SQDI, et également de l'Alliance québécoise des regroupements régionaux pour l'intégration des personnes handicapées, l'AQRIPH.

Donc, aujourd'hui, nous sommes trois organisations nationales de défense de droits à être inquiètes des conséquences du projet de loi concernant les personnes ayant des limitations fonctionnelles que nous représentons. De plus, depuis la fin mars, le comité de transport de la COPHAN a retroussé ses manches et a mis les bouchées doubles pour arriver à vous déposer le mémoire aujourd'hui et vous donner la meilleure information possible de notre vision, comment que nous voyons les choses.

D'entrée de jeu, je vous rappelle que la COPHAN s'appuie sur l'expertise des personnes ayant des limitations fonctionnelles et celle de leurs familles afin que nos recommandations puissent éclairer les décisions politiques et soutenir leur inclusion. Un principe fondamental anime notre organisation : par et pour nous.

Les recommandations que nous émettrons aujourd'hui s'orientent autour de trois grandes lignes directrices. Service équivalent. Partout où un service de taxi est offert, un service de taxi accessible, équivalent doit être également disponible. L'ensemble des règlements en matière d'accessibilité et de formation doit s'appliquer à tous les transporteurs de passagers, peu importe la taille de leur entreprise, des véhicules exploités et le nombre de passagers transportés.

Un autre principe : une personne, un tarif. Une personne n'a pas à déboursier les frais supplémentaires encourus en raison de sa limitation fonctionnelle. La COPHAN défend ce principe depuis de nombreuses années, et il doit s'appliquer à tous les transporteurs, quitte à ce que le gouvernement compense certains transporteurs. Par et pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles ainsi que... Les organismes communautaires autonomes de défense des droits les représentant doivent être impliqués et leur expertise mise à profit dans toutes les étapes de l'adaptation du transport. On parle ici de la mise en place de programmes, évaluation des programmes, accessibilité, formation, consultation, processus, plaintes et recours.

À la lecture du projet de loi, force est de constater que l'on a oublié les personnes handicapées, le transport adapté et l'accessibilité. Dans les dernières semaines, nous avons pris la parole et dénoncé cette réalité. Donc, nous espérons qu'aujourd'hui, lors de notre passage, nous pourrions porter l'emphase sur... que l'emphase sera mise sur l'inclusion des personnes ayant des limitations fonctionnelles dans le projet de loi qui nous intéresse aujourd'hui. Avec Jean-Marie et Olivier, nous espérons avoir une discussion constructive avec vous.

Pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles, l'éventail de moyens de transport quotidiens disponibles se limite souvent au taxi, sachant qu'au Québec 70 % des 120 000 transports adaptés sont réalisés quotidiennement par l'industrie du taxi. En réformant et en élargissant à d'autres entreprises le transport rémunéré de personnes par automobile, le projet semble avoir porté très peu d'attention à cette réalité pourtant essentielle pour les personnes que nous représentons. Avec la compréhension que nous avons du projet de loi, afin d'éviter les pertes d'acquis, bien sûr, le présent mémoire contient des balises qui permettront, au contraire, d'améliorer l'offre de services et d'en assurer, nous l'espérons, la pérennité.

À la lecture de notre mémoire et la discussion que nous aurons, certains points devront être pris en considération. Parlons de la formation des chauffeurs, qui est, pour nous, un enjeu important afin d'être en mesure de servir adéquatement nos personnes qui doivent être transportées en toute sécurité; la disponibilité des véhicules accessibles et des incitatifs financiers qui en découlent, qu'ils soient suffisants et qu'on soit capable de répondre à la demande si elle croît dans les

prochaines années. L'accessibilité des plateformes et des outils technologiques, il y a des standards à respecter. Mon ami Serge, ici, en arrière de moi, est un exemple concret qui a besoin d'accessibilité pour naviguer sur ces applications et les sites Internet. La tarification modulée, il faut nous rassurer. Comme vous le constatez, beaucoup de questions, mais il n'y a encore pas beaucoup de réponses.

Nous ne prenons pas parti pour un modèle plutôt qu'un autre. Nous croyons à la modernisation. Cependant, il est plus qu'évident que les lois du marché, l'offre et la demande n'ont jamais été bénéfiques pour les personnes que nous représentons. Après l'adoption du projet de loi, nous demandons expressément au ministre, au gouvernement de mettre sur pied, dans les plus brefs délais, un chantier de travail intensif entre le ministère des Transports et les personnes concernées afin d'élaborer les règlements en resituant l'accessibilité au coeur de l'enjeu. Nous sentons une ouverture du gouvernement à cet égard. Permettez-moi d'insister. Nous voulons être autour de la table car, par nous et pour nous, ensemble, nous trouverons des solutions. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, vous aviez encore deux minutes. Vous avez terminé? Allez-y, monsieur.

M. Collomb d'Eyrammes (Olivier) : En fait, on vous a amené ces... pour que ça soit distribué. Je ne sais pas s'il y a assez de copies, mais c'est une coupure d'un article de journal qui date de 1976. C'est une manifestation qui s'était faite ici, devant l'Assemblée nationale, où des personnes handicapées avaient brûlé un fauteuil roulant avec un mannequin dedans pour réclamer du transport adapté. Et on a choisi un article où la personne a une pancarte qui est marquée *Taxi, mais aussi ils refusent de nous prendre*, pour simplement vous rappeler que ça fait 23 ans que ces... enfin, 43 ans, excusez-moi, que ces enjeux-là, bien, on essaie, de différentes manières, de les travailler. Donc, si c'est possible de les distribuer. Merci.

Document déposé

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, vous déposez des documents?

M. Collomb d'Eyrammes (Olivier) : Oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Est-ce que vous avez d'autres commentaires à faire?

M. Collomb d'Eyrammes (Olivier) : Non, c'est bon.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non. Alors, M. le ministre, c'est à vous maintenant la parole.

• (16 h 10) •

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Messieurs, je suis très heureux que vous soyez là aujourd'hui. J'ai parcouru votre mémoire, et, dites-vous une chose, le dépôt de cette loi veut apporter une chose. Au-delà du client — pour vous, vos membres, ce sont les clients — c'est d'être capable d'augmenter l'offre et de desservir tout le territoire québécois où on ne peut pas offrir un service, ou un service inégal. Vous m'avez souvent entendu dire le même message, puis je vais le répéter tout le temps.

Il y a eu des informations, dans une certaine mesure, je le dis respectueusement, où on a pensé qu'on vous avait oubliés, que les plus démunis, nous les avons oubliés. Jamais, au grand jamais, on n'a prétendu ou préparé une loi en se disant : Tiens, on va laisser sur le côté ces gens qui utilisent le transport adapté et qui en ont grandement besoin, grandement besoin pour se déplacer. Alors, soyez assurés d'une chose, on va travailler avec vous pour être capables de pousser plus loin notre réflexion pendant la période de transition d'un an.

Maintenant, vous représentez beaucoup de monde. Première chose, je veux vous entendre sur... je dis souvent que trois quarts de l'offre de service est très bonne au Québec — corrigez-moi si j'ai tort, selon ce que vous entendez — et que l'autre quart, c'est peut-être un service inégal dans certaines situations ou pas du tout de service dans des endroits un petit peu plus éloignés ou rural. Et, dans ces conditions, on a préparé la loi. Vous comprendrez très bien le principe de territoire d'agglomération. Moi, je parle, et je pense, et on a pensé à ce 25 % en se disant : Comment, demain, on peut prétendre être capable de donner des outils aux sociétés de transport, aux municipalités ou aux MRC de signer des contrats, des contrats avec des entreprises, des sociétés de taxi ou autres, pour aller chercher ceux qui demandent un transport?

Alors, expliquez-moi, avant d'aller plus loin, sur le terrain, c'est quoi votre impression? Comment ça va présentement? Est-ce que vous êtes satisfaits? Est-ce que j'ai tort de vous dire que, dans une proportion qui pourrait être différente selon l'évaluation que vous faites entre le transport collectif et le transport adapté, là, l'évaluation que vous faites présentement au Québec du service et de l'offre que vous avez...

M. Guimond (Claude) : Bien, vous faites bien de parler au Québec parce que nous sommes trois organisations, que je parlais tantôt, qui sont nationales. Mais pour répondre plus particulièrement à votre question, je vais laisser Olivier, qui a beaucoup plus d'expérience que moi à ce niveau, répondre à votre question.

M. Collomb d'Eyrammes (Olivier) : Bien, écoutez, si votre question, c'est : Est-ce que les services de transport adapté au travers de la province permettent aux gens ce qui leur avait été promis en 1978 par la loi?, la réponse est non.

Ce n'est pas lié forcément à la loi, c'est aussi lié au programme de soutien au transport adapté géré par le ministère et à son évolution. Donc...

M. Bonnardel : Quand vous dites ça, vous êtes sévère, je le comprends. Mais est-ce qu'il y a une proportion où vous vous dites : Je suis satisfait? Quand vous dites ça comme ça, là, que le transport adapté ne fait pas le travail pour desservir votre population, vos membres, c'est quoi la proportion? Est-ce qu'il y a une moitié-moitié de gens satisfaits, ou pas du tout, ou vous considérez qu'on n'a pas fait le travail?

Donc, si vous me dites : Nous, comme ministère, l'argent qu'on envoie aux municipalités, aux sociétés de transport et où on leur demande, aux sociétés de taxi, on leur demande de signer des contrats pour s'adapter et d'aller chercher la clientèle québécoise démunie, handicapée, vous me dites... vous leur dites donc : Vous n'avez pas fait le travail. C'est ça que vous dites?

M. Collomb d'Eyrammes (Olivier) : En fait, le ministère a conduit, je pense, en 2004 et en 2011, ça fait partie des références mises dans notre mémoire, votre ministère a fait un sondage sur la satisfaction. Donc, il n'est pas exhaustif, mais il nous semble quand même intéressant. C'est pour ça qu'on l'a cité. On vous invitera à le regarder plus en détail. Les sources d'insatisfaction sont toutes précisées. Le ministère, on pense, avait fait un bon travail. Est-ce que vous êtes satisfait des horaires? Est-ce que vous êtes satisfait du comportement du chauffeur, de la sécurité dans les véhicules? Tout ça, c'est des données que vous avez. C'est sûr que si le mémoire... enfin, le sondage avait été reconduit il y a deux ans, on aurait de la donnée plus fraîche, mais je vous dirais, de ce que nous, on entend, ça correspond en bonne partie à ce qui est dans le sondage. Il y a beaucoup d'insatisfaction au niveau du transport adapté.

Je vais me permettre un petit parallèle aussi avec les services de transport collectif. Ceux qui sont dans les grandes municipalités, bien je pense que vous le savez, le ministère des Transports avait été mis en demeure de contribuer à la mise en accessibilité des réseaux de transport de Montréal. Ici, à Québec, prendre l'autobus en fauteuil roulant, c'est quelques lignes, à Lévis aussi. Dans la plupart des municipalités du Québec, les personnes en fauteuil roulant ne peuvent pas prendre l'autobus. Le service de transport collectif en milieu rural, la plupart du temps, n'est pas accessible.

Et, si on parle du taxi privé, on avait contribué, nous, comme ROP, à l'époque, au mémoire de Kéroul, et la situation à Québec est très compliquée quand on est une personne en fauteuil roulant. Il faut accepter de payer une surtarification bien qu'elle soit illégale. Il n'y a pas qu'à Québec. On sait qu'à Montréal, on sait qu'un petit peu partout au Québec, prendre le taxi en fauteuil roulant, c'est soit payer plus, d'où la revendication une personne un tarif, soit... bien, en fait, moi, je me rappelle, à Québec, on m'avait répondu : Mais, monsieur, le transport adapté, c'est 24 heures pour réserver. Nous, c'est 48 au privé. J'avais répondu : Bien, oui, mais en transport adapté, c'est 3 \$ le passage; vous, c'est minimum 20 \$. Bien, oui, mais au revoir.

Donc, ça, c'est une réalité. Au niveau des capacités de déplacement, on pense d'ailleurs que ça apparaît dans le bilan de la politique À part entière de l'organisme Office des personnes handicapées qui a été faite, les moyens de déplacement s'améliorent peu, pas vite, donc d'où l'importance du transport adapté et d'où l'importance d'un taxi, d'un service de taxi accessible.

M. Bonnardel : O.K. Vous me déboussolez, parce que, là, vous m'amenez à un endroit où je ne pensais pas du tout, là, que l'analyse que vous faites était si grave, aussi problématique.

S'il y avait un premier point, s'il y a une première chose à laquelle je vous disais : O.K., on fait quoi demain... Au-delà de la loi, là, pour moi, c'était de donner une possibilité à des municipalités, des fournisseurs, des sociétés de transport, donc des municipalités, de donner des contrats ou de mettre en concurrence certaines sociétés de taxi parce que le service était inégal ou il n'y avait pas du tout de service. Puis là on pourrait se permettre d'aller chercher une société de taxi à l'extérieur du territoire, de dire : Veux-tu venir travailler chez nous?

Le problème, vous le voyez où? Le principal problème, est-ce que c'est parce qu'il manque un certain nombre véhicule adapté pour les personnes handicapées ou c'est parce que le taxi ou le propriétaire vous dit : Je ne suis pas disponible ou ce n'est pas assez... Il ne vous dira jamais que ce n'est pas assez payant, mais est-ce que c'est le nombre de véhicules, l'offre, donc le nombre de chauffeurs qui n'est pas adéquat? Vous voyez ça... rapidement, là, deux, trois points où on devrait se dire : Demain matin, il y a... je donne un chiffre, là, je peux me tromper, mais il y a peut-être 1 000 véhicules de taxi-van adaptés au Québec. Il y en a peut-être plus, là, mais je n'ai pas le chiffre. Est-ce qu'il en manque 1 000 de plus? Est-ce qu'on devrait supporter encore plus fortement les sociétés qui veulent faire du taxi adapté pour ces personnes démunies, handicapées?

Mon principe, là, c'est de me dire : Il est où, le problème, là? C'est une pénurie de chauffeurs ou pas assez de chauffeurs, le coût ou le nombre de véhicules qui est inadéquat? Est-ce que je me trompe ou...

M. Collomb d'Eyrammes (Olivier) : Écoutez, comme on vous l'a indiqué, c'est toujours... c'est le pour nous par nous. Il indique aussi qu'il faut s'asseoir avec l'industrie du taxi, il faut s'asseoir avec les transporteurs. Il ne faut pas s'asseoir chacun de son côté. Il faut que cet échange-là... et c'est l'invitation que vous fait la COPHAN, de dire : Il faut qu'on ait ça puis qu'on aille rapidement. On a une perception qu'il y a certains dossiers où votre gouvernement a décidé d'aller rapidement parce qu'il y a un moment où il faut que ça bouge. Mais ce qu'on vous dit, c'est : Nous, on est prêts à ce que ça bouge.

Maintenant, est-ce que la réalité de la région de Montréal est la même que celle de la MRC de Bonaventure, qui est une des plus pauvres du Québec? On pense que non. Et maintenant, ce que vous dites quand vous introduisez des nouveaux joueurs comme Uber et comme Lyft, qui peuvent peut-être vous sortir, à quelques endroits, qu'ils ont fait des petits efforts... Il y a aussi toute une série de poursuites qui ont été entamées contre eux dans de nombreux endroits aux États-Unis pour l'inaccessibilité de leurs services, et on pensait peut-être qu'Uber et Lyft allaient saisir l'occasion de faire leurs preuves sur le marché québécois et d'améliorer leur accessibilité, mais on ne l'a pas vu.

Et c'est ce qui est indiqué dans l'avis juridique qui est joint : les sociétés de transport, elles vont devoir le fournir, le transport adapté. Et on voit qu'il y a des déplacements de chauffeurs quand Uber introduit... après, ils reviennent, et toute

cette instabilité, c'est ça qui nous préoccupe. Peut-être que, de votre point de vue et de vos collègues, deux à trois ans, puis l'industrie, ça va aller mieux, c'est correct, mais nous, les gens qu'on représente, demain matin, il faut qu'ils aillent au boulot, il faut qu'ils aillent à l'hôpital, il faut qu'ils aillent voir leur famille, il faut qu'ils vivent leur vie. Et donc c'est pour ça qu'on s'est dit : Mais, écoutez, vous laissez un an avant l'entrée en vigueur de la loi, il va falloir qu'on travaille puis qu'on travaille d'arrache-pied en parallèle avec la politique de mobilité durable pour être capable de trouver des solutions puis d'essayer de se dégager une manière de sécuriser les individus.

Et je pense que l'organisme Kéroul va venir vous rencontrer. C'est un organisme membre de la COPHAN. Eux, ça fait je ne sais pas combien d'années qu'ils revendiquent aussi l'accès aux taxis privés au sein de la COPHAN, et ça aussi, il faut que ça arrête, la discrimination.

M. Guimond (Claude) : Puis il y a d'autres questions aussi qu'on peut se poser ou qu'on se pose à la lecture du projet de loi. Quand on parle de tarification modulée, donc, bon, ça, c'est les heures de pointe, bon, on ose penser, l'avenir nous le dira, que la plupart des chauffeurs vont aller sur les heures de pointe. Pendant ce temps-là, nos personnes à nous, qui ont besoin d'un transport adapté... Bon, il y a beaucoup de choses à réfléchir dans ce sens-là et des balises à ériger ou à mettre sur pied, prenons le mot que l'on veut, pour être capable de s'assurer que ça n'arrive pas parce que, présentement, on ne le sait pas, on est inquiets.

• (16 h 20) •

M. Bonnardel : Rapidement, parce que je veux poser... je veux laisser mes collègues poser des questions, vous dites : «Établir un montant significatif de déductions applicables pour les chauffeurs d'automobiles accessibles.» Vous avez étudié ça, vous pensez à quoi, rapidement, là?

M. Collomb d'Eyrammes (Olivier) : Nous, en fait, on s'est appuyé sur une étude qui a été faite à Ottawa, qui parle de combien ça coûte, une berline versus combien ça coûte, un véhicule adapté. Donc, KPMG... en tout cas, on les voit parfois dans les médias pour bien des choses, mais c'est quand même, on pense, des gens sérieux, et donc le surcoût qui est évalué est significatif. On parle de... c'est au-delà de 50 % plus cher d'exploiter un véhicule adapté versus un véhicule non adapté.

Par contre, nous, on n'est pas des fiscalistes. Ça fait qu'on est prêts à regarder ça avec vous. Si vous nous dites que vous offrez la gratuité de quelque chose qui coûte 6,70 \$ par année, bien ce n'est pas significatif. Pour le reste, il faut le regarder, retour de taxe sur l'essence...

M. Guimond (Claude) : Évidemment, il y a des programmes qui sont disponibles présentement. Donc, nous, ce qu'on veut, s'assurer que ces programmes-là aient l'argent nécessaire pour y arriver.

M. Bonnardel : On a un programme pour modifier ou préparer ces véhicules, mais là, vous, c'est dans l'exploitation, là, c'est peut-être ça qui... Je comprends.

Dernier petit point, expliquez-moi, là... à la page 8, vous mentionnez qu'à Toronto les chauffeurs accessibles d'Uber gagnent 85 % du profit versus 75 %. Donc, eux, ils se sont dit : On va donner un montant additionnel pour ceux qui font du transport adapté, c'est ça?

M. Guimond (Claude) : Un incitatif, oui.

M. Bonnardel : Un incitatif. Est-ce que ça a été populaire? Le savez-vous? On vous a-tu...

M. Collomb d'Eyrammes (Olivier) : Juste une chose, ce n'est pas du transport adapté, c'est du transport accessible, ce qui n'est pas la même chose du tout.

M. Bonnardel : On l'identifie comment, l'accessible, là?

M. Collomb d'Eyrammes (Olivier) : Bien, nous, ce qu'on a compris, c'est quand le véhicule est accessible aux personnes en fauteuil roulant. Uber fait un effort. Il y a d'autres endroits, ils donnent un 4 \$, mais c'est toujours sous la contrainte.

Les multinationales n'ont pas tendance à faire voyager les modèles de droit humain. S'il y a des poursuites aux États-Unis, si vous allez dans une grande entreprise ici, bien, vous verrez, il y a des options d'accessibilité, mais qui sont activées aux États-Unis et pas activées au Québec. Je ne donnerai pas de nom pour ne pas faire du pub à ces grandes compagnies, mais il y en a de nombreuses, ne serait-ce qu'à Québec, qui coupent sur les coûts, par exemple. Et vous verrez qu'il y a des terminaux de paiement accessibles aux personnes handicapées visuelles, mais personne ne sait les faire fonctionner. Mais aux États-Unis, ils savent, sinon, ça va leur coûter 1 million de dollars de poursuite.

Donc, on a compris qu'Uber et Lyft étaient capables, notamment sous la contrainte, de faire des efforts. C'est ce qu'on cite en parlant de Toronto. On a vu qu'il y avait différents modèles à différents endroits, mais, encore récemment, ils étaient poursuivis, dans une juridiction aux États-Unis, sur cet enjeu-là.

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

M. Reid : Merci, Mme la Présidente. Merci d'être là aujourd'hui. Moi, deux petites choses. En fait, dans votre mémoire, à la page 4, vous parliez du cadre légal, là. En vertu de l'article 67 de la Loi assurant l'exercice des droits

des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle, chaque plan de service de transport local doit viser à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en commun des personnes handicapées dans...

Est-ce que vous avez des statistiques? Est-ce que vous tenez un registre des statistiques à ce niveau-là, au niveau des délais, ou qu'est-ce qu'un délai raisonnable ou déraisonnable?

M. Collomb d'Eyrames (Olivier) : Vous parlez bien de l'article qui dit que...

M. Reid : Bien, moi, je parle ici, en lien avec un délai... on parle ici «assurer dans un délai raisonnable». Donc...

M. Collomb d'Eyrames (Olivier) : Donc, un délai raisonnable dans lequel le RTC devrait garantir l'accessibilité de 100 % de ses autobus.

M. Reid : Pour le transport adapté.

M. Collomb d'Eyrames (Olivier) : Non, de ses autobus. On parle bien du réseau de transport en commun, mais je ne sais pas... le métro de Montréal, je ne sais pas combien de temps il a, mais il est...

M. Reid : Mais, dans le transport adapté, donc, qu'est-ce que serait un délai raisonnable? Parce que moi, là, en fait, c'est que, dans mon coin, on a une difficulté avec le transport adapté.

Et je reviens à ce que le ministre disait tout à l'heure. On parlait de priorisation des courses, savoir, oui, j'ai des contrats avec différents fournisseurs, puis, si je place un appel de transport adapté, bien, il est fort possible que j'attende longtemps à la maison pour être servi. Moi, c'est là-dessus que je voudrais vous entendre, à savoir, oui, il peut y avoir des incitatifs, mais qu'est-ce qui fait en sorte qu'on vous laisse en plan?

M. Collomb d'Eyrames (Olivier) : O.K. Ce que ça... Des fois, il y a des petites confusions au niveau des mots. Le transport adapté, c'est un transport collectif de nature publique, adapté. Là, vous, vous parlez plutôt de transport accessible. C'est ça? Un taxi, j'appelle un taxi...

M. Reid : Oui, oui, ça peut être les deux, effectivement, ça, mais accessible et adapté aussi.

M. Collomb d'Eyrames (Olivier) : O.K. Mais un taxi accessible, je vous dirais, c'est comme vous, hein? Quand vous êtes pressé, vous avez peut-être une tolérance moins grande que quand vous ne l'êtes pas.

M. Reid : ...et le transport adapté?

M. Collomb d'Eyrames (Olivier) : Et le transport adapté, bien, là-dessus, je vous inviterais à demander au ministre des Transports, qui doit avoir un portrait un peu plus exhaustif que nous, parce que souvent, les données qu'on a, elles datent. Elles ont toujours trois, quatre ans de retard parce que le ministère les publie en retard.

M. Grenier (Jean-Marie) : On peut quand même dire que les gens en transport adapté ont des délais... une plage horaire. Avant de dire qu'ils sont en retard, il faut qu'ils attendent une demi-heure avant. Et, quand la demi-heure est passée, là, ils sont vraiment en retard, le transport adapté.

Est-ce que c'est comme ça dans les autobus réguliers? Pas du tout. Ils passent à telle heure, c'est très important, ils passent à telle heure. Puis il faut réserver bien longtemps en avance. Puis le taxi accessible, on peut quasiment dire qu'il n'y en a pas et même que... même si on réserve la veille ou 48 heures avant, même pas sûr que tu vas l'avoir le lendemain matin. Il y a des gens qui me disent : Il ne se presse pas... même pas, en plus, parce qu'il y a eu autre chose, une course plus intéressante.

Et il faut dire aussi que les gens... C'est toute la culture, hein? Les gens qui transportent des personnes handicapées, des fois, ça peut être la peur, ça peut être l'inconnu... Ils ne sont pas toujours, toujours à l'aise. C'est pour ça que la formation est très, très, très importante, puis qu'on y participe, à la formation, parce qu'ils vont voir du monde... c'est quoi, ça représente, une personne handicapée. Bien, ce n'est pas nécessairement tout... Bien, pour des intellectuels, ce n'est pas grave non plus, là, mais, vous comprenez ce que je veux dire, c'est...

Puis aussi c'est tout dans la question que les personnes handicapées, elles n'ont pas bien, bien le choix. Est-ce qu'ils ont le choix? Ils sont tellement captifs. Nous, on a notre auto, on peut toujours aller prendre l'autobus. Moi, je suis ambulant, je n'ai pas besoin d'avoir un autobus adapté, mais les personnes qui sont en fauteuil roulant, est-ce qu'elles ont le choix d'autre chose que ça? Non. La captivité que nous, on n'a pas, là... Et, lorsqu'on parle de «raisonnable», nous, on aime mieux le mot «équivalent», équivalent à ce que les autres... le monde en général ont. C'est ça qui est important.

M. Collomb d'Eyrames (Olivier) : Juste en complément, à Québec, la plage horaire, donc, c'est 15 minutes. À Montréal, c'est une demi-heure. Il y a des endroits, vous demandez quatre heures, il faut être prêt 15 minutes avant, et vous pouvez partir jusqu'à 15 minutes après.

M. Guimond (Claude) : Oui. Il y a des endroits en région qu'il n'y en a pas les fins de semaine, que ça arrête le vendredi midi. Donc, si tu tombes malade ou tu as oublié d'aller faire ton marché, tu manques... En tout cas, comme

Jean-Marie le disait, c'est une clientèle qui est captive, donc dépendante pour sa participation sociale, là, sa participation quotidienne à la vie comme tout le monde. Donc, il y a un travail à faire vraiment à ce niveau-là partout au Québec.

M. Grenier (Jean-Marie) : Et on parlait d'une occasion d'affaires... C'est une belle occasion d'affaires, les personnes avec des limitations. On est plus de 1 million au Québec. Il y a quand même de quoi à faire là-dedans, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Monsieur...

M. Campeau : Merci, Mme la Présidente. Bien, j'apprécie beaucoup le ton sur lequel COPHAN fait sa présentation. Ça porte à écouter plus, très franchement. Et le commentaire que vous avez fait : Les multinationales ne font pas bien voyager les droits humains, c'est vraiment bien dit et ça fesse comme commentaire.

Je me rends compte que la mobilité, pour les gens qui ont des problèmes de handicap, ce n'est pas juste qu'ils puissent être à la maison, c'est aussi qu'ils puissent sortir de la maison et... Mais quand vous avez mentionné qu'une personne défavorisée devrait payer le même prix que les autres, je comprends. Est-ce que ça veut dire que vous excluez complètement l'idée d'une tarification dynamique, vous voyez que ce n'est pas applicable, vous l'appliqueriez... C'est quoi, votre commentaire là-dessus?

M. Guimond (Claude) : Bien, ce que l'on voit, c'est que ce soit le même tarif pour tout le monde. Donc, s'il n'y a pas moyen d'y arriver avec l'offre et la demande, et les heures de pointe, et tout, bien, il faudra qu'on se parle de gouvernement à organisations ou à usagers pour qu'on puisse trouver des moyens financiers pour arriver à nos fins en respectant notre principe que... même tarif pour tout le monde.

M. Grenier (Jean-Marie) : Et aussi, les personnes handicapées, ce n'est pas les gens les plus riches au Québec, hein? Ça fait qu'il faut quand même retenir que... pas tout le monde qui travaille, ce n'est pas tout le monde qui a un bon revenu. Ça fait que ce n'est pas toujours bien loin des personnes démunies, hein? Mais disons que ce n'est pas l'ensemble, ce n'est pas notre première condition, là, mais effectivement il faut y penser à ça aussi.

• (16 h 30) •

M. Collomb d'Eyrammes (Olivier) : Puis, si je peux me permettre, c'est la question qui a été réglée au niveau fédéral dans le transport, une personne, un tarif. Si jamais ça vous arrive d'aller en Ontario, vous verrez que vous payez quand vous mettez des bagages dans le coffre, sauf si ces bagages-là, c'est pour pallier à votre handicap. Nous, c'est ça, notre enjeu, c'est qu'il ne faut pas surcharger une personne en raison de ses limitations, mais c'est déjà ce qu'on voit malheureusement dans le taxi à l'heure actuelle. Et c'est ça, donc, l'idée, quand on vous citait Uber qui, lui, comprenant qu'il y avait un petit peu plus temps que ça prenait à certains endroits, choisit de surpayer son chauffeur. S'il le faisait au niveau mondial, on n'aurait peut-être pas le même discours, mais nous, c'est un de nos enjeux, tu paies un service sans égard à tes limitations. Il n'y a pas de tarif pour les femmes, il n'y a pas de tarif pour l'origine, il n'y a pas de raison qu'il y ait un tarif pour le handicap.

M. Campeau : Je comprends. Combien il reste de temps, s'il vous plaît?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il reste 3 min 10 s.

M. Campeau : O.K. Vous avez parlé, entre autres, de formation. À Montréal, on a plus de formation, ça va jusqu'à 160 heures. Est-ce que c'est suffisant? Est-ce que c'est le nombre d'heures qu'on devrait regarder? Est-ce que la formation qui est donnée à Montréal, vous la trouvez adéquate? Est-ce que ce n'est pas plutôt que... est-ce que ce n'est pas un chiffre, dont on a besoin, mais plutôt un contenu? Je comprends aussi que vous aimeriez vous impliquer à l'intérieur de la formation. Pourriez-vous nous en dire plus là-dessus, s'il vous plaît?

M. Grenier (Jean-Marie) : Effectivement, il y a de la formation qui se donne un peu plus à Montréal. On pourrait dire... nombre d'heures, c'est sûr que plus qu'il y a d'heures, mieux que c'est. Mais, en même temps, le contenu ne répond pas toujours à nos besoins, parce qu'on n'est même pas impliqués dans la formation. Ça fait que ça, c'est une autre affaire, là. Quand tu te fais dire par quelqu'un qui n'a aucun handicap qu'il y a tel, tel, tel handicap, puis vous allez voir, bien, comment qu'il peut s'imaginer s'il ne la voit pas devant lui?

Ça fait que je pense que même à ça, le contenu, il y a des choses à réviser. Ce n'est pas trop pire, à Montréal, quand même, là, parce que c'est une formation qui est spécifique pour Montréal, mais je pense qu'il y a encore du chemin à faire pour l'améliorer puis de nous impliquer là-dedans.

M. Guimond (Claude) : Comme vous l'avez vu dans notre mémoire, nous... la formation de base puis une formation spécifique... Comme Jean-Marie le disait, les personnes que l'on représente, particulièrement celles avec une déficience intellectuelle, c'est un peu insécurisant, prendre le taxi, puis on... Puis pour le chauffeur aussi, ça peut être insécurisant. Il faut avoir des trucs, comment travailler avec cette clientèle-là.

Donc, quand on parle de formation, c'est un peu ça aussi, formation pour gérer des personnes qui sont en transport, qui ont différentes situations personnelles. Comment mettre une aide à la mobilité dans un coffre arrière de voiture, ça, là, moi-même, là, je pense que je ne serais pas capable.

M. Grenier (Jean-Marie) : Sans briser rien.

M. Guimond (Claude) : Sans briser rien, oui, c'est ça. Ça fait que, quand on parle de formation, c'est à ce niveau-là. Puis je suis content de vous entendre dire, M. le député, que vous avez bien vu qu'on veut faire partie de cette formation-là. Ça, se faire reconnaître ça, pour nous, c'est vraiment important, parce que c'est vraiment par nous autres que tout va passer.

M. Collomb d'Eyrames (Olivier) : Si je peux me permettre, en complément rapide, on avait essayé Uber, il y a quelques années, ici, à Québec, avec des personnes aveugles avec un chien. À l'aller, on a dû insister un petit peu pour faire comprendre au chauffeur d'Uber que ce n'était pas un chien, c'était un chien pour une personne aveugle. Puis bon, la charte... ça peut quand même coûter cher de discriminer. Et puis, au retour, bien, le chauffeur Uber a été extrêmement sympathique, donc lui, il voulait allonger le chien à l'arrière, sur la banquette. Or, le chien doit rester proche de son maître, entre ses jambes. Mais là, au moins, celui-là, on avait moins envie de le poursuivre.

Donc, ça, c'est des formations de base. Et je vous dirais que, dans l'industrie régulière du taxi, comme le dit Jean-Marie, ce n'est pas parce qu'ils en ont une, formation, que tout ça est compris. La Commission des droits de la personne a peut-être quelques chiffres à vous fournir en la matière...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est terminé pour cette portion. Alors...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, non, ce n'est pas terminé pour vous, mais c'est terminé de ce côté-ci. On s'en va du côté du député de La Pinière.

M. Barrette : Alors, merci, Mme la Présidente. Alors, M. Grenier, M. Guimond et M. Collomb d'Eyrames, merci d'être ici. C'est la deuxième fois ou la troisième où j'ai la chance d'être sur une commission parlementaire et discuter avec vous, puis c'est toujours vraiment passionnant. Et c'est passionnant parce que vous arrivez toujours avec la description d'une réalité que peu de gens connaissent, parce que ce que peu de gens connaissent, c'est la variété des problèmes que les gens membres de votre association font face. On pense toujours, COPHAN, personnes handicapées. Bien non, c'est bien plus... On pense toujours, je m'excuse, COPHAN, chaise roulante, alors que c'est bien plus compliqué que ça et vraiment plus compliqué que ça. Et, bien, bien, bien souvent, on se rend compte que les lois qu'on fait, ce sont des lois qui ont une portée très générale et qui ne s'adressent pas d'une façon suffisamment claire et précise pour les cas particuliers qui, eux autres, sont peut-être particuliers et peu fréquents, mais sont tout aussi graves et difficiles à vivre.

Alors, ici, on a un projet de loi qui facilite les gens, je vais les nommer comme ça, ambulants et en bonne santé, et le projet de loi, dans les faits, a peu de mots pour les cas particuliers. Et je le souligne, là, parce que c'est ça, l'importance de votre témoignage aujourd'hui, là. Et il faut le retenir, puis je vais aller plus loin que de dire : On va être là pour l'étude détaillée, parce qu'il va falloir qu'il y ait des mots, dans le projet de loi, qui s'adressent à vous. Alors, c'est un commentaire introductif, je vais aller un peu plus loin.

J'ai bien aimé, M. Collomb d'Eyrames, lorsque vous avez parlé de la situation en Gaspésie, là. Vous avez pris la MRC de Bonaventure, je pense, hein? Parce que, là, vous ajoutez un degré de complexité. Il y a la complexité des individus et il y a la disparité des services offerts dans les régions. Et, dans les régions, là, moi, par expérience, là, parce que, moi, tant de mon côté que de ma conjointe, on a des familles partout, on a des gens partout au Québec, là, qui ont aussi des problèmes de cet ordre-là, puis c'est vrai, là, c'est bien, bien, bien inégal.

J'ai une première question à vous poser. J'ai constaté, de la bouche du ministre, là, dans ses commentaires, une certaine surprise par rapport aux éléments que vous mentionnez. Donc, est-ce que je dois comprendre qu'avant de déposer le projet de loi, vous avez eu pas ou peu de consultations?

M. Guimond (Claude) : Bien, la réponse, c'est que non, on n'a pas eu de consultation, c'est clair, mais quoique notre organisation faisait partie, depuis 2015-2016, du comité de modernisation de l'industrie du taxi qui était en fonction. Je ne sais pas s'il fonctionne encore maintenant, mais je sais que... Mais, par rapport à ça, la COPHAN, notre organisation, le transport, c'est une des priorités. Donc...

M. Barrette : Bon, on s'entend. On s'entend, parce que moi, ce qui m'importe aujourd'hui, là, ce qui m'a importé dans les dernières minutes, c'est la surprise du ministre. Alors, je comprends que d'abord, le comité en question a arrêté de siéger, j'imagine, il y a un bout de temps, là. Je ne sais pas si vous avez à peu près...

M. Collomb d'Eyrames (Olivier) : C'était juste sous votre gouvernement d'avant.

M. Barrette : Oui. Donc, ça fait un bout de temps, là.

M. Collomb d'Eyrames (Olivier) : Un an et demi, à peu près.

M. Barrette : Bon, un an et demi qu'il n'existe plus. Là, il y a un nouveau projet de loi qui arrive, et, dans la démarche du nouveau projet de loi, on n'a pas frappé à votre porte, ce qui est quand même significatif. Et je dirais que c'est quand même significatif parce que... c'est d'autant plus significatif qu'on s'en va dans une révolution de cet univers-là voulue, non planifiée, mais voulue. C'est une déréglementation, et je pense que le projet de loi nous amène un jour, là, à tout au téléphone, tout sur une application. Ce n'est pas mauvais en soi.

Mais par contre, pour vous, là, pour les gens que vous représentez, puis je vais vous demander d'élaborer là-dessus, moi... cette application-là, ce n'est pas simple, ça, pour un non-voyant. Ce n'est certainement pas simple pour quelqu'un qui a des problèmes auditifs. Ce n'est certainement pas simple pour une personne qui combine des difficultés physiques sensorielles et, on va dire, de déficience intellectuelle légère, mettons, là. A un moment donné, il faut dire les mots tels qu'ils sont, là, c'est ça, la réalité. Il y a des gens, dans ceux que vous représentez — puis là c'est un peu une déformation professionnelle pour moi — il y a des gens qui ont ce qu'on appelle des syndromes, là, c'est des gens qui ont plus qu'une limitation. Et la conjugaison des limitations, ça fait que le jour où ça, c'est en place, et uniquement ça, eux autres sont dans le trouble, parce qu'aujourd'hui c'est illégal dans la province, c'est illégal dans le service.

Moi, j'aimerais vous entendre sur cet aspect-là de diversité qui risque de s'amplifier. L'exemple du non-voyant qui a un chien d'aide, là, bien, c'est vrai, là, ce n'est pas simple, ça, cette affaire-là, puis ce n'est pas tous les véhicules qui sont prêts à recevoir la personne, et ainsi de suite. Moi, je pense que vous touchez là à quelque chose de très important. Et je reviendrai sur un autre aspect juste après, mais j'aimerais vous entendre, là, sur les difficultés que ça, ça met en place par la variété.

M. Guimond (Claude) : Jean-Marie va commencer. Après ça, je vais laisser la parole à Olivier qui, vraiment, dans les détails précis, pourra vous donner les informations.

• (16 h 40) •

M. Grenier (Jean-Marie) : Bien, vous avez tellement raison, parce que j'ai un iPhone... Quand je veux faire un texto, moi, j'ai un peu de difficulté avec... Comme j'ai eu une rupture d'anévrisme il y a 20 ans, donc, j'ai de la difficulté avec les petits gestes très minutieux, comme, par exemple, ramasser un 10 sous par terre. Ça va un peu mieux maintenant, avec le temps, je me suis pratiqué, là, mais... Puis quand je dois écrire... bien, écrire un texto, avoir des... ça peut prendre quasiment 15 minutes pour écrire deux petites lignes, parce que c'est tellement, des fois... et même les plus gros, c'est étroit, c'est difficile pour moi.

Donc, ça, c'est une chose. Ce n'est pas très grave, mais pour les gens qui ont besoin d'une adaptation d'un... pour les personnes non voyantes ou les textos pour les gens qui sont... Et imaginez les personnes qui sont... on appelle ça la maladie de Usher, qui ont les deux en même temps, qui sont... en même temps, ils ont une cécité et une surdité. C'est tout un problème. C'est très impressionnant de les voir, avec le signe... les signes sont faits dans les mains.

Et, je dirais, il y a beaucoup de... comment on dit ça... C'est spécifique à l'aphasie, mais, comme on n'a pas de temps, je vais essayer de trouver vite... Il y a beaucoup de préjugés — voilà, c'est le mot que je cherchais — beaucoup de préjugés pour les personnes qui ont de la diversité... qui sont un peu différents des autres. Un petit exemple très rapide, l'an passé, à Noël, il y a eu un barrage routier près de chez moi, et j'ai dû souffler trois fois dans la balloune parce qu'ils pensaient que j'avais bu, et je n'avais pas bu une goutte, là. Ça, c'est ma réalité, là. Il y en a bien d'autres qui vivent des réalités bien plus difficiles que ça, là. Souffler dans la balloune, ce n'est pas trop pire, mais la rentrée, d'être emprisonné, c'est une autre histoire, là, mais...

Donc, effectivement, je pense que ça va être très difficile d'avoir une accessibilité universelle pour tout le monde. Quand il y a une nouvelle technologie qui sort, c'est rare, rare, rare qu'elle est applicable aux personnes qui ont des différences de...

M. Collomb d'Eyrammes (Olivier) : Bien, je vous dirais... et là, en ce moment, on parle d'un gouvernement numérique, là, d'un État numérique. Et ça va être, c'est sûr, un des grands enjeux, ce que je vais vous dire, ça s'applique aux applications mobiles et aux sites Web comme aux sites Web gouvernementaux. Il y a des normes, qui sont censées être appliquées par le gouvernement du Québec, qui peuvent permettre d'améliorer l'accessibilité des sites Internet, celles qu'on appelle les «waytags», mais il y a aussi besoin d'une formation, que le réseau de la santé bien souvent est déficient pour donner, parce qu'il essaie peut-être, pour certains, de gérer des listes d'attente ou des réorganisations. Si le moyen, pour les citoyennes et les citoyens, d'avoir accès à des services, que ce soit public ou privé, ça devient essentiellement par le biais du numérique, là, ce n'est plus une fracture, c'est un fossé, et les gens, ils vont tomber dedans.

Et, pour finir, il y a un léger enjeu avec ces téléphones. Je ne sais pas si vous regardez vos factures, des fois, mais c'est qu'il faut... en plus, il faut se les payer. Et c'est d'une fragilité déconcertante, hein, donc... Et, s'il est cassé, là encore, il faut en repayer. Donc, il y a vraiment des enjeux liés techniquement à l'application, aux téléphones, aux sites Internet, à la capacité de la personne à apprendre. Et, pour finir, il y a une question d'argent. Uber, il faut rentrer des cartes de crédit dedans. Donc là, il y a... et beaucoup d'applications, c'est comme ça.

Donc, ces trois enjeux font que la garantie d'un service téléphonique, surtout quand c'est pour faire une plainte, puis c'est pareil... comme dit Jean-Marie, ça prend 15 minutes pour faire un texto. S'il a un problème, il fait comment? Alors, que le service... voilà.

M. Barrette : Ça nous amène à la garantie à long terme d'avoir un service téléphonique, ne serait-ce que pour votre clientèle. Et ça, je pense que ça doit être souligné, là, à grands traits. Et ça aussi, ça entre dans la disparité entre les zones urbaines et les régions. Ça, c'est clair.

Un des éléments qui m'a un peu inquiété, là, parce que ça a déjà été mentionné, vous êtes le premier à le dire très haut et fort, là, c'est la question de la facturation illégale. Je comprends par vos propos que ça semble être plus prévalent chez vous qu'ailleurs.

M. Collomb d'Eyrammes (Olivier) : Vous voulez dire la surtarification?

M. Barrette : Oui.

M. Collomb d'Eyramès (Olivier) : Oui, oui, oui. Puis, à l'époque, au dernier débat, quand c'était un autre gouvernement qui était là, la députée du Parti québécois, qui était d'ailleurs à peu près à la même place que vous, était elle aussi très surprise du fait que, oui, mais ça fait 40 ans que ça dure, la surtarification.

M. Barrette : Alors, ça, ça veut dire que pour... parce que la surfacturation, moi, je ne la défends pas d'aucune manière, là, mais l'incitatif à la surfacturation, il y a la malhonnêteté, au départ, mais il y a aussi le fait que, souvent, il y a un problème de financement. On l'a entendu beaucoup des gens des régions qui disent qu'ils ne peuvent pas donner des services à la hauteur qu'ils voudraient pour des gens qui ont quelque chose de simple, mais, pour les gens plus compliqués, bien, ça se multiplie, puis là, bien là ça devient un incitatif involontaire à ça. Puis vous, évidemment, vous êtes pris parce qu'il faut que vous vous déplaciez. Et là vous le dites, et vous l'avez dit, et je le retiens, il y a une question de droits là-dedans. Voulez-vous élaborer là-dessus, là? Parce que peut-être que de l'autre côté, ils ne savent pas qu'en quelque part il y a des droits à respecter.

M. Collomb d'Eyramès (Olivier) : Bien, il y a une charte et il nous apparaît qu'elle se situe au-dessus du débat. Puis je vous dirais, c'est ça, le mécanisme de l'offre et de la demande. Vous appelez, il n'y a que lui qui peut vous le fournir. Il vous dit : C'est 30 \$. Moi, j'ai entendu une personne qui avait deux téléphones, qui parlait, elle lui dit : Bien, ça devrait — c'était à Montréal — ça devrait coûter à peu près combien? Elle lui dit : C'est 25 \$. Puis grâce à une application, elle dit : Non, c'est 12 \$. Et la personne répond : Bien oui, peut-être, mais c'est 25 \$. Mais vous faites quoi?

Puis porter plainte... vous ne vouliez pas porter plainte, vous vouliez juste aller à une réunion, en l'occurrence à l'hôtel de ville de Montréal, pour revendiquer des droits, ça fait que vous n'étiez pas là pour ça. Et, quand vous essayez de vous retourner, bien, malheureusement, vous avez un réseau d'autobus qui n'est pas toujours très accessible, vous avez des trottoirs qui sont dans l'état qu'ils sont actuellement. C'est ça, le cocktail transport, selon le handicap, dedans, il y a deux ou trois ingrédients. Une personne handicapée visuelle ne fera pas du vélo pour y aller, elle ne louera pas un Bixi.

M. Barrette : Non, elle ne prendra pas un Bixi, oui.

M. Collomb d'Eyramès (Olivier) : Voilà, donc, mais tout ça, c'est ça, donc c'est... Mais c'est donc intéressant de voir qu'on réfléchit à une pluralité de solutions pour un ensemble de personnes, mais qu'on ne se rend pas compte... Puis, quand on dit les personnes handicapées, une personne qui a une limitation intellectuelle, elle, elle peut faire du vélo, mais il y a d'autres choses qu'elle ne peut pas faire. Nous, ce qu'on voit, c'est qu'un cocktail transport cinq à six ingrédients, selon le handicap, il est rare qu'on en ait plus que deux ou trois. Donc, est-ce qu'on peut au moins les garantir?

M. Barrette : Et j'ajouterais à ça, parce que ça a été mentionné par d'autres groupes, d'abord, que je pense que vous êtes satisfaits... Les meilleurs, là, pour vous donner des services, ça demeure le taxi, actuellement, là, en tout cas, en termes... globalement, là, j'entends, là.

Maintenant, il y a un élément qui est important, et je vais prendre votre exemple, pour aller se plaindre à l'hôtel de ville, c'est un rendez-vous, la plupart du temps, et vous avez un enjeu de prévisibilité, là. Il y a la quantité, mais il y a aussi l'horaire fixé, les rendez-vous à telle heure, et ainsi de suite, et ça, c'est un gros enjeu, là, pour vous, là. Et ça, ce n'est pas les Uber de ce monde qui vont régler ça. En tout cas, ce n'est pas l'expérience à l'international.

M. Collomb d'Eyramès (Olivier) : Effectivement, ce n'est pas l'impression qu'on en a. On voit qu'à certains endroits il y a des solutions, mais, de manière générale, ce n'en est pas une. C'est un peu comme votre question : Est-ce que vous avez la preuve que... Oui, on voit des exemples à gauche, à droite, mais visiblement non. Puis posez-vous la question vous-mêmes, comme vous êtes des professionnels, vous avez eu une vie avant, combien de fois vous avez dû, à l'arraché, vous déplacer pour aller à quelque part? Ça vous est arrivé combien de fois dans votre vie pour un rendez-vous? Parce que, par exemple, enfin, vous avez pu voir un ministre. Le ministre, il ne va pas vous avertir tout le temps six mois à l'avance, il va dire : Là, j'ai un truc, viens à l'Assemblée, on se voit 15 minutes. Tout ça, il y a des personnes pour qui ce n'est pas possible. Par contre, ils ont la même injonction de performer en société, de réussir, de se placer sur le marché du travail, mais ils n'ont pas les mêmes outils. Donc, nous, ce qu'on demande, comme COPHAN, c'est un service équivalent, pas identique, mais équivalent.

M. Barrette : Et il me semble qu'un projet de déréglementation, par définition, ne le permet pas et certainement ne le garantit pas. Alors, il y a quelques lacunes qui sont immenses pour vous, pas grandes en nombre, mais immenses pour votre nombre.

M. Collomb d'Eyramès (Olivier) : Comme nous ont déjà fait remarquer des personnes qui étaient là il y a plus de 40 ans, devant l'Assemblée nationale, les promesses de grandes réformes, de grands changements, ils en ont vu passer, mais le résultat est là.

M. Guimond (Claude) : Vous parlez, avec moi, à un producteur laitier pendant 45 ans. Donc, la gestion de l'offre, je connais ça un peu, puis le libre-marché, je connais ça un peu, donc... Mais, par contre, il y a des possibilités d'arriver à nos fins quand on s'entend avec les utilisateurs puis les gouvernements respectifs.

M. Barrette : Donc, il faut des règles.

M. Guimond (Claude) : Oui.

M. Barrette : Bon, des règles dans la déréglementation. Et juste... Il me reste cinq secondes, là. J'ai tout fait pour régler la problématique de l'interface pour les non-voyants, et ainsi de suite. Techniquement, c'est en cours, ça va arriver, faites-vous-en pas. J'espère.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, c'est terminé pour vous. Donc, je passe la parole à la députée de Mercier.
• (16 h 50) •

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Merci beaucoup pour votre présentation. J'ai quatre minutes, même pas, donc je vais aller vite.

Il y a quelque chose que vous avez dit qui a vraiment attiré mon attention, c'est Uber et Lyft vont faire des efforts, mais sous la contrainte. Ce n'est pas le libre-marché qui va protéger les droits des personnes vivant avec un handicap, il faut la contrainte, alors que le projet de loi, lui, c'est la déréglementation et le «free-for-all» comme certains ont dit.

Moi aussi, j'ai été surprise par le fait qu'on dirait que le gouvernement, vous étiez en train de l'instruire sur les réalités des personnes vivant avec un handicap. Il y a eu ici, je ne sais pas si vous êtes au courant, mais une motion qui a été votée à la demande de mon collègue le député de Jean-Lesage, qui a été appuyée à l'unanimité par tous les députés, pour rendre les bureaux des députés réellement accessibles. Mais là le diable est dans les détails. Ce n'est pas parce qu'on a voté une motion que tous les bureaux des députés sont réellement accessibles.

Il y a tout un travail aussi qui est en train d'être fait et en train d'être entrepris au Bureau de l'Assemblée nationale, parce qu'en ce moment on ne sait même pas combien de bureaux ne sont pas accessibles, pas selon des critères personnels ou comment on voit ça, l'accessibilité, mais selon des normes. Donc, c'est tout un travail, c'est énorme. Il faut qu'on donne l'exemple ici, à l'Assemblée nationale, et c'est ce qu'on est en train de faire.

À la page 2 de votre mémoire, vous dites : Afin d'éviter la perte d'acquis... Vous parlez de perte d'acquis et, dans votre exposé, vous avez dit que les moyens de transport pour les personnes handicapées s'améliorent peu. Vous avez déposé un article qui date depuis les années 70. Mais il y a quand même eu des acquis. J'aimerais savoir c'est quoi, les acquis que vous perdez ou que vous aimeriez garder? Ou peut-être c'est quoi les acquis que vous perdez avec le projet de loi n° 17?

M. Guimond (Claude) : Bien, ce qu'on voulait faire remarquer dans cette phrase, c'est que présentement, à partir du mois de mars à aller jusque dans ces jours-ci, on ne savait pas trop qu'est-ce qui arriverait avec le transport adapté, avec les taxis accessibles. Donc, pour nous, c'était vraiment une grande crainte de tout perdre, de perdre nos acquis. C'est dans ce sens-là qu'on a voulu le mentionner puis on l'a dit quelques fois depuis le mois d'avril puis dernièrement aussi dans...

M. Grenier (Jean-Marie) : Aussi, le peu qu'on a eu, on ne veut pas le perdre.

Mme Ghazal : Puis le peu, c'est quoi, par exemple? C'est les prix bas... C'est ça, je voudrais que vous les disiez en quelque...

M. Collomb d'Eyrammes (Olivier) : Bien, je vais donner un exemple tout simple. Vous avez vu qu'il y avait légèrement une grève du taxi qui a bloqué, paralysé complètement le transport adapté. Le transport adapté est un service essentiel, mais les fournisseurs, eux, ne semblent pas y être tenus. L'ampleur que ça prend, le transport adapté, depuis des années... il y a des coupures à gauche, à droite. C'est sûr que c'est toujours de la faute du ministère, ce qui est normal, attendu que ce sont les transporteurs qui parlent, c'est de la faute du ministère, et je suppose que le ministère pourrait nous dire que c'est de la faute des transporteurs. Mais ça, quand on tire la couverture, c'est ceux qu'il y a en dessous qui gèlent. Bien, c'est ça qu'on vous dit. On aimerait juste continuer avec le peu de chaleur qu'il y a, essayer de la garder, mais...

Mme Ghazal : Donc, ce n'est pas un gain, là, ça, c'est sûr, pour le projet de loi n° 17. Vous avez parlé de la formation. Qu'est-ce que vous aimeriez voir apparaître dans la loi plus spécifiquement, là, qui soit dans la loi pour vous rassurer du point de vue de la formation pour les personnes vivant avec un handicap?

M. Guimond (Claude) : Bien, s'assurer tout simplement d'avoir une formation adéquate pour les personnes avec des limitations fonctionnelles, tout simplement, et que...

Mme Ghazal : Plus spécifiquement... comme garder la formation actuelle qui est reçue?

M. Guimond (Claude) : Ah! bien, un peu comme... Oui, bien, la formation actuelle, je pense qu'elle aurait besoin d'être vraiment bonifiée.

Mme Ghazal : Oui, mais qu'il soit écrit. Mais vous voulez l'améliorer.

M. Guimond (Claude) : Mais, comme je le disais plus tôt dans la rencontre, une formation qui est axée pour accompagner des personnes, tout simplement. Puis ça, ce n'est pas rien. Ce n'est pas rien. Ça prend une certaine...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, cette portion est terminée. Je dois vous couper la parole pour passer la parole au député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Merci beaucoup. J'aimerais peut-être, de façon générale, pour conclure, vous entendre sur votre appréciation du projet de loi qui est devant nous. Sur une échelle de zéro à 10, à quel niveau répond-il à vos souhaits d'une amélioration pour les personnes que vous représentez?

M. Guimond (Claude) : Je ne peux pas répondre à votre question carrément comme ça avec un chiffre. Nous sentons que depuis le début, il y a une évolution, il y a de l'ouverture à nous accueillir puis à prendre en considération nos besoins. Donc, dans ce sens-là, comme on est une organisation puis qu'on est des êtres pragmatiques, on accepte puis on dit à tout le monde, à tous vous autres ici qu'on est ouverts puis qu'on a hâte d'être convoqués pour aller discuter avec vous autres.

M. Arseneau : D'accord, mais ce que je comprends, c'est que le projet de loi ne répond pas à certaines de vos demandes, de vos revendications, de vos besoins historiques. Vous venez ici simplement ou essentiellement pour défendre vos droits puis espérer modifier le projet de loi pour qu'il ne soit pas trop dommageable. Est-ce que je comprends bien?

M. Guimond (Claude) : Ce que l'on sait, c'est que, oui, modifier quelques mots dans le projet de loi... mais on sait aussi qu'il va y avoir un chantier pour l'élaboration des règlements. C'est de plus en plus ça qui se passe dans les gouvernements, c'est un genre de loi-cadre, puis, après ça, on met les règlements. C'est là qu'on va régler nos problèmes puis qu'on espère améliorer toute la situation puis tous les enjeux.

M. Arseneau : Parce que ce que je retiens de votre mémoire, à la page 18, vous résumez l'objectif primordial en plusieurs éléments. On parle de plateforme accessible dans toute la province, délais raisonnables, ensemble des utilisateurs couverts, chauffeurs qualifiés, la sécurité, coûts additionnels. En fait, c'est tous ces éléments-là qui sont ébranlés par le projet de loi et sur lesquels vous avez un certain nombre d'inquiétudes. C'est ce qu'il faut comprendre.

M. Guimond (Claude) : Oui. Bon, on n'a pas fait l'exercice de lire l'ancien projet de loi avant. On s'est attardés à celui-là, mais, je le répète, on prend en considération qu'il y a quelques mots à ajouter dans le projet de loi actuel. C'est une loi-cadre puis, dans la prochaine année, c'est là qu'on va attacher les affaires, pour nous.

M. Collomb d'Eyrames (Olivier) : Puis il faut quand même dire, on ne défend pas un modèle idéal de super service de transport adapté puis de taxi génial, là. On ne vous dit pas que la situation actuelle, elle ne doit pas changer. C'est pour ça que le mémoire est clair. Il faut moderniser, il faut réformer, mais il ne faut pas que ça fasse pire que ce que c'est là. C'est ça, l'objectif, et le diable est dans les détails, peut-être pas, mais il est déjà dans les règlements qui s'en viennent.

M. Arseneau : Et moi, j'aimerais vous entendre aussi, si j'ai le temps, sur les régions éloignées. Ça me tient particulièrement à cœur, et je sais que c'est le cas pour vous aussi parce que déjà, à plusieurs égards, dans plusieurs régions, on peut avoir une rupture de service ou une découverte.

Qu'est-ce que vous souhaiteriez qui soit inclus là-dedans pour améliorer les choses?

M. Guimond (Claude) : C'est certain que, quand on sort de Montréal, Québec, Sherbrooke et certains grands centres, on est presque devant le néant. On n'a pas la solution idéale et de rêve encore, mais soyez assuré qu'on est très imaginatifs puis aussi qu'on va défendre les droits de nos personnes qui habitent dans ces régions-là aussi. C'est vraiment notre mission première de confédération.

M. Arseneau : Mais est-ce que vous pensez que la concurrence, la déréglementation, la libéralisation peut régler le problème en région?

M. Guimond (Claude) : Je ne pense pas qu'il y ait d'Uber à Bonaventure puis aux Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Exactement. Alors, là où on n'a pas de service, la libre concurrence n'en offrira pas davantage. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, cette portion est terminée. Je vous remercie beaucoup pour votre participation à notre commission parlementaire.

J'ajourne les travaux à demain, après les affaires courantes. Merci.

(Fin de la séance à 16 h 58)