



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 9 mai 2019 — Vol. 45 N° 12

Consultations particulières sur le projet de loi n° 17 — Loi concernant
le transport rémunéré de personnes par automobile (6)

**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 jeudi 9 mai 2019 — Vol. 45 N° 12

Table des matières

Auditions (suite)	1
Taxi para-adapté	1
Trajectoire Québec	13
Eva	24
Uber Canada	35

Intervenants

Mme Christine St-Pierre, présidente
Mme Agnès Grondin, vice-présidente

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

- * M. Yung Cuong, Taxi para-adapté
- * M. Fabien Cuong, idem
- * M. Pierre Lopez, idem
- * M. Francois Pepin, Trajectoire Québec
- * M. Mathieu Lavallée, idem
- * Mme Sarah V. Doyon, idem
- * M. Dardan Isufi, Eva
- * M. Jean-Christophe de Le Rue, Uber Canada

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 9 mai 2019 — Vol. 45 N° 12

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 17 — Loi concernant
le transport rémunéré de personnes par automobile (6)**

(Onze heures quarante et une minutes)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons commencer les travaux puisque nous avons quorum. Je vous souhaite la bienvenue. Nous allons ouvrir cette séance. 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 des personnes... par automobile, dis-je.

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

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

Auditions (suite)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, cet avant-midi, nous entendons Taxi para-adapté.

Alors, je vous souhaite la bienvenue à cette commission parlementaire, M. Yung Cuong, président de Taxi para-adapté, M. Fabien Cuong — peut-être que je prononce mal votre nom, là, Cuong, vous pourrez me corriger — et M. Pierre Lopez. Alors, vous avez 10 minutes pour présenter votre point de vue. Ensuite, vous aurez des échanges avec les parlementaires.

Taxi para-adapté

M. Cuong (Yung) : Merci, Mme la Présidente. Merci, Mme la Présidente, M. le ministre, membres de la commission. Mon nom est Yung Cuong, je suis président de Taxi para-adapté, E-Taxi et Paxi Technologies inc. Je suis accompagné de M. Fabien Cuong, vice-président de E-Taxi, et M. Pierre Lopez, administrateur de Paxi Technologies inc.

Taxi para-adapté est une entreprise qui offre ses services dans le domaine du transport adapté depuis 1999. Nous sommes fiers d'offrir le service de transport adapté non médical le plus efficace sur le marché. E-Taxi est une entreprise québécoise qui se concentre actuellement sur la réalisation de projets d'électrification des taxis avec comme partenaire le plus fabricant d'automobiles électriques, BYD. Paxi est un fournisseur de services et de technologies pour les chauffeurs de taxi et leur clientèle, comprenant le paiement électronique, l'habillage, l'image de marque, les caméras de sécurité.

Je veux vous remercier de nous offrir la chance de vous livrer notre impression sur le projet de loi n° 17 aujourd'hui. J'aimerais commencer par dire que Taxi para-adapté appuie... modernisation de l'industrie du taxi. Cependant, à nos yeux, le projet de loi est incomplet, en ce sens qu'il est silencieux sur plusieurs aspects importants de l'encadrement des activités de taxi au Québec. Nous sommes également inquiets que le projet de loi s'avère inéquitable pour les joueurs de l'industrie et qu'il ne favorise pas la clientèle du taxi la plus vulnérable.

Nous sommes ici aujourd'hui dans un esprit de collaboration afin d'offrir au gouvernement et à la commission notre avis sur le projet de loi. Nous appuyons également quelques éléments, notamment la disposition relative à la fusion des agglomérations, mais nous nous concentrerons ici sur les éléments qui nous préoccupent davantage.

Le transport adapté augmente sans cesse au Québec, et cette augmentation se poursuivra considérant le vieillissement de la population. Pourtant, le projet de loi place les services de transport adapté en situation précaire en restant silencieux sur ce projet. Plusieurs intervenants nous ont souligné qu'ils craignent pour l'affaiblissement de l'industrie professionnelle. Cela nous préoccupe pour le transport adapté, parce que les qualifications des chauffeurs sont nécessaires au transport adapté des personnes vulnérables ou à mobilité réduite. D'ailleurs, il est important de préciser que le manque de chauffeurs de transport adapté au Québec, surtout à Montréal, n'est pas dû à une pénurie de main-d'oeuvre, mais plutôt à la rémunération insuffisante des chauffeurs. C'est pourquoi nous pensons qu'il faut revoir l'encadrement du transport adapté au Québec. Le projet de loi pourrait répondre à cet enjeu.

Le projet de loi n° 17 est également silencieux en ce qui concerne les initiatives de mobilité durable. En 2019, nous estimons que cela est inacceptable. Le dépôt du projet de loi a déjà eu les impacts négatifs sur le financement des chauffeurs qui souhaitent acheter un véhicule électrique. Les chauffeurs sont inquiets en raison de l'encadrement imprévisible de l'électrification... n'est plus une priorité pour eux. En plus, les prêteurs habituels de l'industrie comme Fintaxi et Desjardins refusent maintenant de financer les prêts des chauffeurs qui souhaitent se tourner vers un véhicule électrique. Dans ce contexte, la garantie de prêt devient la responsabilité du gouvernement, et nous pensons que cela est obligatoire pour la pérennité du transport de personnes. Pour nous, c'est clair que la mobilité durable est essentielle au développement futur d'une industrie comme le taxi. Nous estimons donc que les dispositions à ce sujet doivent clairement être détaillées dans la pièce législative du gouvernement.

Enfin, nous craignons que le projet de loi ne freine la modernisation de l'industrie. À titre d'exemple, l'industrie du taxi devrait proposer une plateforme numérique universelle pour concurrencer celle des nouveaux acteurs. D'ailleurs,

Taxi para-adapté en possède une depuis 2003, qui fonctionne très bien, et ce n'est pas Uber qui nous a montré comment en créer une. Mais pour continuer dans cette direction, ça prend des investissements importants et constants. D'ailleurs, nous croyons que l'accès à un taximètre virtuel dans toutes les voitures servant au transport de personnes serait très pertinent. Le taximètre virtuel est économique, simple d'utilisation et surtout il permettrait à tous les chauffeurs d'avoir accès à la tarification dynamique. Je précise au passage que nous accueillons l'idée d'une tarification dynamique seulement à la condition que celle-ci soit encadrée par la Commission des transports du Québec.

Enfin, nous pensons qu'il est important de vous souligner que nous sommes solidaires de l'industrie du taxi au sujet de la compensation de la valeur des permis de taxi. La raison de notre appui à la compensation est très simple, les détenteurs de permis doivent être remerciés d'avoir respecté les règles du jeu toutes les années. À ce sujet, Taxi para-adapté estime que la population n'a pas à déboursier un sou pour cette compensation. C'est Uber qui doit rembourser les détenteurs pour la perte de valeur de leurs permis. C'est logique. Uber bafoue les règles depuis quatre ans, entraîne même le gouvernement à bouleverser l'encadrement de l'industrie du taxi au Québec. Uber doit donc payer le prix pour son entrée dans le marché comme n'importe quelle entreprise privée devrait le faire dans n'importe quelle industrie.

Je conclus donc en vous assurant de notre entière collaboration dans l'analyse du projet de loi n° 17. Taxi para-adapté dit oui à la modernisation, dit oui à la simplification réglementaire et oui à l'innovation. Nous tenons toutefois à mettre le gouvernement en garde quant au fait que ces trois objectifs doivent être accomplis dans le respect de la clientèle vulnérable, de l'environnement et des lois qui ont tenu l'industrie du taxi à bout de bras toutes ces années.

Voici donc les recommandations générales de Taxi para-adapté au sujet du projet de loi n° 17 en matière de transport adapté :

Un, que les contrats gouvernementaux et municipaux en transport adapté soient réservés à l'industrie professionnelle du taxi;

Deux, que soit inscrit dans la loi qu'il est obligatoire de suivre une formation spécialisée afin d'être reconnu chauffeur professionnel dans le secteur du transport adapté;

Trois, que soit spécifiés les types de véhicules qui sont autorisés à fournir les services de transport adapté sur la base de sécurité et la qualité requise pour ce type de service, exemple vans accessibles et berlines hybrides, rechargeables ou électriques;

Quatre, que les limites de territoire de desserte soient abolies pour le transport adapté;

Cinq, si elle adopte le projet de loi n° 17, que l'Assemblée nationale adopte les amendements prévoyant le financement et le versement d'une compensation équitable basée sur la pleine valeur marchande indexée des permis de propriétaires de taxi avant l'arrivée d'Uber sur le marché québécois.

• (11 h 50) •

En ce qui concerne la mobilité durable :

Un, que soit inscrit dans la loi que l'ensemble des véhicules de type berline opérant des transports rémunérés de personnes doivent désormais être hybrides, rechargeables ou électriques;

Deux, que le gouvernement du Québec offre une garantie de prêt aux propriétaires de taxi afin de favoriser l'achat de véhicules 100 % électriques;

Trois, que le mode d'attribution de l'aide financière accordée dans le cadre de l'achat d'un véhicule électrique du programme de soutien à la modernisation de l'industrie du taxi soit revu afin de devenir un rabais incitatif à l'achat au lieu d'un remboursement.

Enfin, pour ce qui touche à la modernisation de l'industrie du taxi :

Un, favoriser l'émergence d'une plateforme numérique universelle de commande et de répartition pour l'ensemble de l'industrie québécoise du taxi professionnel;

Deux, que chaque voiture en transport rémunéré de personnes soit dotée d'un système d'enregistrement des ventes, le SEV, qu'on appelle, individuel et connecté en temps réel aux autorités fiscales, gouvernementales ou municipales concernées;

Le trois à six, c'est très simple, dans les recommandations, c'est mieux encadrer la tarification dynamique;

Sept, que le paiement de manière électronique, par débit, crédit ou coupon électronique, soit obligatoire pour tout transport rémunéré de personnes;

Huit, que chaque chauffeur soit autorisé à utiliser le fournisseur de son choix quant au paiement électronique;

Neuf, que le gouvernement envisage l'instauration de coupons électroniques afin de payer les courses de taxi de ses employés.

Merci de votre attention. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

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

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. MM. Cuong et Lopez, merci d'être là.

Première question... Bien, vous avez, j'imagine, suivi les discussions des dernières semaines, des derniers jours ici, en consultation, ou dans les journaux. Vous faites du transport adapté puis vous avez dit une chose tantôt, dans votre discours : On a le meilleur service de transport adapté. Première question, fort simple, là : Qu'est-ce qui vous différencie, vous, des autres sociétés ailleurs au Québec?

Parce que, vous le savez, je l'ai souvent mentionné, pas que c'est inégal, mais les trois quarts, selon moi, des services qui sont donnés par ces sociétés de taxi est très, très, très bien fait. Il y a un autre quart où, à quelque part, les sociétés de transport ou les... nous ont dit qu'il y avait un service qui était inégal avec ceux avec qui on a signé un contrat. Il y avait des territoires où ce n'était pas du tout desservi, peut-être pour une question de coûts, vous avez mentionné tantôt ceci. Qu'est-ce qui vous différencie, vous, là, des autres quand vous affirmez : Nous, on est meilleurs là-dedans? Puis qu'est-ce qu'on doit apprendre de ce que vous avez fait?

M. Cuong (Yung) : Vous avez posé une très bonne question. Ça me fait plaisir de vous répondre O.K.

En 2003, j'ai bâti un système qui travaille déjà avec la plateforme numérique — depuis 2003, pas aujourd'hui — qui permet, les chauffeurs, d'exécuter les routes en temps réel avec les traces du GPS, qu'on les suive. Puis la répartition est beaucoup... très efficace, ce qui nous a amenés, il y a six, sept ans, de demander une rencontre avec la STM maintenant, et c'est le temps de passer sans papier en temps un petit peu plus réel. Mais il y a six, sept ans, la STM n'était pas prête parce qu'il n'y avait pas le système Extra aujourd'hui.

Ce qu'on a... On a demandé l'autorisation de la ville de mettre une équipe d'informaticiens avec la nôtre pour parler comment qu'on va trouver une façon pour permettre aux chauffeurs de travailler d'une façon plus efficace. Finalement, ce n'est pas pour nous tous, c'est pour la clientèle. La clientèle, on est capables de tracer quand est-ce que le chauffeur... arriver dans notre système. Depuis 2003 qu'on travaillait avec ça, puis la STM, elle était convaincue... Ils ont mis une équipe informatique avec nous. On a trouvé «between». Au lieu de connecter direct, on importe les routes dans notre système pour les convertir, qui nous... permet aux chauffeurs d'exécuter les routes. Pourquoi? Il n'y a plus de papier. Les traces réelles, en temps réel, la facturation automatisée, qui a forcé la STM d'annuler tous les papiers, qui fait en sorte que toutes les sociétés, partout, tous les intermédiaires doivent suivre le mode, dont la plupart, actuellement sur l'île de Montréal, ils utilisent le système de facton. On est les seuls qui a la plateforme...

Ça, je ne dis pas qu'on est meilleurs ou non, pas du tout. On est là, c'est pour offrir le meilleur service qu'on peut à la clientèle avec les outils technologiques qu'on a. Ça prenait beaucoup d'investissement. On l'a fait. On l'a fait, on a tout fait. Puis aujourd'hui, pour vous répondre pourquoi qu'on est meilleurs, on a même introduit notre système dans le réseau de la santé, dans le temps que M. Gaétan Barrette était responsable. On a parlé avec Sigma Santé, on a tout expliqué tout ça. Aujourd'hui, le système de réseau de la santé à Montréal, il utilise notre plateforme déjà pour la réservation en huit secondes, les traces GPS, la facturation en 13 périodes, automatisée, toute automatisée, en PDF ou Excel. Les outils informatiques qu'on a déjà aujourd'hui sur le marché, on les utilise, on en profite pour ça.

Puis les clients sont tellement satisfaits aujourd'hui, ce qui nous a amenés aujourd'hui pour montrer au réseau de la santé qu'on s'en va sur un autre niveau maintenant. On bâtit deux autres applications avec les cotes, avec l'environnement à jour. Pour ceux qui veulent savoir, parce que c'est les cotes intelligentes aujourd'hui. Il y avait cinq ans, les cotes, c'est DOT, ce n'était pas les cotes intelligentes comme aujourd'hui, qu'on est capable de modifier, comme le tarif dynamique.

Nous, on a bâti deux autres applications depuis un an. D'ailleurs, on a présenté une demande de subvention à votre ministère qui va permettre finalement... le réseau de la santé, la STM, tout le monde est gagnant. Les clients gagnent parce que les clients, on sait quand est-ce que le chauffeur va arriver, quand est-ce que... toutes les traces. On ne peut plus dire aujourd'hui, les oui-dire, le chauffeur est arrivé en retard, il a laissé le client sans surveillance. Depuis que j'ai instauré ce système-là, toutes les plaintes diminuent. Il n'y en a plus parce que tout est traçable.

M. Bonnardel : J'ai une question fort simple, là. On me dit, puis c'est écrit, en transport adapté, plus souvent qu'autrement, je ne peux pas vous cataloguer en région, là, mais souvent il faut réserver 12 heures, 24 heures d'avance.

Est-ce qu'avec votre système vous avez réduit à... vous avez été capable de réduire ces délais? Parce que, là, vous avez dit tantôt, ce n'est pas une question de pénurie de main-d'oeuvre, c'est une question de coûts. Là-dessus, est-ce que vous êtes meilleur aussi même là-dessus? Parce que, là, vous n'avez pas plus... Expliquez-moi. Vous desservez Montréal et la Rive-Sud aussi?

M. Cuong (Yung) : Non, je n'ai pas droit d'aller à Rive-Sud. C'est ça, mon problème.

M. Bonnardel : Bon, O.K. On va arriver, donc, sur une des questions que vous dites. Les territoires d'agglomération, il faut les abolir pour vous, le transport adapté. Est-ce que vous êtes d'accord aussi pour le taxi traditionnel? Et il y a une dame qui nous disait avant-hier : Pour nous, être capable d'avoir la possibilité de signer avec d'autres sociétés pour de la concurrence ou desservir des territoires où il n'y en a pas du tout, c'est une valeur ajoutée d'enlever les quotas et les territoires d'agglomération. Êtes-vous d'accord avec ça? Pour vous, est-ce qu'il y a un potentiel d'affaires encore plus important à partir de demain, quand cette loi sera adoptée?

M. Cuong (Yung) : Premièrement, je dois vous répondre tout sincèrement, pour répondre à votre question, il y a trois volets de la question. J'aimerais vous demander lequel vous voulez que je réponde. Il y a les privés qui paient comptant, il y a les sociétés de transport, il y a le réseau de la santé. Lequel vous voulez que je réponde avant? Vous me dites combien de temps que je vais répondre, parce que je vais répondre pour les trois.

M. Bonnardel : Je vous donne trois minutes. Allez-y.

M. Cuong (Yung) : O.K. Le premier, les privés, à Montréal, il n'y en a pas. Je peux vous dire, les gens qui vous disent que : Je vais sortir du bar, je vais avoir un transport... Je l'ai fait avec le bureau de taxi, j'ai montré les traces. J'ai montré ça, deux appels par mois, même pas. C'est le jour que les gens appellent. À 99 %, les gens, la famille réveille : Je veux amener ma mère au salon. Je ne sais pas, je dis n'importe quoi, là, c'est la fête des Mères cette fin de semaine qui s'en vient. J'aimerais le réserver. Il n'y a pas personne qui va appeler à la dernière minute : Envoie-moi un taxi adapté. Je parle adapté, là, je ne parle pas les transports des berlines. Il ne faut pas mélanger les deux. En adapté, là, je ne manque jamais le service. Jamais que je vais manquer le service. J'ai dit au bureau de taxi : Vous travaillez sur des choses qui n'existent pas. J'ai donné la liste.

C'était tellement vrai que j'ai formé le volet SOS-Taxi pour aider l'Office des personnes handicapées du Québec qui voulait aider les personnes à mobilité réduite en danger. Parce qu'il y a quelques années... il y a les gens qui se font

battre par le conjoint, la conjointe, peu importe, là, moi, je ne m'embarque pas dedans. Il y a les gens qui ont eu les accidents ou il y a les gens qui sont en panne avec le fauteuil électrique sur la route. J'ai dit : O.K., il n'y a pas de volontaire? Je vous offre gratuit. J'ai offert SOS-Taxi gratuit à l'office des handicapés du Québec. Le Bureau de taxi de la ville de Montréal, tout le monde est disparu. J'étais encore là. Je leur ai offert ça, j'ai fait les données. Zéro, il n'y en a pas d'appel. Il y a les gens qui appellent, là : SOS-Taxi? Oui, je veux aller au salon de coiffure. Mais ce n'est pas pour SOS-Taxi, ce n'est pas pour... SOS, c'est pour les cas d'urgence. Ça, c'est le premier.

• (12 heures) •

Deuxième, pour la STM, la STM, c'est un transport collectif de porte-à-porte avec de l'accompagnement. Il n'y en a pas, les derniers appels. Les derniers appels, qu'il y en a, c'est qu'on a 60 minutes à faire lorsqu'il y a une voiture qui est en panne de... On a complété 99 % et plus de fiabilité puis le manquement. C'est quoi, le problème? À la STM, il n'y en a pas de problème. Il n'y a pas pénurie de chauffeurs en ce moment. L'année dernière, oui, parce que l'année dernière, les prises en charge de nos chauffeurs ne sont pas payées. Donc, les chauffeurs ont tout délaissé. Depuis qu'on utilise un chauffeur l'hiver... On arrive à la porte, on s'en va chercher le client. Peu importe le temps, on n'est pas payé. Mais par contre, si le client tombe, le chauffeur est condamné. Ce qui m'a forcé de faire... j'ai dénoncé ça dans *Le Journal de Montréal*, janvier l'année dernière, juste pour forcer la ville de Montréal de s'impliquer pour revoir le nouveau contrat. Donc, j'étais un des négociateurs. On a tout réglé le contrat, maintenant payé au taux horaire de 44 \$ l'heure, taxes incluses, pour les berlines. Depuis le 10 février, le contrat est rentré en force, il y a une montée des chauffeurs qui attendent en ligne pour faire du transport.

Donc, ce que je vous dis, dans les régions, vous... Moi, je ne veux pas manquer de respect pour les sociétés de transport, parce que j'ai vécu quatre régimes avec la STM depuis 26 ans. D'accord? Ne quittez pas. La STM, actuellement, c'est le régime qui écoute le plus. On travaille beaucoup ensemble, puis ils nous amènent sur un haut niveau de service à la clientèle. Mais peut-être que les autres sociétés de transport doivent revoir aussi... Vous nous demandez d'uniformiser un système de transport, vous vous demandez... vous proposez une loi n° 17 qui est uniformiser toute la province de Québec, mais les sociétés de transport travaillent chacune à sa façon. Peut-être que la loi n° 17 vous permet de le faire.

M. Cuong (Fabien) : Mais, pour répondre à votre question, M. le ministre, on est pour la fusion de l'agglomération en ce qui a trait... les transports adaptés. Pour ce qui est, là, du taxi traditionnel, on doit avoir plus d'information. On ne peut pas répondre pour le moment.

M. Bonnardel : Donc, une réponse rapide, pour vous, il y a un modèle d'affaires additionnel à aller chercher en abolissant ces territoires d'agglomération et de permettre à certaines sociétés de transport et municipalités d'avoir de la concurrence additionnelle. J'aime ça vous écouter, là, puis vous entendre, puis dire : Là, on innove puis on pense plus loin. On essaie de penser plus loin aussi de notre côté. Et là-dessus, donc, vous confirmez qu'il y a un modèle d'affaires pour vous qui est intéressant à aller chercher ailleurs.

M. Cuong (Fabien) : Tout à fait.

M. Cuong (Yung) : Sérieusement, là, pour moi, la plateforme numérique est là, il n'y a pas de limite avec le projet de loi. C'est une décision d'affaires. Est-ce que je suis prêt d'aller jusqu'à Québec pour donner le service? Si je décide de répondre aux appels d'offres au Québec, il faut que j'aie les véhicules au Québec. Je ne peux pas utiliser Montréal. Les taxis, c'est comme les chats, ils travaillent dans les territoires et ils reviennent. Même chez nous, tout ce que je demande, la fusion de territoires, c'est pour le nord puis le sud. La Rive-Nord, puis la Rive-Sud, puis les trois zones de Montréal, T5, T12 puis T11, c'est déjà fusionné dans le transport adapté. Il n'y a pas de territoire avec la STM.

Je demande d'agrandir cette zone-là. Pourquoi? Parce qu'en 2005 je savais que Médica va faire fermer. Depuis que je suis rentré en... je savais qu'il diminuait, parce qu'il augmente les prix considérablement, à 120 \$ l'heure, puis nous, on fait des 55 \$. C'est sûr et certain qu'il y a quelqu'un qui va payer le prix, mais qui est gagnant? La clientèle. Le fonds public est gagnant, parce que ce sera soustrait de moitié prix, puis le service est meilleur, est plus flexible.

M. Bonnardel : Vous, vous faites juste du taxi adapté.

M. Cuong (Yung) : Adapté, mais il y a une compagnie de transport... O.K., je vais redire. J'ai déjà opéré une compagnie de 500 taxis. Pontiac, c'était à moi. Je l'ai vendue en 2002, parce que je vais me lancer dans le transport adapté par véhicule adapté. En 2000, j'ai essayé. C'est là qu'on a délaissé. Si vous me demandez des opportunités d'affaires, on n'a pas de bailleur de fonds. Je voyais l'avenir dans le transport adapté, je me suis consacré dans le transport adapté puis j'ai bâti... j'ai acheté les codes sources pour bâtir le système de 2003, pas aujourd'hui. Je savais que c'est l'avenir, je savais que depuis 2000 c'est les plateformes numériques qui s'en viennent.

Donc, ce qui fait en sorte que moi, j'ai vendu Pontiac, je me concentre sur le transport adapté, puis j'ai bâti une autre compagnie de berlines aussi, qui est Taxi Transmed, strictement pour le transport médical pour les sociétés de transport. Les appels réguliers, honnêtement, là, je suis passé de là. Je ne suis plus dans ça.

M. Bonnardel : Dites-moi une chose, là. Le transport adapté, les gens qui vous appellent utilisent le téléphone traditionnel ou vont réserver sur votre plateforme?

M. Cuong (Yung) : Les personnes qui paient comptant, il n'y en a quasiment pas, puis la société de transport, c'est via le système; le réseau de la santé, via le Web, parce que c'est spécialisé.

M. Bonnardel : Donc, si vous avez été dans...

M. Cuong (Fabien) : 97 % par plateforme numérique et 3 % par appel.

M. Cuong (Yung) : Très peu d'appels dans les transports adaptés. Des gens appellent, c'est parce que : Ah! j'attends mon retour. C'est juste ça. Ce n'est pas une réservation. Les réservations, les personnes à mobilité restreinte n'utilisent jamais ça. Lorsqu'ils ont besoin à Montréal — je parle de Montréal — la plupart... on est rendu 4 millions de déplacements. Le vieillissement de la population... Il n'y a personne qui a les moyens pour payer un transport chez les gens démunis. Il faut qu'on arrête de penser que les gens, ils ont l'argent pour payer un taxi. Il n'y en a pas, ce qui fait en sorte que les sociétés de transport reçoivent continuellement la demande, qui fait 5 %, 7 % d'augmentation à toutes les années.

M. Bonnardel : Non, non, mais les transports urbains nous le mentionnaient, je pense, c'est hier ou avant-hier, une augmentation de 5 % dans les cinq dernières années, puis ça va continuer d'augmenter avec le vieillissement de la population.

M. Cuong (Yung) : Ça va continuer, oui.

M. Bonnardel : Vous avez trouvé... Non, non, il y a une niche, là, importante, puis ça, je suis content de vous entendre là-dessus. Vous avez été dans le taxi quand même assez longtemps, et le monsieur qui est à votre gauche... Je me demandais ça faisait quoi, dans la vie, là, Paxi Technologies, là. Ça semble être ce monsieur, qui est un partenaire avec vous ou qui a mis en place ces technologies.

Juste une question avant de lui poser une question spécifique. On me dit... l'industrie du taxi dit, demain matin, avec l'adoption de cette loi, que c'est terminé. Vous m'avez peut-être entendu aussi mentionner maintes et maintes fois qu'il y a 50 millions de courses présentement au Québec, 50 millions. Sur ces millions de courses, il y en a une quarantaine qui sont faites par le taxi traditionnel et il y a des opportunités incroyables pour les 10 autres millions. Puis moi, je vois 51, 52 dans le futur, parce que c'est ça, l'avenir, dans une certaine mesure, dans une certaine mesure où il y a Internet, nécessairement. On est d'accord là-dessus.

Vous voyez l'industrie, à partir de demain... Puis là mettez la compensation de côté, là. Les règles, vous les avez connues, vous, en 2002, avant de vendre. Vous avez connu un modèle d'affaires x qui a duré 40 ans, jusqu'à... On amène aujourd'hui une modernisation, une réduction des charges fiscales, des règlements... des charges réglementaires administratives. Est-ce qu'il y a un avenir, demain matin, pour l'industrie du taxi?

M. Cuong (Yung) : La modernisation, avant tout, est plus que nécessaire. Ça, c'est premièrement. Je vous remercie ici. La modernisation de notre industrie est plus que nécessaire, sinon on va disparaître comme des dinosaures, je vous le dis tout de suite.

Deuxièmement, vous me dites qu'il y a 40 millions de courses. Je prends ces chiffres-là. Regardez, moi... c'est mon fils. J'ai 57 ans aujourd'hui, hein, je ne resterai pas là pendant 25 ans. On utilise déjà les plateformes téléphones. Comme vous dites, c'est un ordinateur. Mais d'ici 10 ans, 15 ans, moi, je vais continuer à utiliser le cellulaire, ça va être encore plus performant... pour aller ça. Si vous n'encadrez pas bien ce projet de loi là, l'industrie du taxi va disparaître, je vous dis, c'est très simple. D'ici les 10 prochaines années, les 40 millions de courses... Je prends ce chiffre-là, là, 40, 10, O.K., ça va chuter, puis l'autre, ça va monter. Voilà. Puis l'industrie du taxi, si vous ouvrez la porte «at large», sans contrôle, tout le monde va faire du taxi, le dumping va être là. On n'est pas capables de compétitionner avec eux, impossible de le faire.

M. Bonnardel : Ma question est fort simple, maintenant. L'industrie du taxi est forte. Ce sont des professionnels, hein? Il y a 7 500 permis au Québec, 6 200 et quelques propriétaires. Il y a des possibilités immenses pour aller chercher des parts de marché ailleurs. Quand je parle de parts de marché, je regarde le monsieur qui est assis à votre gauche, là. Quand je parle de survivre dans cet environnement où les technologies sont présentes, vous avez un homme... Vous y avez déjà pensé, vous, en 2003. Les applications mobiles, vous le savez, il y en a plusieurs au Québec. Est-ce que l'industrie peut survivre avec plusieurs applications différentes partout?

M. Cuong (Yung) : Vas-y.

M. Lopez (Pierre) : O.K. Bien, je vais répondre d'abord, là, effectivement, à la première question, peut-être, que vous aviez.

Dans le projet de loi, nécessairement, il y a des bonnes choses. Puis je pense qu'au niveau de l'innovation, entre autres, pour pouvoir permettre à des compagnies comme les nôtres de pouvoir avancer, bien il y a nécessairement des bonnes choses. Quand on parle des agglomérations fusionnées, c'est intéressant. Il faut dire que nous, on travaille depuis longtemps dans la modernisation. Il y a déjà quelques années, en 2015, là, on a commencé, en collaboration avec le Mouvement Desjardins, à distribuer des appareils de paiement, des terminaux de paiement. On l'a fait à travers le Québec, à travers plus, là, de 40, 50 villes.

On a vraiment, je dirais, démocratisé dans ce sens-là. On est arrivés dans certaines régions bien éloignées, où les gens avaient l'habitude de prendre seulement de l'argent comptant. Par exemple, ils ont commencé à prendre des paiements électroniques puis, du jour au lendemain, ils l'ont vraiment apprécié puis tellement apprécié qu'ils ont commencé à faire plus de rendement, plus d'argent, plus de courses. Il y a des exemples très concrets qu'on a, là, au Lac-Saint-Jean, pas très

loin, ici, en arrière, et puis on a également des exemples, je pense que M. Boussios, hier, le disait, même à Montréal, qu'en acceptant ce type de transaction là, ça a augmenté nécessairement le nombre de courses.

Donc, ça, c'est un exemple où l'innovation va amener des nouveaux clients et va amener aussi des revenus qui sont intéressants.

• (12 h 10) •

M. Bonnardel : Est-ce que l'industrie, son avenir, sa vitalité est derrière une application unique? Quand je dis qu'il y a 40 millions de taxis traditionnels, je reste persuadé aussi que les gens, un jour, je le souhaite, ils auront cette possibilité d'avoir trois, quatre applications sur leur téléphone puis qu'il y aura une concurrence qui va se définir là-dessus. Moi, je reste persuadé que l'industrie du taxi, avec le potentiel qu'ils ont... il reste que c'est ça, leur avenir. C'est une application où le touriste qui va sortir de l'aéroport, les gens qui sont habitués vont être capables de dire : O.K., appelez l'application comme vous la voulez, Taxi Québec ou autre, c'est avec ça qu'on va être capable de définir... on va chercher l'application et on réserve. Qu'on soit à Chibougamau, qu'on soit à Granby ou qu'on soit à Gatineau, c'est un taxi du Québec qui va venir nous chercher.

M. Cuong (Fabien) : Oui, on est pour la... d'une application universelle.

M. Cuong (Yung) : Moi, je vous dis quelque chose, une application universelle, je vous souhaite d'aller le plus vite. Ça, c'est la première des choses, il faut l'amener là.

Pour répondre à votre question, est-ce que l'industrie du taxi va survivre après le dépôt de projet de loi tel quel? Non. Je vous explique encore une autre fois, il faut l'encadrer correctement. C'est parce que vous dites que tout le monde utilise une application, comme moi, je sais, là, j'ai une application, comment on utilise, comment on compare le prix. Il y a les taxis amateurs qui travaillent deux jours, qui travaillent trois jours, l'autre qui travaille... ça ouvre la porte à n'importe comment. Je ne parle pas de transport adapté, là, on parle maintenant de taxi régulier. Puis l'industrie du taxi telle quelle, on n'aura jamais de moyens pour concurrencer les gros comme Lyft puis Uber. Impossible. On ne va pas réussir.

La seule chose que vous devez faire sur le projet de loi... L'offre de services, oui, placer la clientèle devant nous, aucun problème avec ça. Il faut donner... contrôler quand même un encadrement à certains quotas et non ouvrir la porte comme ça «at large». On n'est pas obligé. La journée qu'on va avoir connecté avec le... là, vous allez avoir les revenus de chacun, vous savez exactement l'offre et la demande. Mais prenons un petit peu de temps.

M. Bonnardel : Mon collègue de Bourget.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Bourget, vous avez trois minutes encore.

M. Campeau : Bonjour. Bien, je suis vraiment impressionné de l'innovation dont vous avez fait preuve parce que vous étiez là bien avant Uber. Et on relie tout à Uber, mais, en réalité, c'est peut-être à vous qu'on devrait le relier, vous étiez là avant.

Vous avez parlé de tarification dynamique dans votre mémoire, puis on en a peu entendu parler ce matin. J'aimerais ça que vous nous en parliez un peu plus, comment vous le voyez. Puis, entre autres, vous mentionnez que la tarification dynamique soit interdite si une voiture se trouve à moins de deux kilomètres. Comment vous allez mesurer ça? Comment ça va se passer?

M. Cuong (Yung) : C'est très simple, parce que, depuis le dépôt de votre loi, vous placez la clientèle sur le «frontline». On les protège, on offre les services. Mais, dans l'autre côté, on ne peut pas les laisser aller non plus. Un exemple, ça a été testé par les journalistes, en heure de pointe, il y a plein de voitures Uber, ils ne répondent pas jusqu'à tant que le prix monte. Est-ce que vous trouvez ça normal?

Donc, il faut l'encadrer de cette façon-là. Vous voulez donner le dynamique? Fixez un maximum pour protéger la clientèle. Tant et aussi longtemps il y a les véhicules à l'intérieur de deux kilomètres, vous ne pouvez pas augmenter le prix. Ça va les exiger de répondre avec ça, au lieu de laisser la chance... oui, le premier arrivé, premier servi, le client choisit. Bien, on a assez entendu, il y a les gens qui sortent du bar, il y a les étudiants, il y a les urgents. Mais pourquoi la loi... on ne peut pas créer une loi pour protéger la clientèle en même temps? C'est vrai, le dynamique, ça va augmenter l'offre, vous avez raison. On s'adapte avec la période qu'on est actuellement avec les applications. Par contre, tant qu'aussi longtemps il y a des véhicules à l'intérieur de deux kilomètres on empêche les compagnies d'augmenter le prix. C'est ça que je vois, comment protéger la clientèle. Le service à la clientèle, protéger nos clients... notre clientèle aussi, on ne va pas les laisser bafouer nos règles, de faire n'importe quoi.

M. Campeau : Vous parlez aussi de l'électrification de la flotte. Bien, on ne peut pas être contre la vertu, là. J'ai moi-même une voiture électrique. Mais pourquoi vous la voyez de façon aussi importante? Parce que le but actuellement de ce projet de loi là, c'est essentiellement de donner un meilleur service aux clients, électrique, tant mieux. Mais de le mettre à l'intérieur de ce projet de loi là, est-ce que ce n'est pas utiliser un projet de loi pour deux choses différentes?

M. Cuong (Yung) : Non. Très simple. On parle de mobilité durable depuis... Moi, là, on a commencé le projet de taxi lorsque notre premier ministre a signé la COP21, hein? Nous, on dit : On va faire quelque chose, avec le Québec, on va travailler là-dessus. On a trouvé les fournisseurs. Bref, on a trouvé les véhicules pour taxi. Pourquoi le mettre dedans?

C'est très important. Vous, je vous ai dit déjà tout à l'heure, je ne serai jamais capable de concurrencer avec un gros comme Uber ni Lyft. O.K.?

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. Cuong, je dois vous interrompre ici parce qu'on doit passer du côté de l'opposition officielle pour l'échange. Alors, M. le député de La Pinière, vous avez la parole.

M. Barrette : Merci, Mme la Présidente. Alors, MM. Cuong, parce que c'est messieurs, M. Lopez, bienvenue. Je vais vous dire une chose, maintenant, depuis le temps qu'on est qu'on est en commission parlementaire, vous avez vraiment attiré l'attention, capté l'attention du ministre positivement. C'est un commentaire très... Alors, je vous en félicite. Vous placez les choses très correctement et vous le faites d'une façon objective parce que vous avez une longue expérience. Et c'est là-dessus où je veux aller un peu, là, sur votre longue expérience, en commençant par vous poser une question qui est une question de curiosité, là. C'est qui, le «whiz kid» parmi vous trois, là, qui développe des applications?

M. Cuong (Yung) : C'est moi.

M. Barrette : C'est vous? C'est vous qui écrivez la ligne de code?

M. Cuong (Yung) : Non. Moi, j'ai engagé, j'ai acheté... j'ai engagé une équipe de programmeurs pour le faire depuis 2003.

M. Lopez (Pierre) : C'est lui l'architecte général, les fonctionnalités.

M. Barrette : C'est vous, l'architecte. Bon, bien, félicitations!

M. Cuong (Yung) : C'est parce que, pour répondre aux questions, dans toutes les situations, il y a toujours une opportunité, hein? Moi, j'ai dispatché... je l'ai entraîné à dispatcher à l'âge de 12 ans aussi, chez Pontiac, avec la pédale, les radios, toutes sortes de choses. C'est là qu'il m'a amené à faire l'application.

M. Barrette : Je vous arrête, M. Cuong, parce que moi, j'ai beaucoup moins de temps qu'eux autres, ça fait qu'il faut qu'il faut que j'y arrive.

Alors donc, vous avez une expérience, puis, à juger de votre personnalité, je pense que vous avez joué avec les chiffres beaucoup pour comprendre et tirer des conclusions, puis ça m'apparaît assez clair. Donc, vous avez quelque chose qui est utilisable ailleurs, manifestement.

Vous avez abordé la situation d'une façon très claire, là, vous l'avez dit à plusieurs reprises, puis je vais joindre votre propos à celui du ministre. À un moment donné, le ministre a dit : Mettons de côté les compensations. Ça serait tellement simple si on mettait de côté les compensations et qu'on parlait effectivement des applications et du futur. Ça serait tellement simple. Et je joins ça à votre propos selon lequel... Aujourd'hui, là, vous nous dites, là : Les chauffeurs, là, ceux qui vont être dans l'industrie, là, ils vont avoir de la misère à être rentables, puis je vous cite : On n'est pas capables de compétitionner avec des gros comme Uber. Et ça, ce n'est pas sur une base de la qualité de vos applications, c'est sur la base du modèle d'affaires.

Mais parlons de ça, là, hein, parce que, quand vous dites ça, avec l'expérience que vous mettez sur la table, manifestement, vous avez un poids de la raison. Je l'ai perçu dans la réaction du ministre. Alors, s'ils ne sont pas rentables aujourd'hui, là, ou dans le futur, là, ça veut bien dire qu'il y a un problème de modèle d'affaires. Puis c'est vrai que les gens qui ont à être compensés, ils ont un problème puis qu'ils se font léser, là.

Je ne veux pas que vous commentiez là-dedans. Je veux que vous me disiez, là, c'est quoi les conditions qui vont faire, dans un monde idéal, celui qui... Je ne vous dis pas que vous avez le monde idéal, mais je vous dis que vous proposez quelque chose qui marche, et vous avez vu qu'il y a des conditions pour que ça marche en termes de modèle d'affaires, de rentabilité, et il faut un encadrement. C'est à peu près vos mots.

C'est quoi, les conditions économiques, là, qui vont faire en sorte que ces gens-là vont être capables de compétitionner?

M. Cuong (Yung) : Très simple. Pour compétitionner, premièrement...

M. Barrette : J'aime ça, moi, les réponses qui commencent par «très simple».

M. Cuong (Yung) : Oui. Mais non, mais c'est ma façon de parler. Désolé.

M. Barrette : Non, non, non. En général, les choses... Je vais vous dire une chose, en général, les solutions sont effectivement simples. Ce sont les discours des gens qui en parlent qui les complexifient. Je suis d'accord avec vous, c'est probablement simple.

M. Cuong (Yung) : Si on veut vraiment assurer la pérennité de l'industrie, comme vous avez mentionné, il faut avoir absolument un encadrement total. Premièrement, pour la qualité service, pour la clientèle, l'offre et la demande.

On peut augmenter l'offre d'une façon significative. Actuellement, l'offre est déjà augmentée. Uber, dans ce monde-là, est là. Vous avez raison, Uber, il peut mettre 10 000 chauffeurs aujourd'hui. Il ne l'a pas mis, O.K., mais demain

matin, par exemple, là, la loi est «free-for-all», il y a plein de monde qui va se syndiquer pour faire temps partiel. Veux veux pas, ça va réduire l'industrie du taxi, s'il n'y a pas un encadrement. Parce qu'aujourd'hui vous avez encore un encadrement sur Uber, ils sont quand même limités pour faire une certaine chose. Mais, à ce moment-là, augmentez l'offre de services pour le double. Pourquoi qu'on le laisse comme ça, «free-for-all»? La première année, là, mettez-les comme vous voulez, le client va choisir le meilleur d'application.

• (12 h 20) •

Moi, je ne trouve pas ça sain comme compétition, parce qu'on n'achète pas une tasse de café, on transporte les gens. Ça prend la qualité, ça prend ça. Je comprends, vous voulez... vous placez les clients sur le centre des discussions, mais j'aimerais vous préciser une chose, Mme Présidente : dans une game de hockey, ça prend deux joueurs. S'il y a le client, ça prend un prestataire de services. S'il n'y a pas de qualité du prestataire de services, il n'y en a pas de client. S'il n'y en a pas de client, il n'y en a pas d'autre.

Donc, il faut qu'on travaille avec un équilibre de tout. Nous, on est intermédiaires, mais bientôt le mot n'existera plus, comme répondant. Moi, je n'ai aucun problème d'être répondant, avec le projet de loi. Je suis déjà répondant de toute façon. Je contrôle déjà la qualité des véhicules, je fais l'inspection véhicule. Ça ne change rien pour moi.

Tout ce que je vous demande, de mettre un équilibre pour commencer. Avec le temps, on va voir. Pas de précipiter, parce qu'à la minute qu'on précipite trop vite, on va faire disparaître cette industrie. Pour moi, personnellement, je vous dis, je ne disparaîtrai pas. Je vous dis tout de suite, je ne disparaîtrai pas, parce que je suis déjà préparé. Avec la plateforme, depuis une dizaine d'années, ce n'est pas aujourd'hui... Je suis en train de compléter deux autres plateformes connectées avec le registre du bureau, connectées avec la STM. Le déploiement, c'est le 7 juillet, avec l'application. On s'en vient vers là, mais pensons un petit peu à nos travailleurs depuis les 40, 50 dernières années. Pensez à eux.

Donc, pour arriver à faire une transition harmonieuse...

M. Barrette : M. Cuong, je vous arrête pour des raisons de temps, là. Vous, là, vous êtes prêt puis vous vous êtes adapté, parce que vous aviez un bâilleur de fonds. Vous avez quelqu'un qui vous paie un montant tel que les chauffeurs, là, qui dépendent de vous, sont payés correctement, parce que c'est payé par le public. Vous avez de la misère... c'est-à-dire que, dans l'univers de la compétition absolue d'Uber, où tout le monde va être payé moins cher, ça va mal aller, hein?

M. Cuong (Yung) : Exact.

M. Barrette : Ça va mal aller, alors il faut un encadrement là aussi, là.

M. Cuong (Yung) : Exactement. Puis c'est parce que, comme je disais au début, je ne suis pas capable de compétitionner avec le dumping, oubliez ça, parce que nous, on a quand même une charge sur la structure d'opération qui nous permet de garder les employés avec les meilleures jobs possible sans rotation des employés, pour donner une meilleure qualité de service.

Demain matin, si on reçoit... on va créer le «free-for-all» comme ça, il va y avoir du dumping, moi, je vais être en danger, toute l'industrie va être en danger. On n'est pas capables de compétitionner avec ça parce qu'on est pris avec une charge sur le dos.

M. Barrette : Très bien. Alors, allons-y. Alors, le dumping, là, ce n'est pas... que tout le monde comprenne bien ce que c'est du dumping, là, c'est du dumping non pas d'un prix, d'un objet, mais c'est du dumping de la rémunération d'un travailleur. Bon.

M. Cuong (Yung) : Exactement. C'est du dumping humain que je vous ai dit.

M. Barrette : C'est du dumping humain. Bon, mettons les mots correctement sur les choses. Et ça, il n'y a personne qui peut compétitionner avec ça, c'est bien sûr.

M. Cuong (Yung) : Impossible.

M. Barrette : C'est impossible. Et c'est comme ça, et c'est la raison pour laquelle un simple propriétaire de permis ne peut pas battre Uber. Impossible.

M. Cuong (Yung) : Impossible. Ils vont disparaître.

M. Barrette : Ils vont disparaître, c'est tout, ou ils vont devenir des employés d'Uber, qui évidemment... dans l'expérience mondiale, ce n'est pas exactement eux autres qui créent des emplois à 50 000 \$ par année, là.

M. Cuong (Yung) : Oubliez ça, oubliez ça.

M. Barrette : Ce qui est l'objectif du gouvernement en place, n'est-ce pas? Mais il est capable technologiquement, vous en êtes la preuve, d'être aussi bon qu'Uber.

M. Lopez (Pierre) : Mais, si je peux me permettre, là, c'est pour ça, d'ailleurs, là, que ce qu'on suggère dans les recommandations ici, là, c'est un encadrement qui accepterait... qui permettrait justement à des taxis amateurs comme

des taxis réguliers qu'on connaît aujourd'hui, traditionnels, de pouvoir évoluer ensemble. Puis, s'il y a un encadrement qui est bien fait à travers cette loi n° 17...

M. Barrette : Il y a un encadrement aussi économique.

M. Lopez (Pierre) : Ça va pouvoir être réalisable.

M. Barrette : Exact, économique. C'est pour ça que vous avez, dans vos recommandations, des prix plancher, des prix plafond. Vous avez parlé de protéger le citoyen pour les excès de tarification dynamique. Ça, c'est un encadrement qui ne peut pas se faire autrement qu'en ayant des données en ligne et les plus globales possible.

M. Cuong (Yung) : Vous avez tellement raison que le tarif aussi qu'on souhaite... que ça soit établi par la CTQ, pas «free-for-all» comme ça. Demain matin, là, on revient ici, là, on envoie les messages à tous les usagers, les clients : Vous avez 20 \$ sur la prochaine course — un exemple — on est morts.

M. Barrette : Alors, le «free-for-all» est la version en langage commun de déréglementation tous azimuts gouvernementale. C'est ça, la réalité, là.

M. Cuong (Yung) : C'est ça.

M. Barrette : Bon. Vous mettez... Puis d'ailleurs je vais faire une autre parenthèse. Il n'y a personne que j'ai entendu ici, là, qui était contre la fusion des agglomérations et tout, là. La base du problème demeure le modèle économique, donc, qui demande un encadrement.

M. Cuong (Yung) : Exactement.

M. Barrette : Vous avez abordé, dans votre mémoire, l'électrification des transports et vous êtes allé aussi loin, je pense, que de dire que le projet de loi devrait servir à ça, forcer l'électrification.

M. Cuong (Yung) : Oui, exactement.

M. Barrette : Et là je pense que vous avez des expériences, là, dans votre univers, où ça peut être bien rentable par rapport à l'actuelle électrification. Parlez-nous-en donc.

M. Cuong (Yung) : C'est rentable sur toutes les lignes. Je vous explique pourquoi.

Pourquoi que j'ai mentionné... pourquoi que ça prendrait les voitures électriques? Actuellement, si je veux concurrencer avec les gros acteurs, moyennement... Financièrement, je n'ai pas de moyens comme eux... 10 milliards, toutes sortes de choses. Mais il faut qu'on offre quelque chose de plus pour la clientèle québécoise pour la même chose.

Moi, Téo Taxi, pourquoi j'ai déposé une offre pour Téo Taxi? Parce que je veux relancer Téo à cause de ça. C'est parce que, si on offre une plateforme numérique, on joue sur la même plateforme, le même pied d'égalité, on... mais je vais offrir le service à la clientèle avec une voiture électrique. C'est dans ce sens-là que je dis : C'est obligatoire qu'il va permettre d'assurer la pérennité de l'industrie. Ça répond à la question.

Deuxièmement, ça permet d'ajouter au Québec de vendre l'électricité, qu'on est le numéro un, O.K., au Canada, même le numéro un au monde, c'est Hydro-Québec. Parce que je suis allé en Chine, je ne sais pas si je vous l'ai dit, il y a une grosse différence entre le Québec puis là-bas. Puis pour la mobilité durable, la réduction des GES réduit le coût des opérations des chauffeurs. C'est ça que vous voulez. Par année, il y a une économie de 7 000 \$ à 10 000 \$. Avec le modèle d'affaires qu'on a présenté, avec ça depuis trois ans, ça rapporte sur toute la ligne pour la province de Québec. Ça ne coûte rien.

M. Lopez (Pierre) : Puis ce qui est... Excusez, ce qui est important au niveau du chauffeur aussi, c'est comme... s'il est travailleur autonome, bien évidemment, plus on réduit leurs dépenses, plus ça leur permet de faire un salaire intéressant.

M. Barrette : ...là-dessus, mais vous avez dit aussi dans votre présentation, M. Cuong, puis je pense que vous êtes tous d'accord, les trois, j'imagine, c'est qu'actuellement on s'en va, et c'est commencé, vers un problème de financement.

M. Cuong (Yung) : Exact. C'est très simple...

M. Barrette : Parce que demain matin, pour électrifier la flotte, là, il va bien falloir quelqu'un qui backe ça à quelque part, là.

M. Cuong (Yung) : Exact. Il y a deux choses. E-Taxi, c'est un concessionnaire. On importe les véhicules, on prépare, on vend aux chauffeurs, puis le chauffeur doit avoir un financement de quelque part. Avant le dépôt de la loi, on a déjà une commande de 50, on a déposé même la demande de 8 000 \$ au MTQ puis on a arrêté. J'ai arrêté ça tout de suite, c'est dangereux. Il n'y a plus personne qui a le coeur pour la fête en ce moment sur les voitures électriques. J'ai appelé la

Chine, ils ne sont pas contents, parce que les 2 000 véhicules sont déjà prêts. Oublie ça, là, ils disent : Non, non, non. J'ai dit que c'est dangereux, parce que Desjardins a mis un moratoire, parce qu'avant Desjardins ou FinTaxi finance un véhicule parce qu'il y a une valeur sur le permis qui est attachée. Le chauffeur est obligé de travailler, ça coûte 200 000 \$, il ne veut pas perdre.

Mais là, actuellement, on parle, la récompense à 250 000 \$ jusqu'à 850 000\$, peu importe le montant qu'on paie, il n'y a plus de valeur. Mais qui va prendre quoi en garantie sur le véhicule? Le chauffeur, il achète, là, répond à la question... ici, c'est très simple. Moi, je deviens un taxi demain matin, je décide. Dans six mois, là, je fais passer l'argent, je n'ai rien à perdre, je te remets le véhicule. C'est là que je vous l'ai dit. On rencontre un obstacle actuellement, fini, il n'y a plus personne qui finance le véhicule tant et aussi longtemps qu'on n'a pas une garantie de financement. Si vous, le ministre, vous vous êtes assuré que la pérennité de l'industrie va continuer, tout ça, mais sortez un programme comme la bourse pour électrifier les taxis. C'est juste ça qu'on vous demande.

M. Lopez (Pierre) : Puis, dans le fond, je pense que, dans d'autres industries aussi, il y a un peu des exemples, là, qu'on a vu. Même au niveau des PME, là, au niveau fédéral, par exemple, il y a les PPE qu'on appelle, les prêts aux petites entreprises, là, qui permettent à des paliers gouvernementaux de pouvoir garantir des prêts qui sont consentis à quelqu'un qui veut se lancer en affaires. Donc, c'est un peu le même principe, dans le fond, qu'on demande au niveau de notre recommandation ici, c'est de venir jouer ce rôle-là.

Évidemment, il y a déjà des argents qui sont réservés à la modernisation du taxi. On parle entre autres, là, du fameux 44 millions, là, qui est là depuis longtemps. Bien, c'est sûr qu'à travers 44 millions, il y a certainement suffisamment d'argent là-dedans pour garantir. On ne demande pas de payer, là, ce n'est pas demander d'avancer de l'argent ou de payer, mais c'est une caution ou une garantie. Donc, à ce moment-là, on pense que c'est réalisable puis on pense même que c'est nécessaire pour pouvoir en arriver à, finalement, mettre des voitures électriques sur le marché en grande quantité, réduire les émissions, vraiment faire un geste, là, qui va être remarquable.

M. Barrette : C'est bon. Il reste juste... même pas deux minutes. Je vais passer la parole à mon collègue député de Viau.

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

M. Benjamin : Merci. Merci, Mme la Présidente. Bonjour, messieurs. Donc, écoutez, je vous remercie pour votre présentation. Je vois là devant moi des entrepreneurs québécois et je pense qu'une des grandes responsabilités qu'a n'importe quel gouvernement, c'est de protéger le savoir-faire et aussi, c'est de protéger les entrepreneurs, les entrepreneurs du Québec.

Or, aujourd'hui, visiblement, à vous entendre, vous avez parlé, M. Cuong, d'un projet de loi incomplet et inéquitable, parce que c'est un... visiblement, je crois que c'est un projet de loi, selon vous, qui ne protège pas les milliers d'entrepreneurs québécois, les travailleurs autonomes québécois, donc, de par sa portée, de par son articulation.

La question que j'ai le goût de vous poser, c'est sur le... Dans votre mémoire, vous mentionnez quelque chose relativement nouveau, dans cette consultation, sur le transport adapté. Vous dites que le manque de chauffeurs en transport adapté ne serait pas dû à une pénurie de main-d'oeuvre, mais plutôt par un délaissement du transport adapté par les chauffeurs. Pensez-vous que le projet de loi n° 17 puisse aggraver cette situation? Et quelles seraient les conséquences sur les clients du transport adapté en termes d'accessibilité juste et équitable?

• (12 h 30) •

M. Cuong (Yung) : Ça pourrait être pire, M. le ministre, le projet de loi. Si vous déposez le projet de loi tel quel, qui ouvre la porte, écoutez mon expérience, là, je ne veux pas que quelqu'un qui me croit ou non... je vous demande d'aller vérifier. Si vous ouvrez la porte comme ça, à large, que les sociétés de transport gèrent de la façon qu'ils veulent, là où on va aller solliciter d'autres fournisseurs, c'est une erreur, on va perdre la qualité. Pourquoi? Le but, c'est de baisser le prix. Lorsqu'on baisse le prix, on aura moins de services puis on aura moins de chauffeurs qui sont intéressés. L'exemple est très clair, je l'ai dit dès le début...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. Cuong, je dois vous couper encore. Alors, je dois passer la parole à la députée de Mercier. C'est à son tour.

Mme Ghazal : Puis je n'ai même pas quatre minutes. Bonjour.

Moi, c'est la partie électrification du transport qui m'intéresse beaucoup. À la page 9, vous dites que, simplement en électrifiant 3 000 voitures, on diminue 76 500 tonnes équivalentes de CO₂ par année, donc c'est un énorme potentiel. Est-ce que vous diriez... qu'est-ce que vous répondez à la question... Est-ce que le projet de loi est contre la politique de la mobilité durable? Est-ce qu'il va freiner la politique de la mobilité durable?

M. Cuong (Yung) : ...pas contre. Indirectement, ça va freiner la modernisation, l'électrification des véhicules, comme je vous ai dit, qu'il n'y en a n'a plus de valeur sur les permis, il n'y a plus de financement. S'il n'y a plus de financement, il n'y a pas de voiture électrique.

Mme Ghazal : Donc, est-ce qu'on peut dire que le projet de loi n° 17, tel qu'il est mis... s'il est adopté tel quel, ça va, dans le fond, augmenter la congestion? Parce qu'on le répète, on le dit souvent, mais le ministre ne croit pas, ça fait

que je veux vous l'entendre... Est-ce qu'il va y avoir plus de voitures, ça va augmenter les gaz à effet de serre? Peut-être pas demain, mais après demain?

M. Lopez (Pierre) : Oui.

Mme Ghazal : Ça fait que c'est quelque chose que vous confirmez?

M. Cuong (Yung) : C'est très simple, encore une question très simple.

Avant l'arrivée Uber, on était... je parle des grandes villes, je ne parle pas de toute la province du Québec, parce que moi, je connais mieux Montréal. On est 4 400 taxis à Montréal. Depuis l'arrivée des Uber, il y a trois, quatre ans, ça a augmenté le nombre des véhicules à essence, donc ça émet plus de gaz à effet de serre. Quelqu'un qui me dit que ça n'augmente pas plus, ce n'est pas vrai. La preuve, on a des exemples partout, mais prenons... je ne compare pas avec New York. Prenons un exemple. Actuellement, je ne sais pas combien de chauffeurs qu'il a... Uber annonçait qu'il a atteint 11 000, 12 000 enregistrements... mettons, moitié. Si c'est moitié qui sont enregistrés chez Uber, bien il y en a moitié qui sont les véhicules qui roulent sur l'île de Montréal. Donc, l'émission de gaz à effet de serre, il y en a plus.

Mme Ghazal : Mais là on n'a pas les chiffres, c'est ça que vous dites, parce qu'en fait...

M. Cuong (Yung) : On n'a pas les chiffres parce que...

Mme Ghazal : ...il y a eu le projet pilote. Normalement, on devrait savoir combien il y a eu de voitures de plus, combien est-ce qu'on a eu d'émissions, mais on ne le sait pas. On ne le sait pas.

M. Cuong (Yung) : La seule chose qu'on peut savoir, c'est très simple, si on demande les données d'Uber, combien de chauffeurs, combien de jours qu'ils travaillent par année, donnez-moi ces montants des revenus, je vais vous dire combien de tonnes de gaz à effet de serre qui ont été émises. C'est très simple, donnez-moi ça, je vais vous le dire en deux minutes.

Mme Ghazal : C'est ça, il faudrait que... bien ils vont être là cet après-midi. On va leur demander qu'ils nous le donnent puisque le ministre, peut-être qu'il les a, mais il ne nous les a pas remis. Donc, on va leur demander.

Puis aussi, est-ce que vous avez... parce qu'on avait eu aussi M. Péladeau qui est venu nous parler... le Fonds vert. Il a parlé aussi du Fonds vert. Je ne sais pas si c'est lui, mais, en tout cas, ça a été question... Est-ce que c'est quelque chose aussi que vous avez regardé?

M. Cuong (Yung) : Moi, là, au taxi, on n'a pas d'intention de demander des subventions pour l'entreprise elle-même. On a juste inscrit le programme pour nous aider à installer les bornes de recharge pour les chauffeurs. Ce n'est pas pour moi tout seul. Puis le Fonds vert, le 8 000 \$, c'est applicable directement aux propriétaires. Ce n'est pas pour moi.

Mme Ghazal : ...c'est les gens qui achètent.

M. Cuong (Yung) : Donc, le 8 000 \$, la même chose pour le MTQ, j'en profite de l'occasion, de ça, le moment est très propice pour électrifier les voitures au Québec. Actuellement, on a 16 000 \$, 8 000 \$-8 000 \$. Le 44 millions, il n'y en a même pas de demande pour le moment. Puis le fédéral vient de sortir... il accorde 55 000 \$ plus taxes dans les dépenses, amortissements pendant les années ou un an, deux, ans, cinq ans, ça dépend, le chauffeur, il sauve un autre 4 000 \$, 5 000 \$.

Donc, le moment est propice pour le Québec pour aller de l'avant. Il obtient 20 000 \$ ou 21 000 \$, taxes incluses. Mais qu'est-ce qu'il faut attendre pour arriver à là?

Mme Ghazal : C'est ça, vous posez la bonne question, oui.

M. Cuong (Yung) : On a l'électricité, on a le programme d'Hydro-Québec, 1 600 bornes de recharge rapide d'ici 2027. On travaille actuellement pour avoir une liste où il faut installer les bornes de recharge, où il y a les taxis... un exemple, Centre Vidéotron au Québec, un exemple, palais de justice à Montréal, Casino de Montréal. On cible ces endroits-là qui vont permettre les chauffeurs de changer les véhicules tout de suite pour la recharge.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. Merci. Je suis désolée. On passe la parole à M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. J'y vais tout de suite dans l'appréciation du mémoire que vous avez déposé. Je trouve que, sur le plan humain, sur le plan économique et sur le plan environnemental, votre mémoire a une très grande qualité. J'en profite aussi pour dire que votre présentation est extrêmement convaincante. Vous êtes très éloquents sur la façon de dissiper la confusion qu'on essaie de créer, depuis le début du dépôt du projet de loi, entre la modernisation et la déréglementation.

On essaie de nous faire croire que, si l'on veut améliorer le taxi, bien il faut le moderniser, et, pour le moderniser, on a absolument des compagnies internationales qui vont imposer leurs modèles d'affaires à travers une déréglementation. Vous, visiblement, êtes capables d'innover, mais vous nous implorez de maintenir une réglementation. J'aimerais vous l'entendre le redire encore une fois qu'on peut faire les deux, on peut avoir une industrie qui a une réglementation

adéquate, mais qu'on peut aussi avoir une industrie qui se mesure à toutes les industries du taxi du monde entier sur le plan de la modernité, de l'efficacité et de la qualité.

M. Cuong (Yung) : En deux mots, en XXI^e siècle, on ne peut plus éviter avec la plateforme numérique aujourd'hui. Oubliez ça, on ne peut plus reculer en arrière. Il faut aller de l'avant avec ça. Mais, pour pouvoir encadrer l'industrie, pour pouvoir protéger les travailleurs, il faut que l'État nous aide à moderniser cette industrie-là en ayant un encadrement sur la législation, sur les règlements et puis tout en offrant quelque chose de plus aux clients, qui va ramener la clientèle vers nous. Donc, plateforme numérique, tarifs dynamiques que vous voulez avec les véhicules électriques, ça fait une image de marque pour le Québec. C'est juste ça que j'ai à dire.

M. Arseneau : Et, à défaut de maintenir une certaine réglementation, je vous ai entendu le dire à quelques reprises, on ne sera pas en mesure de compétitionner.

M. Cuong (Yung) : Impossible.

M. Arseneau : Pourquoi?

M. Cuong (Yung) : Bien, parce que l'industrie du taxi, il va y avoir... Je suis sincère, honnête à vous dire, le coût, le coût, le coût. J'investis énormément pour aller concurrencer de jour en jour. Malheureusement, ce n'est pas toute la province de Québec, les intermédiaires ont les moyens. Parce qu'il y a les petits, il y a les gros. Moi, j'ai la chance... J'ai plusieurs entreprises qui me permettent d'investir. On ne demande pas l'aide, mais on investit. Mais les petits s'éteignent. C'est est qui va prendre le marché? C'est les gros, c'est... La logique est là. Il y en a un qui monte, l'autre qui descend.

M. Arseneau : Et moi, ce que j'apprécie de votre présentation, c'est que vous dites : C'est à la fois bon pour les entrepreneurs, là, de pouvoir moderniser l'industrie, mais c'est aussi la clientèle qui va en bénéficier. Et quand on fait miroiter la question de la tarification dynamique, on le voit, on le présente souvent comme la huitième merveille du monde. Vous dites, là, déjà, à l'heure actuelle, on peut trafiquer un peu cette tarification-là, tout simplement...

M. Cuong (Yung) : ...

M. Arseneau : Oui, bien, expliquez-nous comment, parce que ça a passé très rapidement.

M. Cuong (Yung) : O.K. Très rapidement. Actuellement, là, il y a les journalistes, même à Radio-Canada... ce n'est pas moi qui l'ai dit... ils commandent un taxi, en heure de pointe ou peu importe, il y en a plein de voitures, ils ne répondent pas.

Une voix : Un Uber, pas un taxi.

M. Cuong (Yung) : Un Uber. Ils ne répondent pas jusqu'à ce que le tarif monte, puis là il y a quelqu'un qui pitonne. On ne protège pas la clientèle de cette façon-là. La petite fille qui sort de l'école a une urgence pour aller à la maison, elle est obligée de peser n'importe quoi pour 35 \$, au lieu de 15 \$. Ce n'est pas comme ça que je vois... comme protection pour la clientèle. Nous, on travaille toujours pour la clientèle depuis les débuts. On les protège, on offre le service, mais il faut qu'on continue vers ce sens-là.

La Présidente (Mme Grondin) : En 13 secondes, si...

M. Arseneau : 13 secondes? Bien, j'aurais aimé vous entendre parler du service adapté, par exemple, à l'extérieur de Montréal.

M. Cuong (Yung) : Un jour. Pas tout de suite. Ce n'est pas à moi, à nous...

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Arseneau : On vous attend. On vous attend dans nos régions.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup, messieurs.
Je suspends les travaux jusqu'à 15 heures cet après-midi. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 12 h 39)

(Reprise à 14 h 59)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Je constate que nous avons quorum... nos travaux de l'après-midi.

Je vais saluer les personnes qui sont devant nous, ce nouveau groupe, Trajectoire Québec. M. François Pepin, président, Mme Sarah V. Doyon, directrice, M. Mathieu Lavallée, administrateur, bienvenue. Bienvenue à la commission. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Ensuite, vous aurez un échange avec nos parlementaires. À vous la parole.

Trajectoire Québec

M. Pepin (François) : Merci, Mme la Présidente, et bonne journée. Merci aux membres, aussi, de la commission d'avoir invité Trajectoire Québec à ces consultations particulières sur le projet de loi n° 17.

• (15 heures) •

Trajectoire Québec intervient dans la représentation des citoyens et la promotion de leurs intérêts en matière de transport collectif. L'association soutient l'accès à des services de mobilité abordables, sécuritaires et de qualité partout au Québec. Notre présentation va s'articuler autour de ces quatre axes de notre vision.

Nous saluons la volonté du gouvernement et du ministre des Transports de revoir le transport rémunéré de personnes par automobile en vue d'assurer la sécurité des passagers, la transparence du prix des courses et de nouveaux modes de mobilité. En ce sens, nous accueillons favorablement le projet de loi n° 17.

Trajectoire est heureuse de constater que plusieurs de nos recommandations faites en 2016, lors d'une consultation précédente, ont été retenues. Pensons notamment aux innovations technologiques pour accroître l'offre de services et au maintien de certains privilèges exclusifs au taxi traditionnel. Nous réitérons que, pour Trajectoire, les diverses formes de partage d'automobile doivent être considérées comme faisant partie de la mobilité durable, et ce, au bénéfice de la population. Je cède la parole à Mathieu Lavallée.

M. Lavallée (Mathieu) : Bonjour à tous. Donc, pour aborder d'abord la question de l'abordabilité des services, justement, pour les usagers, sur la question de la tarification dynamique, la tarification qui est proposée, dynamique, donc, oui, à l'article 90, qui offre une tarification transparente, qui est bénéfique pour l'utilisateur, particulièrement dans les périodes de faible demande, durant laquelle on peut s'attendre à ce qu'il y ait des prix plus bas... Par contre, lorsqu'il y aura justement forte demande, à l'opposé, on peut s'attendre à ce que les prix dépassent la capacité de payer pour plusieurs usagers.

Rappelons qu'en août 2017 l'industrie du taxi avait recommandé que la tarification dynamique soit appliquée aux courses, oui, commandées par application mobile, pourvu qu'elle respecte les balises de prix maximum établi par la Commission des transports du Québec, avec une variation maximale de 50 % à la hausse ou à la baisse. Donc, pour contrer cet effet pervers de la tarification dynamique, Trajectoire propose d'instaurer un tarif plafond pour les courses qui sont demandées par application mobile.

Sur la question du covoiturage, l'article 6 du projet de loi, donc, qui définit le transport rémunéré dès lors que ce transport permet à quiconque d'en tirer un revenu, même si c'est insuffisant pour en tirer un profit, selon notre compréhension, cette définition-là inclut, à ce moment-là, le covoiturage. Cependant, on assiste aussi à une libéralisation de la tarification du covoiturage, parce que l'ancienne définition de la contribution financière la limitait, donc, au partage des frais d'utilisation de l'automobile. Trajectoire voit d'un très bon œil cette modification-là à la loi. Elle va permettre probablement d'augmenter le nombre de chauffeurs qui vont être intéressés à faire du covoiturage, grâce entre autres aux incitatifs financiers qui sont désormais permis et qui vont augmenter ainsi la part modale de ce mode de déplacement plus durable.

Pour ce qui est des partages de course, l'article 59 du projet présentement permet à un chauffeur d'offrir de transporter plus d'un passager qui a demandé séparément... qui ont, pardon, demandé séparément une course à l'intérieur du même parcours. Cette nouvelle possibilité offre plus de choix de courses à l'utilisateur. Ça réduit aussi le prix de la course pour les passagers. Par contre, tout ça est vrai à condition que le partage des frais de la course soit vraiment appliqué et qu'on puisse s'en assurer. Pour assurer, donc, les retombées positives de cette mesure-là pour le client, nous vous proposons d'instaurer un système de facturation qui soit transparent pour l'utilisateur et qui détaille le prix de la course par tronçons partagés et non partagés.

Sur la question de l'accès à des services qui soient sécuritaires et plus spécifiquement sur l'identification visuelle des véhicules, comme le prévoit, à l'heure actuelle, l'article 53 du projet de loi puis pour assurer la sécurité des passagers, il est effectivement essentiel que les automobiles autorisées à faire du transport rémunéré de personnes soient identifiées afin que les usagers soient certains d'entrer dans la bonne voiture. Au niveau des taxis, avec le lanternon, ça ne pose pas problème. Par contre, pour les autres services qui utilisent généralement des autocollants dans le pare-brise arrière, il serait préférable que l'autocollant soit placé à l'avant du véhicule, tout simplement parce qu'il est plus naturel pour l'utilisateur de tenter d'identifier la voiture par l'avant au moment de son arrivée.

D'autre part, à notre avis, il doit aussi y avoir confirmation de la prise en charge sur les deux appareils mobiles et pas seulement au niveau... au moment, pardon, de la commande, mais aussi au moment de l'embarquement. Et ça, ça serait autant pour le chauffeur que pour l'utilisateur. Le chauffeur a donc, oui, à l'heure actuelle, sur des plateformes qu'on connaît, le nom et la photo du passager à accueillir, même chose du côté de l'utilisateur à propos du chauffeur. C'est une façon simple de s'assurer pour l'utilisateur qu'il est dans la bonne voiture avec le bon chauffeur. On propose malgré tout que les applications mobiles confirment la prise en charge sur l'appareil de l'utilisateur, sur celui du chauffeur également à l'étape de l'embarquement pour éviter des erreurs sur la personne.

Mme V. Doyon (Sarah) : Donc, je vais poursuivre concernant la qualité des services.

Donc, au niveau du partage des données, les articles 80 et 86 prévoient que les données concernant les lieux d'origine et de destination seront transmises à la commission et au ministre. Et, de notre point de vue, pour assurer l'amélioration

des services de transport collectif, Trajectoire recommande que les renseignements concernant les courses effectuées soient aussi accessibles aux sociétés de transport et aux autorités compétentes pour leur permettre de développer et de bonifier leurs services.

Pour la qualité du service, le cadre réglementaire présentement en place offre aux utilisateurs des mécanismes indépendants, comme le Bureau du taxi de Montréal, afin de signaler un niveau de service inadéquat. Cependant, l'actuel projet de loi ne mentionne aucun de ces mécanismes. Donc, si les systèmes de transport offrent eux-mêmes des outils d'évaluation à la fin d'une course, ça ne garantit pas un suivi par la CTQ ou par la SAAQ. Il serait donc important qu'un suivi soit effectué, à tout le moins lors du renouvellement des différentes autorisations.

Trajectoire propose donc que les applications mobiles utilisées par les systèmes de transport intègrent obligatoirement un mécanisme de plainte afin de permettre aux usagers de déposer facilement une plainte contre un chauffeur inadéquat, et ce mécanisme devrait assurer une transmission automatique de la plainte auprès de la SAAQ ou de la CTQ. Et nous proposons aussi que les usagers puissent déposer une plainte à un endroit unique, neutre et dédié, semblable au Bureau du taxi de Montréal.

On a des préoccupations aussi au niveau du transport adapté, puisque le projet de loi en fait très peu mention, bien qu'il constitue un service essentiel de transport pour les personnes les plus vulnérables de la société. En effet, plus de 70 % des déplacements du transport adapté au Québec sont effectués en taxi, et les changements majeurs envisagés dans ce projet de loi soulèvent une interrogation. Est-ce qu'il y aura une offre de transport adapté suffisante à tout moment et sur tout le territoire? Donc, on recommande que les positions présentées par les groupes de défense des usagers du transport adapté, tels que le COPHAN ou l'ARUTAQ, que vous avez entendus plus tôt, soient considérées par la présente commission.

Finalement, notre quatrième axe, assurer d'offrir des services partout sur le territoire. Concernant les limites territoriales, les articles 28 et 33 du projet de loi prévoient les limites de territoire de desserte d'un système de transport. Cette disposition comporte l'avantage majeur de permettre une couverture adaptée à la réalité du territoire québécois, tant en zones urbaines que rurales. Toutefois, les systèmes de transport pourraient se retrouver majoritairement dans les territoires où la demande est la plus forte et délaissier ainsi les territoires moins peuplés. Le projet de loi n° 17 ne doit pas aboutir à une perte de services pour les citoyens à l'extérieur des centres urbains ou des centres-villes.

Donc, sans avoir de proposition concrète à faire, Trajectoire souhaite que des dispositions soient prévues afin d'assurer une équité dans la répartition territoriale des services de taxi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il vous reste une minute... un petit peu plus.

Mme V. Doyon (Sarah) : Une minute. Tu veux-tu conclure? Un petit peu plus... Juste une petite chose sur le covoiturage. On est en faveur de la limite de quatre courses par jour, mais en défaveur de la limite de 100 kilomètres par jour puisque ça éliminerait des services de covoiturage interurbain qui sont très appréciés, efficaces et abordables pour les usagers.

M. Pepin (François) : J'attire aussi votre attention sur la définition du transport collectif, service par taxi en transport collectif, qui est très restrictive et qui empêcherait les sociétés de transport, effectivement, de faire du transport sur demande.

En conclusion, bien que le projet de loi cherche à placer l'utilisateur au coeur de la réforme et répond à plusieurs de nos demandes passées, il constitue une révolution majeure de la façon d'encadrer légalement l'industrie du taxi. Il est donc difficile de concevoir clairement comment les choses vont réellement se dérouler une fois la nouvelle loi en vigueur. À cet effet, nous avons soulevé certaines interrogations et fourni certaines suggestions. Trajectoire demeure en faveur du projet de loi n° 17, qui favorise l'émergence de nouveaux modes de mobilité, multipliant ainsi les choix de mobilité durable pour les citoyens, mais un suivi annuel de l'évolution...

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

M. Pepin (François) : ...de la situation sera nécessaire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, merci beaucoup pour cette présentation. Maintenant, la parole est au ministre, et vous allez pouvoir échanger.

• (15 h 10) •

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, messieurs dames. Bienvenue. Très heureux de vous recevoir. Avant de débiter, je veux que vous me fassiez un peu le portrait... On va parler de Montréal pour commencer. Vous connaissez bien Montréal. Vous connaissez bien l'offre à Montréal. Vous connaissez bien l'offre de taxi, le nombre de permis qu'il y a à Montréal, les nouvelles technologies, pour ne pas nommer Uber, Eva, qui a mis en place son application aussi, Lyft, qui sera peut-être au Québec aussi dans un an, deux ans. On ne le sait pas, mais on en a entendu parler, nécessairement, par eux.

Le modèle de transport change, évolue. On parle aussi de changer les comportements des gens. On souhaite, dans le futur, dans notre politique de mobilité durable, vous le savez, on veut réduire l'auto solo. On veut amener les gens à utiliser le transport en commun. Pour la première fois, je le mentionnais voilà 48 heures, pour la première fois à Montréal, en 2018, il y a moins de véhicules immatriculés. Pas beaucoup, mais il y a une baisse de 0,1 %. 0,1 %, pas énorme, mais il y a une baisse. Contrairement à ce que plusieurs peuvent dire, là, où il y aurait une augmentation, il y a une baisse du nombre de véhicules immatriculés.

L'offre comme telle à Montréal présentement... Vous m'avez entendu dire aussi : Il y a moins de taxis par habitant à Montréal aujourd'hui, en 2019, que voilà 40 ans. Pour certains, il y en a assez. Si je fais le parallèle entre les nouvelles

technologies et l'industrie du taxi, je reste persuadé qu'il y a encore beaucoup de place pour l'industrie à aller chercher de la clientèle, aller chercher des parts de marché. La vision que vous avez, là, de l'industrie comme telle présentement à Montréal, selon vous, est-ce que l'offre est adéquate avec ce qu'on a comme potentiel de demande à la ville de Montréal?

M. Pepin (Français) : Je vous dirais qu'il faut le voir comme un système dans son ensemble, où le transport collectif traditionnel est le coeur du réseau, et, effectivement, des services complémentaires comme le taxi et autres transports rémunérés par automobile viennent compléter l'offre de services comme telle. On a vu, au cours des récentes années, effectivement, l'apparition de nouveaux types de services qui sont très prisés par la population, parce qu'essentiellement le citoyen cherche d'avoir le plus de choix possible et des choix qui sont plus abordables, moins dispendieux.

De ce côté-là, on se souvient, il y a trois, quatre ans, l'offre de service de taxi à Montréal était très critiquée, non pas nécessairement en termes de quantité mais surtout en termes de qualité, et on a quand même senti un virage qui s'est opéré du côté de l'industrie du taxi, essentiellement grâce à l'arrivée d'une certaine concurrence. Donc, dans ce sens-là, c'est un bon message, mais il faut quand même faire attention. On se souvient justement qu'il y avait eu le rachat de permis de taxi parce qu'il y avait trop de taxis dans les années 80 et il y avait aussi, avant l'apparition des territoires d'agglomération, il y avait des compétitions vraiment féroces au centre-ville. Donc, c'est pour ça qu'il faut quand même bien encadrer l'offre de services pour qu'elle soit bien répartie sur le territoire.

M. Bonnardel : Bien encadrer l'offre de services sur le territoire. Vous le savez où ça s'en va, là. On abolit les territoires d'agglomération. Vous m'avez entendu maintes et maintes fois dire que, pour moi, en 2019... je pense que pour la majorité des gens qui sont venus nous voir, hormis les taxis, que ces territoires, ça n'avait plus aucun sens d'aller porter un client sur un autre territoire qui n'est pas le mien puis ne pas être capable de revenir, exemple, si je pouvais aller dans un autre territoire ou celui d'à côté. Je pense que tout le monde en convient que c'était inadéquat, dans un contexte de mobilité, aujourd'hui, quand tu veux réduire l'auto solo, de dire : Bien, le taxi aussi, il revenait solo, puis ce n'est pas bon de revenir solo. Puis, de toute façon, c'était un revenu additionnel pour lui aussi d'être capable de ramener un client, puis de l'amener peut-être à une autre destination, puis de revenir à son port d'attache par la suite.

Il reste qu'aujourd'hui il pourrait y avoir... puis tantôt, M. Cuong le mentionnait... parce que je l'ai déjà dit aussi, présentement, avec le projet pilote d'Uber, il pourrait y avoir 10 000... je dis 10 000... 15 000 chauffeurs de plus, automobiles de plus. Ce n'est pas le cas. Ce n'est pas le cas. Il y a un certain équilibre entre l'offre et la demande. Il y aura d'autres joueurs. Il y en a un autre, là. On va les recevoir, je pense, tantôt, là, Eva, qui sont là, qui a un modèle d'affaires complètement différent avec principe de coopérative.

Mais quand vous dites : Il faut... pas équilibrer, là, mais balancer l'offre ou trouver un équilibre, est-ce que vous... Montréal me demandait : On veut gérer notre propre offre à Montréal. Si on fait ça, on revient un peu... Les tenants ou les principes mêmes de la loi, c'est d'ouvrir ce marché puis de permettre à tous ceux qui utilisent ça, de façon traditionnelle ou par l'application mobile, d'avoir des choix. Vous l'avez dit un peu tantôt, là. Est-ce qu'on fait la bonne chose ou il faut être différent pour Montréal que pour le reste du Québec?

M. Pepin (Français) : Je dirais que les territoires d'agglomération avaient le défaut d'être fixes. Les frontières étaient immuables. L'avantage qu'il y a dans ce projet de loi là, on le mentionne, c'est qu'effectivement les fournisseurs de services vont demander un permis et peuvent se définir un territoire. À ce niveau-là, la CTQ peut quand même coordonner l'étendue des territoires, les frontières des territoires pour chaque répondant d'un service de taxi pour, à ce moment-là, s'assurer d'une bonne couverture du territoire. Ça demeure beaucoup plus souple comme approche, d'après ce qu'on en comprend, qui peut effectivement permettre cet avantage-là.

Vous avez raison, au niveau du partage des courses, entre autres, et du hors territoire, là, les courses... les retours qui étaient à vide, ça fait juste offrir plus de choix pour le client et, en plus, ça peut diminuer le nombre d'autos en circulation, qui demeure aussi un objectif. Il ne faut pas que... Comme vous le disiez, 10 000, 15 000 voitures de plus, ça peut entraîner des problèmes de congestion. Donc, oui, libéraliser, mais, en même temps, il faut quand même avoir une approche, là, qui permet... qui pose certaines balises.

M. Bonnardel : Donc, qu'on souhaite abolir ces territoires d'agglomération autant pour le transport adapté que pour le transport conventionnel, traditionnel, pour vous, c'est une bonne chose.

M. Pepin (Français) : Oui, à ce niveau-là, oui, parce qu'effectivement, actuellement, ça posait plus de problèmes qu'amener des solutions. Et on se souvient de la raison initiale, là, c'était effectivement pour assurer une couverture du territoire. Mais il y a d'autres façons d'assurer cette couverture du territoire là.

Mme V. Doyon (Sarah) : C'est quand même une de nos préoccupations qu'il y ait une répartition territoriale adéquate ou, en tout cas, suffisante pour qu'il y ait une équité entre les territoires, que tous les usagers aient accès à des services. Puis, si on reprend le cas de Montréal, on peut se demander si, en période de forte demande, tous les taxis vont être au centre-ville puis dans Pointe-de-l'Île. Il n'y aura personne qui va être capable d'obtenir un taxi ou alors les délais vont être extrêmement longs. Ça reste une de nos préoccupations.

M. Bonnardel : Vous émettez certaines craintes pour la tarification dynamique. Vous dites : Il faudrait peut-être amener un prix plafond. Vous ne pensez pas que la concurrence, encore une fois, est le meilleur rempart contre ça? Ce que je veux dire, encore une fois, je l'ai répété maintes et maintes fois, mais le citoyen, l'utilisateur a quatre applications sur son

téléphone, cherche un transport, a le temps de magasiner quelque peu, regarde le prix de la course du point A au point B, le temps avant de recevoir le véhicule en question. Vous ne pensez pas que ça, c'est le meilleur rempart contre... la concurrence comme telle versus un prix plafond?

M. Pepin (François) : Si c'est un rempart, ce n'est peut-être pas le meilleur. Je vais vous donner un autre exemple : le transport aérien régional au Québec, où les tarifs sont extrêmement élevés parce qu'il n'y a pas de concurrence, justement. De ce côté-là, la concurrence peut amener un certain rempart. Mais on a vu dans le passé, entre autres à Montréal, des courses au jour de l'An qui étaient sept à 11 fois le prix de base. Bien, c'est ça, il y a quelque chose... À un moment donné, il faut que ça demeure réaliste et qu'on se dise : Il y a moyen de fixer une balise inférieure pour les réductions et supérieure pour les augmentations.

M. Bonnardel : Vous avez raison que, pour ne pas le nommer, mais il y avait un joueur qui faisait ça, et ce monopole, on l'enlève à ce joueur. Alors, c'est pour ça que je vous dis : Si, demain matin, j'ai quatre applications puis, encore une fois, il y a l'application unique que M. Cuong souhaite, et certains autres, Taxi Québec, qui va uniformiser, consolider tous les taxis du Québec, exemple, et les autres technologies, puis que j'ai le temps de magasiner, c'est là peut-être que je vais ressortir gagnant en me disant : Bien, je prends celui-ci. Il va peut-être me coûter 2 \$ de plus, mais le véhicule va être devant moi dans quatre minutes au lieu de 12.

M. Pepin (François) : Il va peut-être coûter 2 \$ de moins aussi, là. Ça, vous avez raison là-dessus. Mais c'est pour ça qu'on dit qu'effectivement ça prend un suivi de l'évolution du marché, parce que c'est quand même une nouvelle façon de fonctionner et qu'à ce niveau-là... Entre autres, là, vous demandez que les origines et destinations des déplacements soient transmises aux autorités gouvernementales. Bien, ça serait peut-être une bonne chose que toute l'information des courses, incluant le prix, incluant les différentes données, à ce moment-là, soit transmise.

• (15 h 20) •

M. Bonnardel : Bien, ça, je peux vous rassurer. Je l'ai dit au BTM, au Bureau de taxi, parce que certains imaginaient, là, qu'on allait travailler en vase clos, là, en silo, pour moi, c'est impensable de parler de PMD, réduire l'auto, changer les comportements des gens sans être capable de partager ces données, exemple, avec la STM ou les sociétés de transport, puis d'être capable de moduler, puis de se préparer, puis de se dire où on s'en va puis quels sont les comportements que les gens changent, ou améliorent, ou modifient, pour être capable justement d'amener que ce soit le Bixi ou que ce soit les trottinettes électriques à des endroits où le premier et le dernier kilomètre que... vous connaissez très bien le terme, c'est l'objectif que j'ai, qu'on a, d'amener les gens à rentrer peut-être à Montréal sans leur voiture, ou, s'ils rentrent à Montréal, qu'ils prennent le REM, ou qu'ils prennent le train, ou le métro pour être capable de se transporter à Montréal avec le transport en commun.

Donc, je veux vous amener sur un point où vous parlez... le concept de partage de courses. On n'en a pas beaucoup parlé, là, depuis le début de ces consultations, là, puis vous parlez, donc, d'instaurer un système de facturation détaillant le prix de la course par tronçons partagés et non partagés. Donnez-moi un peu ce principe ou cette pensée que vous avez face à ça.

M. Pepin (François) : Bien, en fait, il y avait déjà eu un projet pilote à Montréal, par le Jour de la Terre, où il y avait effectivement des courses partagées. Ça veut dire qu'essentiellement les deux individus ne rentrent pas nécessairement dans le taxi au même moment, et au même endroit, et à la sortie aussi.

Alors, il faut que le partage des coûts de cette course-là soit très clair. Le premier tronçon où la personne est seule, le deuxième tronçon où les deux personnes sont ensemble, que c'est supposé être partagé au niveau du coût, et le dernier tronçon, c'est peut-être la deuxième personne qui est seule. Donc, il faut que, pour le client, ça soit quand même... et c'est difficile de le savoir d'avance, là. Donc, il s'agit effectivement que la facturation soit claire pour que les gens comprennent bien ce qu'ils paient.

M. Bonnardel : Est-ce qu'on peut faire plus, justement, pour améliorer cette sorte de «pooling» ou de covoiturage dans la loi? Vous parlez aussi du quatre courses, 100 kilomètres, vous me dites : Gardez le quatre courses, mais enlevez le 100.

M. Pepin (François) : Bien, le 100 kilomètres, le problème, c'est surtout en région ou au niveau de l'interurbain, effectivement. Montréal-Québec, c'est plus que 100 kilomètres, donc c'est... et en région aussi, les endroits à faible densité. C'est une piste de solution intéressante, le covoiturage, mais le 100 kilomètres vient mettre une limite, là, qui nous semble exagérée.

Mme V. Doyon (Sarah) : Bien, qui va mettre fin à certains services qui marchent bien, si on pense à Amigo Express, par exemple. Tu sais, Québec-Montréal, effectivement, c'est plus que 100 kilomètres, c'est relativement bien desservi par d'autres modes, comme l'autobus. Par contre, des destinations... Mont-Laurier—Montréal, il n'y a pas tant de services d'autobus efficaces et flexibles. Peut-être que, si on empêche le covoiturage de plus de 100 kilomètres, bien là on vient de forcer des gens à prendre leur auto seuls pour faire ce trajet-là.

M. Pepin (François) : Mais la limite de quatre courses par jour est effectivement une approche astucieuse.

M. Bonnardel : ...entre celui qui fait du commercial puis celui qui le fait, pas pour lui-même, là, mais, en tout cas, pas dans un intérêt mercantile, disons, là. Mon collègue de Beauharnois...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Beauharnois, il vous reste 10 min 20 s.

M. Reid : Parfait. Merci. Merci d'être là. Rapidement, en fait, au niveau de la section transport adapté, je reviens sur ce que le ministre mentionnait, où on parle d'agglomération. Vous proposez, en fait, que l'abolition d'agglomération pour le transport adapté serait une bonne chose. C'est ce que je comprends ici, tandis qu'en opposition vous dites, pour le taxi régulier, si je peux l'appeler ainsi, vous avez certaines inquiétudes, parce qu'à quelque part, s'il y a un événement à un endroit x, donc le nombre de taxis ne sera peut-être pas disponible partout sur le territoire. Mais le transport adapté, lui, est-ce que cette situation-là pourrait se produire?

M. Pepin (François) : Pour le transport adapté, cette situation-là pourrait se produire, mais le principal danger du transport adapté, c'est que les chauffeurs qui font du transport adapté soient attirés par les courses du taxi régulier ou d'autres modes qui sont mieux rémunérés, qui seraient plus lucratifs pour eux, et délaisser le transport adapté. À ce niveau-là, c'est quand même un service essentiel pour une population qui est une des plus vulnérables au Québec. Donc, c'est important de s'assurer de certaines balises aussi pour à tout le moins assurer de maintenir l'offre de services ou, sinon, la développer, parce qu'on sait qu'il y a un taux de croissance supérieur à 5 % par année.

M. Reid : O.K. Au niveau de la formation, toujours dans le transport adapté, vous parlez... seuls les chauffeurs qualifiés qui utilisent un taxi puissent... la formation, vous la décrivez comment, actuellement, au niveau du transport adapté? Parce que moi, j'ai des situations où ce n'était vraiment pas bien encadré, et puis la personne s'est ramassée quasiment dans le fond du taxi, à un certain moment donné. C'est une... je ne la raconterai pas, mais l'histoire est drôle. Je ne la raconterai pas ici, mais...

Il y a des propositions... Il y a une façon de faire qui existait avant, il y en a une nouvelle. Comment vous voyez ça actuellement?

M. Pepin (François) : Bien, au niveau de la formation, on comprend qu'il y avait peut-être des formations qui étaient inappropriées avec les outils technologiques de GPS aujourd'hui, mais par contre, au niveau du service à la clientèle, surtout une clientèle particulière, c'est important qu'il y ait des standards puis qu'il y ait une formation qui soit uniformisée à travers le Québec, peu importe qui la diffusera, que ça soit la SAAQ ou... on parlait justement de pouvoir maintenir le bureau du taxi qui, effectivement, joue un rôle important dans la région de Montréal. C'est quand même la moitié des permis au Québec.

Donc, c'est d'uniformiser et de s'assurer que la formation soit axée sur les bons aspects, entre autres le service à la clientèle et le comportement avec les clientèles spécifiques.

M. Reid : Une autre question sur un autre point. La création ou l'existence d'une plateforme numérique québécoise pour la gestion du transport adapté, est-ce que c'est quelque chose qui existe, qui est envisageable, qui pourrait être intéressant pour élargir davantage le service?

M. Pepin (François) : Bien, au niveau du transport adapté, c'est la plateforme numérique. Je sais qu'il y a plusieurs logiciels qui sont utilisés par plusieurs transporteurs, là. Je ne pourrais pas vous dire s'il y a quelque chose qui pourrait être en développement. Puis comme on le souligne, ce n'est pas notre domaine d'expertise, le transport adapté, mais...

M. Reid : La gestion se fait comment? Elle se fait avec les entreprises de taxi, la gestion du transport adapté?

M. Pepin (François) : En général, oui. Bien, en fait, il y a des minibus, mais on sait qu'à Montréal c'est plus de 80 % en taxi et, dans le reste du Québec, c'est plus de 70 % des déplacements qui se font par taxi. Donc, c'est important comme mode de transport.

M. Reid : Et ça, c'est... Donc, si moi, j'appelle, j'appelle tant d'heures d'avance la compagnie de taxi, qui réserve un transport à un certain moment donné.

M. Pepin (François) : En fait, comme à Montréal, je vais vous donner l'exemple, vous appelez la STM, et c'est elle qui vous envoie le taxi. Donc, c'est elle qui choisit le type de véhicule, minibus ou taxi. Donc, il y a quand même un rôle du transporteur local qui est important, là, dans la distribution du travail, si on veut.

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

M. Campeau : Merci. On mentionne, dans votre mémoire, que les systèmes de transport pourraient se trouver majoritairement dans les territoires plus peuplés et délaisser les territoires moins peuplés. Je comprends, mais, par rapport à la situation actuelle, est-ce que ce n'est pas déjà la même situation? Et, en changeant les limites d'agglomération, est-ce que ça ne devrait pas améliorer la situation?

M. Pepin (François) : Vous avez raison sur ce point-là. Je vous dirais, si, effectivement, on a des limites de territoire — on n'appelle plus ça des agglomérations — mais qui sont, justement, plus souples ou mieux coordonnées, adaptées... En fait, il pourrait même y avoir superposition de certains territoires de répondants de services de taxi. Donc, ça permet d'ajuster l'offre de service à l'ensemble du territoire.

Mais il y aura peut-être, effectivement, toujours des zones non desservies, malheureusement, par manque d'intérêt local ou d'entrepreneuriat de certaines personnes, mais ça... Quand même, je pense, l'approche qui est proposée permet probablement d'avoir une meilleure chance de couvrir ces territoires-là.

M. Campeau : Moi, ça me dérange un petit peu quand vous dites «plus souple». Je ne suis pas nécessairement contre votre idée, là, j'écoute, tout simplement. Il y a une différence entre plus souple et pas de limite d'agglomération. Vous, vous parlez d'agrandir les limites d'agglomérations? C'est ce que vous voulez dire par «plus souple» ou...

M. Pepin (François) : Je dirais, dans la loi... dans le projet de loi actuel, ce qu'on trouve, c'est que chaque répondant de service, effectivement, en demandant son permis, propose un territoire. C'est à ce moment-là que la Commission des transports du Québec a un levier pour voir si ce territoire-là est satisfaisant et, en en parlant avec le répondant qui postule, peut-être, effectivement, redessiner légèrement son territoire pour avoir une meilleure coordination avec les autres territoires.

M. Campeau : Mais je comprends mieux ce que vous voulez dire par «plus souple».

Étant donné que vous ne représentez pas un groupe de propriétaires de taxis, mais des citoyens en matière de transport collectif, j'aimerais ça que vous me parliez de comment vous voyez la formation actuelle des chauffeurs puis est-ce que c'est adéquat, pas adéquat. Parce que, comme le ministre l'a souvent mentionné, c'est assez disparate un peu partout au Québec, mais il y a beaucoup plus d'heures à Montréal, beaucoup moins d'heures en région. Bon, c'est peut-être un peu normal qu'il y ait plus... que ce soit plus difficile conduire dans une ville qui est plus peuplée. Qu'est-ce que vous auriez à dire sur la formation? Avez-vous des commentaires là-dessus?

M. Pepin (François) : Écoutez, je vous dirais que peu importe la région du Québec, il y a effectivement... C'est arrivé à tout le monde d'avoir un chauffeur qui ne connaissait pas le territoire, et, à Montréal, la formation était vraiment axée sur la connaissance du territoire. Bien, comme je disais, avec les outils technologiques d'aujourd'hui, c'est peut-être moins nécessaire et c'est peut-être plus important de la standardiser et de l'axer vraiment sur le service à la clientèle à ce moment-là.

• (15 h 30) •

M. Campeau : O.K. Vous nous mentionnez aussi qu'il y a plusieurs aînés qui n'ont pas de téléphone intelligent et qui ne profiteront pas des économies. Ils ne profiteront pas des hausses de prix non plus si c'est à la hausse, par exemple. Ça dépend comment on le regarde, là. Mais je ne vois pas beaucoup de solutions à ça. En voyez-vous?

M. Lavallée (Mathieu) : En fait, pour peut-être revenir un peu sur une des questions de M. le ministre tantôt, la question de la tarification dynamique, mais de son encadrement, justement, pourrait devenir en partie une solution, dans la mesure où, si on n'est pas... pardonnez l'anglicisme, là, mais, si on n'est pas dans un «free-for-all», qu'on ne se retrouve pas dans une situation où tout le monde s'en va sur, justement, les plateformes technologiques et que, là, il y a un vide très prononcé du côté du taxi traditionnel, qu'il a justement cette population-là qui n'a pas de téléphone intelligent, n'a ni accès, donc, à la technologie ni accès aux tarifs dynamiques et n'a pas non plus une offre de services qui est adéquate, parce que tout le monde est sur l'autre plateforme. C'est un... Je fais un pont entre les deux, mais c'est un peu ça aussi, la question de l'encadrement du tarif dynamique permettant, entre autres, d'apporter en partie une solution là-dessus, là.

M. Campeau : Combien de temps il reste, là?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez encore 2 min 20 s.

M. Reid : J'avais une question aussi, là.

M. Campeau : O.K. Bon, bien, vas-y, vas-y, vas-y.

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

M. Reid : Oui, merci beaucoup. Ce matin, on recevait un groupe qui nous parlait des coupons gouvernementaux pour qu'ils puissent être délivrés électroniquement. Dans votre mémoire, vous parlez des coupons Cool Taxi. Comment on peut faire évoluer cette idée-là ou comment vous la voyez? Une idée qui est intéressante, soit dit en passant.

Mme V. Doyon (Sarah) : Bien, on trouve important de la conserver. Ça peut être de diverses façons, mais une des idées qui nous est venue en tête, c'est un peu comme le transpondeur pour le pont de la 25, disons. On le paie d'avance, donc on pourrait s'acheter du... je ne sais pas, là, mettre du prépayé Cool Taxi sur les plateformes électroniques, là. Je n'en sais rien au niveau de la technologie, mais c'est le genre de pistes de solution auxquelles on pensait pour ça.

M. Lavallée (Mathieu) : J'en ajoute une autre. Dans la mesure où ces applications-là, souvent, ont, des fois, des codes promotionnels pour inviter un ami, par exemple, à s'inscrire, ou ci, ou ça, est-ce qu'on ne pourrait pas avoir un système similaire? Il y a un code sur le Cool Taxi ou si, éventuellement, il y a un autre système qui s'implante, mais qu'en utilisant ce code-là qui est sur...

M. Reid : ...

M. Lavallée (Mathieu) : Tout simplement, oui, un peu comme un certificat-cadeau, là.

M. Reid : C'est quelque chose qui pourrait être...

M. Lavallée (Mathieu) : Ce n'est pas... À ma connaissance, ce n'est pas quelque chose qu'on a discuté, ni avec les plateformes, ni avec un Cool Taxi. Sincèrement, je ne verrais pas pourquoi la discussion n'aurait pas lieu, cela étant dit.

M. Reid : C'est ça, mais vous en parlez dans votre mémoire, hein?

M. Lavallée (Mathieu) : Oui, tout à fait, là. On a eu l'idée.

M. Reid : C'est ça, c'est une idée qui...

M. Lavallée (Mathieu) : On la lance là, mais on n'a pas eu l'occasion d'en discuter ni avec aucune des deux parties, là.

M. Reid : O.K. Parfait, merci. Il reste 30 secondes?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il reste 40 secondes.

M. Campeau : Vous ne semblez pas craindre aucune des situations. On a entendu qu'il y aurait tellement de monde qui viendrait avec des compagnies style Uber qu'on aurait trop de monde au centre-ville. Il y en a d'autres qui nous ont dit que les gens ne vont tellement pas faire d'argent qu'il n'y aura plus personne qui va vouloir faire du taxi. Vous ne semblez pas craindre aucune de ces situations-là.

M. Pepin (François) : Bien, c'est-à-dire, on dit que le changement d'encadrement fait qu'il faut être vigilants et faire un suivi. Parce qu'effectivement on se souvient de la situation du taxi à Montréal dans les années 60, 70, dont l'incident Murray Hill, entre autres, qui était vraiment une question de territoire. Le rachat des permis dans les années 80...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je suis désolée...

M. Pepin (François) : C'est bon.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...M. le président, je dois passer la parole du côté de l'opposition officielle avec M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Alors, merci, Mme la Présidente. Je vais vous demander de continuer, parce que moi, l'incident Murray Hill, je suis de l'âge de ceux qui peuvent s'en rappeler, là. Non, non, je le sais, mais ce n'est pas nécessairement ni dans la pièce ici ni chez ceux qui nous écoutent qui s'en rappellent ou qui l'ont connu.

M. Pepin (François) : C'était effectivement une question de monopole à l'aéroport. C'était très précis, là. Mais donc, de ce côté-là, c'est effectivement d'être vigilants et de faire un suivi à ce niveau-là parce qu'il y a... dans le passé, on a connu des situations, effectivement, difficiles. Et je pense que c'est ça, le projet de loi offre toutes les opportunités, là, pour vraiment bien développer les services puis offrir plus de choix aux citoyens, justement.

M. Barrette : O.K. Je vous pose la... Je vous ai demandé, pas permis, là, mais demandé de continuer pour une raison simple. Vous faites référence à la nécessité d'avoir de la vigilance. O.K. Pour avoir de la vigilance, il faut des conditions à la base, on est d'accord? Puis la vigilance, ça s'exerce lorsqu'on a un maximum de connaissances, de conscience plutôt, qui nous amène à une connaissance des données les plus en direct possible. Ce n'est pas ça qu'il y a nécessairement dans le projet de loi. Quelles sont les conditions que vous envisagez pour pouvoir exercer la vigilance que vous réclamez?

M. Pepin (François) : Bien, il y a effectivement une provision dans le projet de loi qui parle de centraliser les informations au niveau de la SAAQ et du ministre. Là, on voit que ça n'a pas étendu au niveau des sociétés de transport, mais effectivement la CTQ ou la SAAQ comme telle, qui contrôle, devrait avoir en main avec ces échanges d'information là les données suffisantes pour suivre l'évolution du marché, donc autant les données des taxis traditionnels que des nouveaux joueurs qu'on appelle du covoiturage commercial, là, comme Lyft, Uber ou Eva.

M. Barrette : Je vais peut-être être plus précis dans ma question. Moi, je pense qu'on n'est capable de rien déduire ou presque si on a simplement accès à des données rétrospectives trimestrielles, par exemple. Ça va nous donner des volumes, des choses comme ça, mais ça ne donnera pas d'information comportementale, disons-le comme ça.

M. Pepin (François) : Ah! bien, c'est pour ça qu'on souligne dans notre...

M. Barrette : Les données en direct, en ligne, sont primordiales. Pas de données en ligne, on ne peut pas voir le comportement. Je m'explique.

Je l'ai entendu, ça, puis je suis sûr que ça existe. Le groupe qui vous a présenté, là, a fait référence au comportement de certains individus qui peuvent, d'une manière x, comportementale, attendre que les prix montent et... vous savez, le principe de la concurrence dans un environnement comme celui-là, là, ça ne veut pas dire que ça marche. Il y a une espèce de notion, puis là je vais dire quelque chose qui va... je suis le médecin dans la salle, ça, je le dis à mes collègues parce qu'ils vont être traumatisés, là, et j'espère que personne n'aura un trop gros malaise. Ce n'est pas vrai que la loi de l'offre et de la demande, ça marche tout le temps, là, puis que c'est parfait, là. Ce n'est pas vrai.

Alors, l'offre et la demande, ça fonctionne à des conditions très spécifiques et ces conditions-là ne sont pas nécessairement réunies dans l'environnement actuel. Ça ne marche pas de même. Alors, ici, on est dans un principe selon lequel il est garanti qu'en tout temps il va y avoir le prix approprié alors que ce n'est pas nécessairement le cas...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière. Nous avons un vote présentement. Nous sommes appelés en Chambre...

M. Barrette : Ah! c'est vrai, j'ai entendu la cloche.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...pour aller voter. Alors, je dois suspendre. Mme la secrétaire, pouvez-vous nous expliquer comment on fonctionne à partir de maintenant? On va voter, puis on revient, puis on laisse nos personnes attendre?

La Secrétaire : On suspend... C'est ça, et on poursuit l'audition..

La Présidente (Mme St-Pierre) : Puis on va poursuivre le temps...

Alors, soyez patients, on va aller voter, vous allez... On va continuer dans le même temps à notre retour.

(Suspension de la séance à 15 h 38)

(Reprise à 15 h 54)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. M. le député de La Pinière, il vous reste 12 minutes.

M. Barrette : Ah! merci d'avoir préservé mon temps, Mme la Présidente. Alors, je sais que j'ai le gouvernement suspendu à mes lèvres. Je vais donc prendre une gorgée. Je vais partir mon horloge.

Alors, je disais que la concurrence, ça ne marchait pas tout le temps, au sens où, du côté du gouvernement, on considère que le projet de loi est fantastique parce qu'obligatoirement ça va donner le plus bas prix. Bon, O.K.

Je vais vous donner quelques exemples où la concurrence ne fonctionne pas, O.K.? Vous mettez quatre bijoutiers qui vendent des montres Rolex sur un coin de rue où il y a quatre coins, là, le prix ne va jamais baisser pour une raison bien simple : même s'il y a la concurrence totale, la compagnie n'acceptera pas que sa montre se vende si bas.

Dans l'industrie pharmaceutique, moi, je peux vous dire une chose, ça va vous amuser, là, les fabricants de médicaments innovateurs ont encore toute la technologie, toute la chaîne de production pour produire leurs médicaments. Lorsque le brevet est fini, la marge de profit n'étant pas à leur satisfaction, ils retirent le produit du marché. C'est de même que ça marche.

Alors, je peux vous donner un autre exemple que tout le monde connaît, la concurrence est-elle plus grande que dans le prix de l'essence à la pompe, mais quand vous regardez la fluctuation dans le temps du prix de l'essence à la pompe, quand le prix chez le producteur ou à la bourse monte, la montée du prix à la pompe est plus grande et plus rapide que la montée chez le producteur, et quand ça redescend, la descente est beaucoup plus lente. Pourtant, il y a de la concurrence qui est absolue, hein? C'est ça, la concurrence.

Moi, je vous dis simplement que la concurrence, en général, génère le plus bas prix que le citoyen est prêt à payer, mais pas nécessairement le plus bas prix, parce que le plus bas prix, là, il n'y a plus de marge de profit, il y a... Ça existe, ça. Ça existe chez les grandes, grandes, grandes chaînes. Et comme j'ai expliqué à des gens dans une conversation sociale, ça, c'est Walmart. Walmart fait son argent sur le volume et sa marge de profit est inférieure à 1 %, mais à un moment donné, il faut qu'il y en ait une, marge de profit. Walmart fait... La famille Walton fait son profit, son revenu sur le volume qui est mondial. Uber, c'est un peu comme ça. Et là je n'ai pas pris en considération le revenu de ceux qui travaillent là-dedans. Et comme ça a été dit ce matin, bien ça devient du dumping, pas humanitaire du tout, mais de travailleurs. Ce n'est pas toujours élégant.

Là où je veux en venir, c'est comme ça a été dit, puis ça, c'est vrai que ça existe, ça... Au moment où on se parle, on a des gens, là, puis c'est vrai, là, ce qui se passe parfois... puis ça, si on n'a pas le contrôle, puis ça, c'est ma question, si on n'a pas le contrôle de données, puis j'espère qu'on écoute en face, là, si on n'a pas le contrôle de données, là, un modèle comme celui des Lyft de ce monde, Uber et compagnie, là, si on ne contrôle pas la donnée, ça permet une espèce de comportement que j'appellerais le casino du transport, le casino du tarif dynamique. On attend que le prix monte, et là ce n'est pas le citoyen qui va voir le meilleur prix possible. Là, on attend que la personne... il y en ait un, là, des pourvoyeurs de services, des chauffeurs : Ah! O.K., je le prends maintenant, je n'attends plus, je vais le chercher.

Ça, c'est parce que ce n'est pas nécessairement bon pour le consommateur, c'est même mauvais pour le consommateur. Et, pour pouvoir détecter ça, encore faut-il avoir accès à la donnée. Ça fait que, d'un côté, on a une espèce

de dumping du travailleur puis on a des comportements qui sont délétères pour le consommateur dans un environnement idyllique, qui est celui de la concurrence... oui, bien, ce n'est pas idyllique. Alors, à un moment donné, il faut pouvoir contrôler ça.

Alors, ma question : Est-ce que vous trouvez que je suis dans le champ totalement gauche? Est-ce que je demeure dans le stade puis je suis dans le champ centre? Est-ce que je suis sur la plaque?

M. Pepin (Français) : En tout cas, vous êtes dans le «diamond», comme on pourrait dire.

M. Barrette : C'est déjà ça.

M. Pepin (Français) : Écoutez, c'est pour ça que nous, on dit que le transfert de données, le partage de données est effectivement extrêmement important, puis je vais vous donner un exemple connexe. La STL suit ses autobus en temps réel et sait combien il y a de passagers dedans en temps réel. Évidemment, ils compilent ça le lendemain puis ça leur permet d'avoir des données.

Alors, c'est un peu le genre de... il faut laisser le système se mettre en place mais le suivre de façon extrêmement assidue. D'ailleurs, ce que vous dites, là, le dumping versus les coûts exagérés aussi, c'est pour ça qu'on propose, entre autres, les balises au niveau du tarif dynamique. Et dernière chose, si, effectivement, les gens ne sont pas satisfaits, on propose aussi qu'il y ait un système, un mécanisme pour les plaintes des usagers qui soit centralisé ou, à tout le moins, avec un organisme neutre, là, comme le Bureau de taxi à Montréal pour essentiellement traiter ces plaintes-là et effectivement faire une certaine surveillance au niveau des comportements, là, des chauffeurs. À ce moment-là, ce n'est pas juste tarifaire, c'est aussi comportemental, qualité du service, etc.

M. Barrette : Je veux aborder un autre élément que vous êtes le premier à avoir abordé, comme le ministre l'a relevé. Moi, je ne saisis pas, parce que les gens qui sont dans cet environnement-là ne le souhaitent pas... Vous souhaitez, dans le covoiturage, faire sauter la règle du 100 kilomètres.

• (16 heures) •

M. Pepin (Français) : Bien, selon notre compréhension, actuellement, c'est une règle qui n'existe pas. La règle qui existe actuellement, c'est surtout au niveau du partage des coûts qui ne peuvent pas dépasser le coût d'utilisation du véhicule. Alors, ça, c'est modifié. Quatre courses dans une journée, on comprend que si on prend matin, midi, soir, ça fait un certain sens et ça évite effectivement à ce que les gens fassent du covoiturage, mais que ce soit vraiment, effectivement, du taxi déguisé. Donc, ça, ça évite ça. Mais en région, le 100 kilomètres, écoutez, il est tout de suite dépassé ou presque... c'est immatériel. Donc, il faut...

M. Barrette : Il y a des gens, qui font ce type d'activité là, qui n'ont pas pu être entendus, là, leur demande a été rejetée, malheureusement, mais qui ont quand même fait des représentations, ils le souhaitent... Moi, j'ai de la misère... puis peut-être que je me trompe ou que je comprends mal les affaires, là, mais, si on enlève la limite, c'est parce que tout le monde est traité exactement de la même manière, là, puis ça peut poser certains problèmes.

M. Pepin (Français) : Mais, si vous êtes limité au nombre de courses, à Montréal, on peut comprendre qu'une course...

M. Barrette : ...nombre de courses, ça va, on s'entend.

M. Pepin (Français) : C'est ça, ça va.

M. Barrette : Mais le 100 kilomètres, semble-t-il, peut poser un problème.

M. Pepin (Français) : Bien, ça devient... en tout cas, nous, là, on juge le quatre courses suffisant, parce qu'effectivement, de fait, physiquement, dans le temps, là, ça met une limite de kilométrage. Si vous êtes en ville, ça va être plus court, puis si vous êtes en région, sur l'autoroute, sur la 20, oui, ça va être plus long. Mais effectivement un covoiturage Montréal-Québec pour 20 \$, 25 \$, bien, ça ne serait plus possible avec cette norme-là.

M. Barrette : O.K. Je vais passer la parole, Mme la Présidente, à mon collègue de Jacques-Cartier.

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

M. Kelley : Merci, Mme la Présidente. Alors, je veux juste revenir un petit peu sur le sujet que le député de Beauharnois a parlé, le Cool Taxi. Est-ce que vous pouvez juste m'expliquer c'est quoi, l'historique et tout ça, de Cool Taxi?

Mme V. Doyon (Sarah) : Là, je ne sais plus par coeur en quelle année, mais il y a eu un grave accident, des jeunes qui sont embarqués avec quelqu'un qui avait les facultés affaiblies. Les passagers ont été grièvement blessés. Et, suite à ça, leurs parents, notamment Nicola Di Iorio, qui a été par la suite député fédéral, ont pensé à une initiative de mettre en place des coupons Cool Taxi, qu'on appelle.

Finalement, c'est comme une carte-cadeau, mais qui sert uniquement à payer du taxi, parce que les parents se rendaient compte que, s'ils donnaient de l'argent à leur jeune, bien il allait le dépenser en alcool dans le bar plutôt que s'en garder

pour prendre le taxi. Donc, l'initiative est arrivée avec des coupons, mais on parle vraiment de coupons papier, là, comme on peut s'acheter un certificat de cinéma, mettons.

Donc, avec l'avènement des nouvelles plateformes technologiques, bien, on pense qu'il faudrait transférer l'initiative vers des plateformes technologiques pour qu'effectivement cette initiative demeure, parce que c'est quelque chose qui était efficace pour assurer un retour sécuritaire, particulièrement pour les jeunes qui avaient tendance à prendre un verre parfois et n'avoir pas nécessairement le réflexe de penser à un retour sécuritaire.

M. Kelley : Puis quand même, pas juste avec Uber, Lyft, les autres, mais est-ce que vous avez... Bien, pour l'avenir, parce que, j'imagine, l'initiative est presque... ça fait 10 ans que c'était lancé. C'est quoi, la suite des choses un petit peu pour Cool Taxi?

Mme V. Doyon (Sarah) : Bien, de notre côté, on espère que ça soit préservé. Après ça, est-ce que la volonté de leur côté est toujours là? Je n'en sais rien. Mais nous, dans une perspective de sécurité des usagers, on pense que c'est quelque chose qui devrait demeurer.

M. Pepin (François) : Juste rajouter un point, très rapidement, ça pourrait servir aussi pour des coupons que les employeurs achètent pour leurs employés.

M. Kelley : Je veux juste aussi... Mais maintenant, je veux poser une question sur le transport adapté. Je veux juste... Est-ce que vous pouvez expliquer votre recommandation, le projet de loi, sur le transport adapté?

Mme V. Doyon (Sarah) : Bien, notre principale recommandation, elle est assez simple, en fait. C'est que nous, on représente les usagers dans leur grand ensemble, donc ça inclut les usagers du transport adapté, mais ce n'est pas notre expertise première. Donc, vraiment, notre recommandation, c'est de se fier à l'expertise bien précise des groupes des usagers du transport adapté.

M. Kelley : Merci. Maintenant, je vais céder la parole à mon collègue de Viau.

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

M. Benjamin : Merci, Mme la Présidente. Vous savez, avant vous, il y a d'autres groupes qui sont venus ici, d'usagers, qui se sont plaints d'ailleurs qu'ils n'ont pas été consultés avant le dépôt de ce projet de loi.

Maintenant, dans votre mémoire, vous abordez la question de l'évaluation, donc vous suggérez de mener une réévaluation des impacts de cette loi, tant sur les tarifs, la répartition territoriale des services que la congestion. Quelle forme devrait prendre cette réévaluation? Qui devrait-on consulter? Et aussi, sous-question, j'en profite : Quelle envergure devrait avoir cette réévaluation, et avec quel échéancier, si possible de nous informer là-dessus?

M. Pepin (François) : Écoutez, comme on disait, si la base de données, effectivement, est disponible parce que les gens, les organismes partagent les données en question, effectivement, ça serait facile, à ce moment-là, de la centraliser et d'en faire une analyse. Je pense que le mieux placé pour le faire, c'est le gouvernement ou un de ses organismes qui sont spécialistes dans la question du transport collectif en général et de la sécurité routière aussi. Donc, ça pourrait se faire de cette façon-là.

En termes d'échéancier, c'est certain qu'après un an le système va tranquillement être en train d'évoluer. Il n'y aura peut-être pas des résultats extrêmement probants. Alors, il faudrait quand même commencer l'exercice ou, à tout le moins, mettre en place le système, commencer l'exercice. Et, comme on dit, nous, il peut y avoir un suivi annuel, mais effectivement, peut-être, une révision sur une base aux quatre ans ou aux cinq ans.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Encore quelques secondes, 40 secondes.

M. Benjamin : Bien, écoutez, j'aurais aimé vous parler de transport collectif abordable. Pouvez-vous élaborer sur les potentiels préjudices que pourraient vivre plusieurs aînés ou une partie des populations plus vulnérables sur l'enjeu relatif à l'accessibilité tant financière que technologique?

M. Pepin (François) : Écoutez, c'est certain que ceux qui sont moins... Les moyens technologiques sont moins accessibles pour les personnes âgées, quoiqu'il y a un excellent taux de pénétration chez les plus jeunes. C'est qu'en fait les personnes âgées se déplacent surtout en hors pointe, moment où, probablement le tarif dynamique serait avantageux pour eux. Et, n'ayant pas les outils, ils ne pourraient pas en profiter.

Donc, il s'agit effectivement de voir s'il n'y a pas une façon, effectivement, de tenir compte de cette contrainte-là pour les aînés pour quand même leur faire profiter de rabais.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, c'est terminé pour cette portion. Je cède la parole à Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Merci pour votre présence ici. Moi, c'est tout l'aspect transport collectif qui m'intéresse parce que c'est votre... C'est ce que défendez, les usagers du transport collectif. Vous faites une spécification

par rapport au service sur demande, là, ce qu'on appelle le «last mile». Puis là vous dites qu'il faut élargir un peu la définition parce qu'en ce moment on exclut. Mais, de façon plus globale, est-ce que le projet de loi, tel qu'il est, nuit ou favorise le transport collectif?

M. Pepin (François) : En termes d'intégration, c'est certain que nous, on a toujours positionné le taxi comme tel ou le transport rémunéré par automobile comme complémentaire au transport collectif. Mais, plus il y a effectivement d'offre de transport collectif dans un réseau complémentaire ou dans des services complémentaires, à ce moment-là, c'est effectivement favorable pour le transport collectif et, en même temps, ça va aider à réduire l'auto solo.

Mme Ghazal : Donc, vous ne voyez pas ça... Par exemple, pour Uber, vous, ce que vous dites, c'est qu'il faudrait... Pour la tarification dynamique, il faudrait qu'il y ait un prix plafond. Vous ne parlez pas de prix plancher parce que... Oui? Aussi vous le mentionnez? O.K. Donc, c'est la même chose, c'est prix plancher, prix plafond pour éviter aussi le dumping. Donc, vous ne voyez pas... Vous n'avez pas de crainte de l'arrivée d'Uber comme concurrence au transport collectif, que ce soit tellement pas cher, peut-être à court terme, que les gens... Vous ne voyez pas ça.

M. Pepin (François) : Remarquez, il y a eu des études dans certaines villes américaines où, effectivement, les usagers d'Uber proviennent en général beaucoup des piétons ou des gens du transport collectif, donc pas nécessairement de l'automobile. Et, en même temps, ça amène un surplus d'automobiles, donc ça augmente la congestion. Donc, entre autres, il y a une étude qui a été faite sur le cas de San Francisco, qui est sortie ce matin, là.

Donc, c'est pour ça qu'il faut effectivement être très, très vigilant. Et, dans une approche de «mobility as a service», nous, depuis cinq ans, on dit qu'effectivement les courtiers en mobilité pour les citoyens, ça devrait être nos transporteurs publics qui, à ce moment-là, pourraient effectivement travailler de concert avec les start-ups ou les différentes compagnies de mobilité.

Mme Ghazal : Parce que le projet de loi, tel qu'il est, s'il n'est pas modifié avec qu'est-ce que vous amenez, ce qui est arrivé à New York pourrait arriver ici.

Mme V. Doyon (Sarah) : Il faut quand même dire que, si effectivement les données origine-destination sont disponibles pour les sociétés de transport, pour nous, on voit ça comme une façon pour eux de s'ajuster puis de répondre où il y a une demande. Donc, non, ça peut vraiment permettre finalement d'améliorer les services de transport collectif.

Mme Ghazal : Mais il y a cette condition-là de partage des données qui est très importante...

Mme V. Doyon (Sarah) : Tout à fait. Là, M. le ministre semblait dire que...

Mme Ghazal : C'était dans la loi puis c'était obligatoire, même si on a eu des groupes qui disaient, quand on leur a posé la question, par exemple Taxelco : Est-ce que vous allez partager vos données? On nous dit : Bien, il est trop tôt. On va y penser, on n'est pas sûr. Mais si la loi l'oblige, puis le ministre l'a dit, si c'est écrit dans la loi, on va s'assurer... il faut que ça soit écrit clairement.

Puis aussi vous avez parlé de trouver un mécanisme pour que les usagers puissent porter plainte. Il y a eu un regroupement. Je pense que c'est l'alliance des usagers de transport adapté qui ont demandé peut-être d'avoir un ombudsman pour que les usagers puissent porter plainte. Est-ce que ça serait une mesure que vous favorisez?

M. Pepin (François) : Écoutez, c'est une des possibilités, parce qu'un bureau de plainte, ça peut prendre plusieurs formes. Ça peut être administratif, ça peut avoir certains pouvoirs. Ce que je comprends d'un ombudsman, ça a certains pouvoirs d'enquête même. Donc, il faudrait voir c'est quoi, la meilleure solution, mais il y a toute une panoplie de solutions.

Mme Ghazal : O.K. Très bien. Merci. Je te donne mon temps.
• (16 h 10) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Merci beaucoup. Merci d'être là aujourd'hui. Je vais vous poser une question toute simple. J'imagine que, dans votre vision de la mobilité durable, moins on a de voitures, plus de passagers par voiture, mieux c'est. On a vu que c'était le phénomène inverse, notamment à New York.

Est-ce que ce n'est pas une crainte que vous entretenez, là? Peut-être que ça recoupe une question qui a déjà été posée. Si on augmente le nombre... en fait, on ouvre, on libéralise, on augmente le nombre de voitures, ça ne va pas nécessairement dans le sens de la mobilité durable ou de l'écologie.

M. Pepin (François) : Oui, puis la même question va se poser avec les véhicules autonomes puis la même question se pose avec les autos électriques. Une auto électrique demeure une auto. Donc, c'est pour ça...

M. Arseneau : La congestion routière également.

M. Pepin (François) : C'est ça, c'est ça. Donc, oui, il y a des préoccupations, mais effectivement, avec le partage des données, ça peut aider grandement, là, à mieux comprendre le phénomène puis à intervenir en faisant des suivis réguliers, là, comme on le disait, sur une base annuelle et aux cinq ans.

Mme V. Doyon (Sarah) : Puis on espère qu'une meilleure intégration des divers services puisse amener les gens à délaisser leur voiture, mais il faut un arrimage des différents services. Il faut que ce soit complémentaire.

M. Arseneau : Mais la question des données, on en parle. Moi, c'est la première fois que je l'aborde avec des intervenants, mais j'ai...

Premièrement, on ne sait pas si on aura accès à ces données-là, et le deuxième élément, c'est : même si on a toutes les données, s'il appartient au chauffeur de décider d'offrir le service ou non, je parle du service de taxi et de transport des personnes au-delà des réseaux établis, comment est-ce qu'on peut intervenir, disons, autrement qu'à très long terme en développant une nouvelle ligne rose, bleue ou verte? On ne règle pas le problème, c'est-à-dire que le marché, il est libéralisé ou il ne l'est pas, et qu'on ait les données pour voir qu'il y a des problèmes ou pas, ça ne... est-ce que ça solutionne véritablement les choses?

M. Pepin (François) : À ce moment-là, ça donne au moins la possibilité de comprendre le phénomène et d'intervenir localement. Je pense qu'on a vu justement des belles collaborations avec le régime en Gaspésie, tant avec le transporteur interurbain que les taxis, que les minibus. Donc, à ce moment-là, déjà, les gens ont ce qu'il faut pour discuter, échanger ensemble, et trouver des pistes de solution ensemble.

M. Arseneau : Mais est-ce que finalement... est-ce qu'on ne dit pas : On va libéraliser, on va examiner le phénomène, puis ensuite on va réréglementer, on va réintervenir, on va finalement reconstruire ce qu'on a démolé préalablement?

M. Pepin (François) : Non. Je dirais, à ce moment-là, ce serait peut-être préférable d'utiliser des mesures incitatives plutôt qu'effectivement de trop encadrer puis d'être dissuasif, là. Il peut y avoir des mesures incitatives pour inciter les chauffeurs et les systèmes de transport.

M. Arseneau : D'accord. J'aimerais revenir — il reste peu de temps — sur la tarification dynamique. Vous avez parlé des effets pervers et de fixer un prix plafond, un prix plancher. Les effets pervers, est-ce qu'il ne pourrait pas advenir que l'un des effets pervers, ce soit qu'on n'ait tout simplement pas de service ou que, comme on le disait, par un comportement, disons, normal, où le chauffeur va vouloir maximiser son profit, qu'il n'offre tout simplement pas le service, qu'il attende finalement que le prix augmente et que, dans certains secteurs, on n'ait pas de service du tout?

Moi, je pense qu'on a un marché assez libéralisé dans le domaine de la restauration, dans des régions comme aux Îles-de-la-Madeleine où, l'hiver, le nombre de restaurants est beaucoup moins grand qu'en été. Il va arriver exactement la même chose, à mon point de vue, dans le taxi, c'est-à-dire que, lorsqu'il n'y a pas de clientèle, il n'y a personne qui va vouloir entretenir des frais réguliers pour offrir un service qui est peu bénéfique.

M. Pepin (François) : C'est effectivement un danger puis c'est pour ça qu'on le souligne, nous, de notre côté. L'UTACQ l'a souligné aussi en disant que, oui, justement, surtout en région, quand il y a des grands événements touristiques saisonniers, l'offre va se concentrer là puis peut-être délaisser les autres secteurs. Donc, il y a un équilibre à atteindre.

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

Alors, je vous remercie beaucoup pour votre présence ici, puis on va prendre une pause pour quelques secondes puis revenir avec le groupe Eva.

(Suspension de la séance à 16 h 14)

(Reprise à 16 h 15)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Nous devons poursuivre nos travaux. J'invite monsieur... Alors, j'invite M. Dardan Isufi, chef d'orchestre opérationnel — vous avez un très beau titre, mon cher monsieur — du groupe Eva. Alors, merci d'être avec nous. Bienvenue à cette commission. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Je pense que vous n'avez pas déposé de mémoire. C'est ça, c'est exact?

M. Isufi (Dardan) : En fait, on va en déposer un, mais la vie fait en sorte qu'on est en retard.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Parfait. Alors, quand même, j'imagine que vous connaissez bien votre matière.

M. Isufi (Dardan) : Je l'espère.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Allez-y.

Eva

M. Isufi (Dardan) : Mme la Présidente, membres de la députation, distingués citoyens, c'est avec beaucoup d'enthousiasme que je me présente à vous aujourd'hui, afin d'aller au-delà de la pensée, à prendre part à l'esprit de réflexion

de cette commission. Penser, du latin *pensare*, consiste à peser des arguments de manière unidimensionnelle. Cet exercice doit incessamment s'accompagner de la réflexion, du latin *reflectere*, consistant à faire courber les arguments, à les moduler à maintes reprises, soit de les appréhender de différentes perspectives.

Alors, allons-y, Mme la Présidente. Je me présente, Dardan Idufi, 22 ans d'expérience comme être humain et maintenant chef d'orchestre opérationnel chez Eva. Mais qu'est-ce, Eva, vous entendez-vous chuchoter. Eh bien, Eva est une application coopérative de covoiturage commercial basée sur la chaîne de blocs ou alors la «blockchain», entre chevrons français. Autrement dit, Eva connecte les membres passagers et conducteurs autour d'une gestion coopérative en démocratisant celle-ci et en mutualisant les ressources. Le tout s'assoit bien évidemment sur une technologie immuable et assurant une sécurité complète des données personnelles, tout en donnant accès à tous aux données d'intérêt public. C'est bien pour cette raison que je me dévoile à vous aujourd'hui, pour réfléchir ensemble de manière ouverte sur le projet de loi n° 17, dont l'audace et l'agilité caractérisent sa forme. Par votre truchement, Mme la Présidente, je tiens à saluer l'intention du ministre des Transports du Québec et son équipe pour cette avancée innovatrice et inclusive, qui est un gage d'espoir pour plus de transparence et d'alternatives en mobilité.

Dans le contexte actuel, où les applications d'économie collaborative de multiplient et bousculent des industries vieilles de décennies, sinon de siècles, il est indispensable d'agir maintenant, sans quoi il sera trop tard. Comme le reconnaît le rapport du Groupe de travail sur l'économie collaborative, ci-après GTEC, il faut mieux comprendre l'économie collaborative afin de mieux l'encadrer. Or, encadrer pour mieux permettre. L'optimisation de la mobilité doit s'accompagner de la participation de l'État, du privé et des citoyens. Ce triangle est indissociable. Le dogme de l'auto solo est une nuisance du point de vue économique, mais également écologique. Chaque jour, au Québec, ce sont plus de 25 millions de sièges vides de voiture inoccupés qui sont en mouvement, dont 15 millions seulement dans la région métropolitaine. Il s'agit là d'une extraordinaire capacité de mobilité excédentaire, et ce, à travers la province. Le covoiturage commercial, comme on l'appelle, lorsqu'encadré justement et optimisé, permet de déconstruire ce dictat imposé.

Toutefois, les applications sont en vain si elles ne sont pas complémentaires à d'autres options et alternatives. Les applications de covoiturage commercial, en effet, ne sont qu'un morceau du casse-tête. Dans le contexte actuel, il est naïf de croire qu'une seule alternative peut répondre à la pléiade des besoins, et cela va de soi pour les services de taxi, qui actuellement ont le marché partout sur la province.

• (16 h 20) •

La diversification des services va également bénéficier aux régions. Prenons un exemple banal, la région de Baie-Saint-Paul, qui est une magnifique région, soit dit en passant, qui accueille chaque année un festival de musique avec des milliers de visiteurs et qui n'ont sur leur territoire que quelques taxis pour répondre aux besoins qui sont criants. Qu'est-ce que font les visiteurs du festival? Eh bien, ils y vont avec leur propre véhicule, faute d'avoir d'autres alternatives. On pourrait penser à construire un système d'autobus, mais il serait très coûteux pour ce système-là d'opérer en dehors des jours du festival.

Comme l'atteste le rapport du GTEC, afin que le covoiturage commercial puisse agir comme vecteur de mobilité réelle, ce dernier doit être favorisé selon des balises distinctes et équitables, mais équitables ne veut pas dire égales pour tous.

Je donne, par exemple, un exemple qui semble absent du projet de loi mais qui peut très bien être ajouté par la suite avec une légère modification. Parlons de la course partagée entre plusieurs usagers. La course partagée consiste à embarquer plusieurs usagers sur un trajet donné vers une destination similaire avec le consentement des passagers, bien évidemment. Ce scénario peut sembler idyllique, mais il est pourtant bien implanté dans plusieurs villes américaines. Les courses partagées, c'est en fait le modèle qui allie le covoiture traditionnel et le covoiturage commercial. Il en résulte moins de trafic, moins de pollution, de meilleurs prix pour les usagers et puis plus de revenus pour les chauffeurs. En fait, tout le monde est content.

Actuellement, les courses partagées au Québec sont quasi inexistantes. Pourtant, c'est assurément la manière la plus écologique et économique de se déplacer. La tarification déterminée par le kilométrage parcouru et les minutes d'attente font en sorte qu'on peut difficilement moduler les tarifs lorsqu'on veut embarquer plusieurs passagers sur une course donnée. Or, pour faire du partage de courses, le prix doit être énoncé à l'avance à l'utilisateur pour que ce dernier consente à embarquer un autre passager.

Lorsque l'algorithme établit qu'il serait financièrement avantageux pour les deux usagers de se connecter, il propose de baisser les tarifs et puis d'unir ces deux peut-être futurs prochains amis. Or, voici la coquille manquante dans le projet de loi et dont j'espère vous allez être attentif à celle-ci. Le modèle de redevances préconisé est attribué à la course par un montant fixe. Ceci écrit, la redevance que l'utilisateur paie devrait être définie selon l'utilisation. Par exemple, si l'utilisateur voyage seul, il débourse 0,90 \$ par course. S'il accepte de voyager avec d'autres usagers en course partagée, le tout pourrait, par exemple, diminuer à 0,30 \$ la course. Cela vient alors agir comme un incitatif pour optimiser l'utilisation complète du véhicule.

L'avenir de la mobilité passe par la multiplicité des alternatives pour les citoyens, car, aux nombreux problèmes, il n'existe pas une solution unique. Bien au contraire, les solutions se développent continuellement. Je n'ai pas la prétention de prétendre qu'Eva est la solution ultime quoique j'estime énormément Eva. Mais on peut, par exemple, devenir un commun rassemblant le covoiturage commercial et les services de taxi.

L'idée, par exemple, sur le long terme avec Eva pourrait être que l'utilisateur ait l'ultime choix. Par exemple, si l'utilisateur accepte de déboursier un tarif supérieur afin d'éviter le temps d'attente, l'utilisateur pourrait sélectionner un taxi à proximité. Or, à l'inverse, si l'utilisateur préfère attendre pour économiser des sous, alors il peut sélectionner l'offre du covoiturage commercial. Comme réitéré dans le passé, je suis sincèrement persuadé, Mme la Présidente, que les deux offres ne sont pas mutuellement exclusives et pense qu'au lieu de se leurrer avec le statu quo actuel il faut s'allier tout en se confrontant. Après tout, comme l'a écrit Dan Millman, le secret du changement consiste à se concentrer sur son énergie pour créer du nouveau et non pas pour se battre contre l'ancien.

Pour clore cette réflexion, dont j'espère pouvoir allonger avec vous par la suite, je vous laisse sur une candide observation. Cet après-midi, en me dirigeant vers l'hôtel du Parlement, j'étais contemplatif quant à la mise en oeuvre du nouveau pavillon d'accueil, très beau, par ailleurs. Cette réalisation, qui relève d'un équilibre contorsionniste sans équivoque, se consolide dans la continuité de la pensée de l'architecte Eugène-Étienne Taché visant à démocratiser l'accès à l'immeuble de la population. Or, il va de soi qu'en 1884 le pavillon d'accueil n'était pas conçu pour le flux des quelques centaines de mille de visiteurs annuels. Il a donc fallu déterminer l'enjeu, réfléchir aux solutions et maintenant agir.

Creuser à même le sol qui a soutenu les premières pierres de la démocratie québécoise, cette nouvelle fondation blindée d'histoire intègre sa touche de modernisme au style architectural du Second Empire tout en intégrant une ouverture, un espace vitré pour les nouveaux visiteurs.

Cet apport constitue l'exemple parfait de ce qu'est une transition pour assurer un développement durable de cette maison de la démocratie. À l'instar de cet agrandissement, le projet de loi vient solidifier les fondations de la mobilité en ouvrant la porte à l'innovation.

Avec la démocratisation des véhicules autonomes dans les prochaines années, nous devons nous positionner comme chef de file au Québec dans le domaine et générer notre innovation ici, sans quoi, Mme la Présidente, nous allons être voués à subir l'innovation de l'extérieur.

À l'ère des changements qui nous bousculent, comme la crise climatique actuelle, il nous fait partager nos réflexions, comme nous le faisons aujourd'hui, puis à nous unir, à unir nos actions afin de favoriser la mobilité durable équitable. Seuls, nous allons certes plus vite, mais ensemble nous allons plus loin. Merci beaucoup, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci. Alors, M. le ministre, vous avez la parole.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. M. le chef d'orchestre opérationnel, bienvenue. Je vais juste profiter amicalement et respectueusement, pour ceux qui nous écoutent, faire taire une certaine rumeur dans l'industrie où vous étiez, vous ou votre partenaire, un membre de ma famille. Alors, je vous confirme à tous que ce n'est pas le cas.

Maintenant, débutons. Vous avez décidé un jour d'être un acteur et un joueur important dans l'échiquier québécois du transport rémunéré de personnes, où tout le monde nous dit : Il y a les gros qui sont imbattables, ces gros, pour ne pas les nommer, où l'industrie du taxi nous dit : C'est impossible d'opérer dans un régime où tout le monde est égal. Vous, vous êtes dit un jour, voilà quelque trois ans ou à peu près, vous vous êtes dit : Nous, on va être un joueur.

Pourquoi le modèle d'Eva, au Québec, fonctionnerait? Quel sera le modèle d'affaires différent qu'Eva va mettre en place pour amener une réflexion différente, amener les Québécois à se dire : Votre application, votre modèle à vous, il est meilleur que les autres?

M. Isufi (Dardan) : C'est une excellente question. En fait, je vais répondre à cette question-là en faisant une analogie à l'épicerie, en fait. Lorsqu'on va à l'épicerie, bien des Québécoises et des Québécois décident d'acheter les fraises du Québec durant la saison. Pourtant, parfois, elles sont même plus chères que les fraises importées de Californie ou du Mexique. Alors, pourquoi faisons-nous ce choix-là? Il y en a qui le font pour des raisons de santé, d'autres le font pour des raisons idéologiques, c'est-à-dire d'encourager l'économie locale.

Avec Eva, ce qu'on propose, c'est non seulement une application qui connecte les gens, mais c'est un mode de vie, un mode de vie coopératif dans lequel on redistribue les richesses à ceux qui participent. C'est une gouvernance qui inclut et les passagers et les conducteurs, ce qui n'est pas le cas dans les coopératives traditionnelles de transport. Donc, nous, c'est un schéma de valeurs qu'on donne aux utilisateurs, aux consommateurs, et on leur propose : Participez à la construction de la mobilité avec nous. Parce que, comme je l'ai mentionné précédemment, la mobilité est en constante évolution et le sera encore pour les prochaines années. Donc, ce qu'on propose, c'est de localiser l'économie de la mobilité, de démocratiser la gestion de la mobilité puis, ultimement, c'est d'assurer que le tout se fasse de manière juste, équitable et transparente au sein de notre écosystème.

Un élément que j'aimerais aborder, c'est parfois ce discours un peu passif qui dit : Bien, on ne peut rien faire. Il y a les grands joueurs, et c'est la fin. Pourtant, Facebook a été créé après Myspace. Pourtant, probablement, Toyota a été créé après Mercedes, et pourtant ils ont d'excellents chiffres de ventes. Donc, c'est le propre de l'économie, c'est-à-dire qu'on innove et ensuite on offre un meilleur produit aux consommateurs. Mais, comme je l'ai mentionné, c'est bien d'avoir une pluralité d'offres dans cet écosystème-là.

M. Bonnardel : Pourquoi un chauffeur irait chez vous versus la compétition?

M. Isufi (Dardan) : En fait, la raison pourquoi on a un taux d'inscription excessivement élevé de membres conducteurs, c'est d'abord parce qu'on prend une cote inférieure à la concurrence traditionnelle. Donc, on soutire 15 %. La coopérative peut décider, donc le conducteur, et les passagers, et les autres membres décident de ces technicalités-là. Mais c'est surtout aussi parce que le conducteur n'est pas un simple travailleur autonome. Certes, il l'est, mais il est également membre de la coopérative et il peut participer au processus décisionnel. Il peut apporter des idées, il peut innover à l'intérieur même de l'écosystème, et ça, c'est excessivement valorisant. Et je pense que, pour toutes les professions, incluant chauffeur de taxi ou chauffeur d'application de covoiturage commercial, c'est une force de pouvoir avoir une parole et d'être écouté où l'on oeuvre.

M. Bonnardel : Est-ce que le taxi, l'industrie du taxi comme on la connaît peut être un partenaire ou vous voyez ça comme un adversaire?

M. Isufi (Dardan) : En fait, je suis persuadé, Mme la Présidente, par votre truchement, que les services de taxi sont là pour rester en raison de la pléiade de services qu'ils offrent, que bien des applications n'offrent pas. Notamment, on pense au transport adapté. Mais également, les services de taxi ont des voies réservées, les services de taxi ont des stationnements réservés dans la voie publique, tu sais, je veux dire, c'est des rues qui sont publiques, ont également des espaces réservés dans les lieux publics, les hôpitaux notamment. Donc, ils sont là pour rester.

• (16 h 30) •

Est-ce qu'il est possible de coopérer avec l'industrie du taxi? Absolument. C'est ce qu'on aspire faire éventuellement, c'est d'allier les deux offres, qui ne sont pas mutuellement exclusives. Il faut comprendre qu'on doit laisser le choix aux consommateurs de décider, parce qu'au moment où on se parle, le taxi est excessivement dispendieux. Pour faire une espèce de stéréotype, l'étudiant un peu défavorisé, là, qui travaille peut-être cinq, 10 heures par semaine ne peut se payer le service de taxi s'il veut aller un peu plus loin que l'offre du transport en commun. Donc, absolument, et nous, on espère pouvoir coopérer avec les services de taxi à l'avenir pour peut-être les intégrer à notre offre ou nous, s'intégrer à leur offre et vice versa.

M. Bonnardel : Donc, pour vous, c'est ce que d'autres États ou d'autres... Je sais qu'il y a des chauffeurs qui utilisent une autre technologie. Donc, vous, vous leur dites : Nous, on veut être partenaires avec vous, que vous ayez votre application mobile à vous, ou le taxi traditionnel où je peux être hélé, dans un stand spécifique réservé à eux. D'avoir l'application Eva, vous, le partage des deux, c'est quelque chose qui serait viable.

M. Isufi (Dardan) : L'idée, en fait, c'est fort simple, c'est de permettre au passager, lorsqu'il commande une course, c'est d'aller sur l'application, de sélectionner... bon, ça dit que ce n'est pas à Québec... de sélectionner l'adresse, de prendre l'adresse et ensuite d'avoir deux options, d'avoir l'option Eva puis l'option taxi. Parce que mine de rien, parfois, il y a plus de taxis qu'il y a de véhicules privés ou à l'inverse.

Donc, l'idée, ça serait de prioriser même, parfois, l'offre du taxi, c'est sûr, au tarif du taxi et puis de permettre à l'utilisateur de choisir entre le temps ou l'argent.

M. Bonnardel : On nous dit, pour certains, encore une fois, que c'est impossible de combattre ces grands joueurs mondiaux, du dumping, qu'on a parlé, prix plancher, prix plafond. Vous voyez ça comment? Est-ce qu'on devrait être plus sévère, à savoir... Est-ce qu'on laisse la libre concurrence? Mon opinion, vous la savez là-dessus. Je pense que tout le monde la connaît, à savoir qu'on ait quatre applications, que le coût soit plus cher, moins cher selon le temps où on va recevoir un taxi ou un autre véhicule, je pense que c'est à moi de choisir. Mais il reste que, pour certains, on l'a mentionné, il y en a qui sont craintifs, là, à savoir que, si on ne peut pas battre les gros, bien, le dumping, c'est d'avoir un prix plancher dans des situations où vous ne pourrez pas combattre. Est-ce que vous êtes d'accord avec ça?

M. Isufi (Dardan) : En théorie, le dumping est quelque chose qui est une menace réelle. En pratique, il l'est beaucoup moins. Il faut se mettre à l'évidence que c'est un peu comme l'arme nucléaire. Donc, certes...

M. Bonnardel : Pardon?

M. Isufi (Dardan) : C'est un peu comme l'arme nucléaire. Certes, il fait très peur, mais il n'a pas été utilisé souvent. Donc, nous, on pense que d'avoir une multitude de services, ça va faire en sorte qu'il va y avoir une compétition plus saine, même entre les grands joueurs et les plus petits joueurs.

Là, nous avons deux choix à prendre comme société. Ou alors on continue avec les projets pilotes, et ça, les projets pilotes, c'est dangereux parce qu'on octroie un monopole de facto à une entreprise en particulier, ou alors on décide de permettre à l'innovation d'ici, à des entreprises d'ici, à des peut-être Téo Taxi ou peu importe de faire leur place sur ce marché-là ou d'intégrer les deux offres, c'est-à-dire l'offre ouverte, qui est le covoiturage commercial, ou l'offre fermée, qui est les services de taxi.

Donc, certainement, un marché plus libéralisé, tout de même encadré, pose peut-être des craintes pour certains joueurs, indépendamment de leur modèle d'affaires, mais ensuite il faut faire confiance aux entrepreneurs avec leur modèle d'affaires respectif, sans quoi on va se stagner avec deux, trois entreprises qui auront un quasi-monopole sur la mobilité au Québec.

M. Bonnardel : Dernière petite question avant de passer la parole à mes collègues. Êtes-vous prêt à partager vos données? On a parlé beaucoup, beaucoup de données, de changement de comportement, d'être capable de travailler avec les sociétés de transport. Pour nous, il sera important d'être capable d'épauler, d'étudier puis d'être capable de savoir, sans, bon, les données nominatives, on en convient, là, mais d'être capable de travailler et changer ces comportements, c'est de travailler nécessairement avec les grands joueurs pour être capable de modifier ces comportements et de s'assurer, encore une fois, d'amener les gens à délaissé l'auto, dans une certaine mesure, dans une certaine mesure, et de peut-être, surtout pour Montréal, utiliser le transport en commun, quand il se peut. Là-dessus, avez-vous une ouverture?

M. Isufi (Dardan) : Mme la Présidente, cette question me remplit de joie et de bonheur, parce que c'est, en fait, le fondement même de notre technologie, qui ne nous laisse pas le choix que de partager les données.

Avec la technologie décentralisée basée sur la chaîne de blocs, ladite «blockchain», nos données d'intérêt public, c'est-à-dire le nombre de courses, les nombres de kilomètres, le nombre de minutes qui a été parcouru, ces données-là sont

publiques. Là, avec les technicalités, il faut pénétrer par un «block explorer», donc un explorateur de blocs, mais, grosso modo, ces données-là sont publiques en tout temps.

Donc, même si l'entreprise décide de jouer au voyou, et la coopérative, dans 10 ans, veut farder certaines données, bien, ces données-là, elles sont... peu importe qu'est-ce qu'il advient, elles sont publiques. Donc, c'est la beauté de la décentralisation. Je ne veux pas trop en parler, mais, grosso modo, c'est une base de données qui est distribuée et qui permet à tous d'avoir accès aux données d'intérêt public et non pas aux données d'utilisation personnelle.

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

M. Reid : Oui, merci beaucoup, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez 5 min 20 s.

M. Reid : Parfait. O.K., merci, on va...

Rapidement, vous parlez... Vous êtes chef d'orchestre opérationnel de Eva. C'est bien ça? Rapidement, Eva, c'est quoi? Combien de membres? Est-ce que c'est une donnée qui est publique ou... Combien de membres avez-vous? C'est une coop, c'est bien ça?

M. Isufi (Dardan) : C'est une coopérative. Présentement, on est en lancement progressif sur le territoire de Montréal. Combien de membres on a, de conducteurs? On doit en avoir peut-être 300 ou... Je pense qu'on approche le 400. Écoutez, je regarde tout le temps les bases de données. En termes de membres passagers, on est à plus de 6 000... 5 000, 6 000, et on va annoncer le lancement prochainement, donc le lancement public officiel.

Donc, oui, c'est une coopérative, et tous ces gens-là sont membres. Donc, du moment qu'ils téléchargent l'application, qu'ils se créent un compte, ils deviennent automatiquement membres et leurs frais de membre sont soutirés à travers 20 transactions.

M. Reid : Le territoire desservi... le Québec? Montréal seulement?

M. Isufi (Dardan) : Montréal seulement, par contrainte logistique. On est une jeune pousse, donc on ne peut pas avoir trois bureaux partout. J'aimerais bien, mais présentement, juste Montréal. Éventuellement Québec, qui est un lieu extraordinaire, et puis Gatineau, comme le permet le projet pilote, et éventuellement, si le projet de loi n° 17 devient loi, on pourra peut-être rêver des régions également.

M. Reid : Ce matin, on a entendu parler de courses partagées, où il est possible pour un même taxi de prendre plusieurs personnes sur la même route. Comment est-ce que vous percevez ce concept-là, dans le cadre d'Eva? Est-ce que c'est quelque chose d'envisageable? Comment vous voyez ça?

M. Isufi (Dardan) : C'est un concept qui est super intéressant, parce qu'en fait il permet d'optimiser les ressources pour les usagers et les chauffeurs. Et d'ailleurs, c'est pour ça que je le mentionnais par rapport aux redevances, qu'il faut faire en sorte que la redevance devienne un incitatif pour l'usager d'utiliser la course partagée, parce que la course partagée, en fait, elle optimise l'utilisation du véhicule à sa capacité maximale, si on va jusqu'à, par exemple, quatre usagers. Et, en fait, ça fait en sorte que tous peuvent ou puissent prendre partie, en fait, à la course, et donc ça permet aux gens de s'organiser.

Parfois, il va y avoir deux passagers dans un véhicule, parfois, il va y en avoir trois. Cette réalité, qui semble loin de nous, est présentement en opération dans plusieurs, mais plusieurs villes nord-américaines : Chicago, Austin, San Francisco en Amérique. Donc, ces villes-là ont l'option des courses partagées, ce qui fait en sorte que les gens, partant d'une région ou qui sont sur la trajectoire de la course, peuvent embarquer, toujours avec le consentement des usagers déjà dans le véhicule.

Donc, c'est excessivement intéressant. En fait, c'est vraiment l'alliance parfaite entre le covoiturage plus traditionnel et le covoiturage commercial.

M. Reid : Parfait.

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

M. Campeau : Question très pratique. Quelle est votre capacité et quelle est la capacité de votre modèle d'affaires, plutôt, à réagir aux grands événements versus fournir un service dans les quartiers moins peuplés? Ça peut être, là, de façon très pratique et égoïste de ma part, centre-ville de Montréal et l'Est de Montréal, par exemple.

M. Isufi (Dardan) : C'est une question qui est super intéressante, qui nous a souvent été posée, en raison, vraiment... lorsqu'on discutait des quotas et territoires, là, pour les services de taxi. Il est possible, pensons, par exemple, dans un an ou deux, de dire : Bien, écoutez, on n'a pas une offre assez complète dans un territoire donné, qui serait, dans votre exemple, Mme la Présidente, l'Est de Montréal. Il serait possible, dans cet exemple-là, de dire que la coopérative, parce qu'il y a une demande assez forte, par exemple, puisse donner une récompense, horaire ou peu importe, un salaire horaire, là, ou peu importe, aux conducteurs, aux membres conducteurs qui sont présents sur le territoire pour desservir l'offre.

Mais, bien évidemment, s'il y a une demande, en général, dans ce type d'écosystème là, l'offre suit également. Donc, c'est très rare qu'il y a une forte demande et qu'il n'y a aucune offre. Donc, les deux vont de pair, mais, bien évidemment, il existe plusieurs incitatifs à l'interne, comme entreprise, et ça, il faut laisser ça aux entreprises de décider quelle stratégie elles veulent utiliser. On pourrait, par exemple, dire que ceux qui sont connectés entre telle heure et telle heure dans l'Est de Montréal, au lieu d'avoir 85 %, bien ils ont 95 % de la course.

Donc, ça pourrait inciter des conducteurs à dire : Bien, je préfère avoir plus de temps d'attente, mais avoir un revenu plus substantiellement élevé.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Laviolette—Saint-Maurice, vous n'avez que 40 secondes.
• (16 h 40) •

Mme Tardif : Parfait. Merci, Mme la Présidente. Donc, je suis un peu curieuse, à savoir, est-ce que toute votre clientèle paie par «money fiat» ou par cryptomonnaie? Et, à ce moment-là, c'est de la clientèle, j'imagine, qui est quand même relativement jeune. Et vous parlez d'un échange possible avec le taxi traditionnel, conventionnel. Comment vous voyez ça?

M. Isufi (Dardan) : En fait, Mme la Présidente, comment fonctionne notre système, c'est que tous les paiements se font par carte de crédit conventionnelle. Ce qui fait partie de la «blockchain» dans notre écosystème, c'est vraiment la base de données, qui, elle, est distribuée. Donc, tout le système est décentralisé, mais le mode de paiement se fait par un tiers parti de paiement qui s'intègre à l'application, et donc les gens paient en carte de crédit, en monnaie dite fiable.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois vous couper la parole pour passer du côté de l'opposition officielle avec le député de La Pinière qui a sûrement plusieurs questions.

M. Barrette : Oui, oui, oui, ça, sans aucun doute. Alors, bienvenue. Est-ce qu'on dit «Isufi» ou «Izufi»? Je ne veux pas déformer votre nom. Vous avez compris que le ministre vous aime beaucoup, puis je le comprends, vous êtes très enthousiaste. C'est très rafraîchissant. Pas que les autres n'étaient pas rafraîchissants, mais ça fait un angle différent aujourd'hui.

Deux, trois questions techniques au départ. Vous allez voir où je veux aller, là. Ce n'est pas bien, bien compliqué. Vous existez depuis 2017? Vous opérez depuis 2017?

M. Isufi (Dardan) : Non. L'entité légale a été créée en décembre 2017. Donc, on a commencé à travailler sérieusement en 2018.

M. Barrette : En 2018. Bon, vous avez dit quelques centaines de chauffeurs?

M. Isufi (Dardan) : Oui.

M. Barrette : Vous faites combien de courses dans une année, là, à date, là?

M. Isufi (Dardan) : En fait, le lancement progressif est amorcé depuis exactement deux semaines, puis on n'a fait aucune médiatisation ni commercialisation. Donc, on parle d'une dizaine de courses, une vingtaine de courses. On est vraiment, là... En fait, ce qu'on appelle dans le jargon de la technologie, on rode notre technologie, c'est-à-dire on teste les fonctionnalités.

M. Barrette : Je comprends. Étiez-vous là quand j'ai fait mon éditorial philosophique sur la concurrence?

M. Isufi (Dardan) : Non. Je l'ai manqué, malheureusement.

M. Barrette : Ah! vous n'étiez pas là. Je vais le faire, mais c'est... Écoutez-moi pas, mais je le fais pour mes collègues.

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Barrette : J'allais dire à mes collègues que le seul modèle économique par lequel on va chercher le prix le plus bas, c'est dans le modèle coopératif, surtout quand le modèle coopératif va de la production du service jusqu'au dispensateur.

Alors, vous, là, quand on a toute la chaîne de l'événement économique... parce que dans le modèle coopératif, à chaque étape, vous recherchez le prix le plus bas possible. Vous n'êtes pas à la recherche du profit, vous êtes à la recherche du prix le plus bas, ce qui est l'essence du modèle coopératif. Alors, ça, ça va chercher le prix le plus bas. Je dis ça parce que peut-être que, sur l'échiquier politique, on n'est pas à la même place. Bien, je pense qu'à Québec solidaire on me comprend, là.

Alors, ceci... C'est un moment philosophique, là. Alors, ça m'amène maintenant à mes questions qui sont plus précises, là. Il y a un élément... Vous, là, bon, je comprends votre site, là, mais, sur le plan technologique, faites-vous partie des programmeurs? Avez-vous cette connaissance-là ou vous êtes juste dans l'organisation?

M. Isufi (Dardan) : J'ai les connaissances théoriques, mais les connaissances pratiques sont détenues par le cofondateur, mon camarade Raphaël Gaudreault, qui, lui, est chef d'orchestre logiciel d'Eva.

M. Barrette : Il n'est pas ici malheureusement.

M. Isufi (Dardan) : Non, qui est pour un congrès sur la technologie en Virginie.

M. Barrette : O.K. Non, non, mais ce n'est pas une critique, là. C'est que, s'il avait été ici puis qu'il était gêné, on lui aurait dit de venir. On est parlables. Mais peut-être que vous allez avoir des réponses à mes questions.

Vous savez, la technologie «blockchain», par définition, là, c'est fait pour être opaque. Ce n'est pas fait pour être transparent. Le «blockchain», par définition, exige un décryptage. Alors, le «blockchain», là, si vous me dites que tout ça, c'est ouvert à l'univers, c'est impossible. Alors, vous décidez que votre technologie... À moins que vous la construisiez, à moins que vous libériez des clés, là, parce que c'est de l'encryptage, les «blockchains». C'est fait pour que la personne qui a son numéro de compte, là, pour simplifier, puisse facilement décoder son affaire. Puis même, décoder, c'est... désencrypter, ce n'est pas simple.

Alors, si vous me dites que c'est ouvert à tout le monde, c'est parce qu'il y a comme une opération dans... votre technologie «blockchain» garantit la pérennité et la stabilité de la donnée. Ça, je suis d'accord, mais qu'elle soit visible à tout le monde, ça, c'est parce que vous faites une opération particulière. Ça m'amène à des questions très techniques. Peut-être que vous n'avez pas les réponses, mais j'aimerais bien avoir des réponses là-dessus, si c'est possible. Si ce n'est pas possible, je ne vous en tiens pas rigueur, là. Je comprends très bien. C'est pour ça que je vous posais la question sur ce que vous faisiez exactement.

Vous avez montré votre téléphone tantôt puis vous donnez comme option à votre clientèle de vous utiliser ou d'utiliser les autres. Vous avez comme laissé entendre que votre application vous permet de voir les autres. Je pense que ça ne se peut pas, là, mais pouvez-vous me préciser ça?

M. Isufi (Dardan) : En fait, l'exemple que j'ai témoigné précédemment était celui... si jamais les services de taxi veulent coopérer avec nous, on les intègre à notre offre, et donc eux conduisent leurs taxis avec leurs taximètres et leurs engins et, en sus, ils ont un compte sur le système Eva, mais un compte taxi sur le système Eva et donc peuvent accepter ou décliner des courses au tarif taxi.

M. Barrette : O.K. Donc, est-ce que ça va aussi loin, dans votre application, que vous voyez la géolocalisation des autres, les taxis, pour prendre cet exemple-là? Donc, vous avez une plateforme qui permet de voir la géolocalisation de tout... Admettons que tout le monde s'en va sur votre plateforme, il serait possible de voir la géolocalisation d'Uber, de Lyft, de vous, de «whoever», là, qui arriverait sur le marché. C'est comme ça que vous voyez ça?

M. Isufi (Dardan) : Je doute qu'Uber et Lyft veuillent s'intégrer à notre application, mais si jamais...

M. Barrette : Non, je comprends, là, mais admettons... Ma question, c'est : Votre technologie fait ça?

M. Isufi (Dardan) : Oui. Donc, on voit, en fait, les conducteurs en temps réel, seulement les conducteurs.

M. Barrette : Seulement les... oui, c'est ça, ma question, les conducteurs. Mais là il faut que l'autre accepte de se rendre visible à vous. Vous, vous acceptez de vous rendre visible à eux... vous accepteriez.

M. Isufi (Dardan) : En tant que conducteur?

M. Barrette : Non... oui, je m'excuse, en tant que conducteur, oui.

M. Isufi (Dardan) : Bien, absolument, parce qu'il faut que le passager... l'utilisateur, avant...

M. Barrette : C'est correct. Je veux explorer la partie technique. C'est sûr que ça fait des réponses un petit peu peu binaires, mais c'est tellement approprié pour la technologie. C'est vrai.

Alors, comment, sur quel format... parce que, si vous êtes «blockchain», là, j'insiste là-dessus, là, l'autre qui est en face ne peut pas vous décoder. Ça fait qu'il faut qu'il y ait une opération pour vous rendre visible à d'autres. Alors, c'est quoi, le format de la transmission de votre donnée? Vous êtes chauffeur, vous êtes assis dans votre véhicule au moment où on se parle, vous avez baissé la fenêtre, vous nous parlez. Alors, votre donnée qui est émise sur le marché, elle est émise dans un format qui est lequel? Il ne peut pas être «blockchain», les autres ne vous verront pas.

M. Isufi (Dardan) : Tout d'abord, Mme la Présidente, j'apprécie excessivement le charme philosophique du député de La Pinière qui.. parce que, en fait, j'aborde également mes discours un peu dans ce sens-là.

Je vais aborder d'abord la première question : Comment notre technologie de la chaîne de blocs, elle est constituée? Et je vais prendre l'exemple du bitcoin, qui n'est pas le meilleur exemple, certes, mais qui peut aider à comprendre. Le bitcoin, avec la «blockchain» du bitcoin, on peut savoir le nombre de transactions, le montant de ces transactions-là, mais on ne saura jamais qui a fait les transactions, et d'où est parti l'argent, et où est atterri l'argent.

M. Barrette : ...puis je vais vous dire... ce n'est pas pour être impoli, c'est parce que nous, on a le bonheur, c'est est ironique, d'avoir peu de temps. Alors, ça achève, là, moi, là, puis je veux vraiment, vraiment comprendre l'élément

technologique. Je comprends ce que vous me dites puis je comprends, votre finalité, elle est intéressante. Puis je vais vous dire, là, vous abordez de façon globale toutes les possibilités en termes d'analyse de données pour offrir le meilleur service, puis je comprends, puis c'est intéressant, vraiment, ce que vous nous dites.

Mais arrive la question qui est celle que je pose, qui est : Moi, là, je veux vous voir sur une... moi, je suis la commission de transport de Montréal, mettons, puis moi, je veux voir en temps réel — c'est parce que c'est ce que je souhaite, là, je fais un jeu de rôle, là — je veux voir en temps réel ce qui se passe sur l'île de Montréal. Ça fait que moi, j'aimerais bien ça voir en temps réel, sur cinq kilomètres carrés ou quatre kilomètres carrés, c'est plus simple à comprendre, combien il y a d'autos.

Alors, idéalement, je voudrais savoir combien qu'il y a de taxis réguliers, combien d'Uber, combien de Lyft, combien d'Eva, et ainsi de suite. A ce moment-là, moi, il faut que je puisse recevoir un signal qui me dit où je suis géolocalisé. Je suis qui? Moi, ça ne m'intéresse même pas de savoir le nom... origine, destination, mais il faut que je vous voie. C'est quoi, le format, au sens technologique du terme, qui vous permet, qui va me permettre de vous voir? Ça, il faut que ça soit, en quelque part, relativement standard. Les autres données sont dans votre «blockchain», ça, ce n'est pas un problème.

M. Isufi (Dardan) : Il y a deux options.

M. Barrette : Pour vous voir, c'est quoi, votre format? Parce que, comme vous êtes «blockchain», vous devez avoir une opération pour transformer votre donnée en donnée informatiquement visible, là.

M. Isufi (Dardan) : En fait, comment on fonctionne, nous, c'est par encryption asymétrique. Ce n'est pas de la simple encryption unidirectionnelle, c'est-à-dire on a un contrat intelligent qui est une cellule ligne de code qui définit l'entente contractuelle entre les usagers et les passagers.

Ensuite, qu'est-ce qui arrive, le téléphone qui agit comme le serveur principal, c'est celui qui encrypte vos informations personnelles. Or, lorsqu'il y a une mise en connexion entre le passager et le conducteur, les deux se connectent, il y a un partage d'information, donc, bidirectionnel pour permettre l'identification, des raisons de sécurité, et ainsi de suite, et la transaction, bien évidemment. Et, lorsque le passager arrive à destination, que la course est confirmée et finalisée, le tout se détache, et l'un, l'autre n'a plus accès à l'information du précédent.

• (16 h 50) •

Pour ce qui est de la géolocalisation des membres passagers, il est impossible de pouvoir les localiser. Pour ce qui est de la localisation des membres conducteurs, comment l'application est faite pour le moment, l'ensemble des membres conducteurs sont visibles sur l'application. Donc, nul besoin d'aller dans notre base de données décentralisée par l'explorateur, le bloc, pour y avoir accès, il suffit au Bureau du taxi de Montréal, par exemple, d'ouvrir l'application, de regarder où sont les véhicules et de les voir en temps réel se déplacer.

Nous, par exemple, on pourrait éventuellement si, dans cinq mois, on trouve, par exemple, que le Bureau du taxi de Montréal est très achalandé, par exemple... ce n'est pas le cas, on travaille très bien avec eux, mais si jamais, on pourrait dire : Bien, on va, d'une manière aléatoire, retirer certains véhicules sur la carte publique, mais qui vont toujours être dans notre base de données décentralisée, et ce, à jamais, de manière immuable. Donc, nous, c'est vraiment... en fait, une application de trace de données, comment ça fonctionne, c'est l'application ou les serveurs, nous, c'est un contrat intelligent, la «blockchain», la chaîne de blocs et le serveur, le téléphone à la personne qui, en fait, agit comme la clé privée. Et donc, quand il y a une connexion entre les deux, nécessairement, il y a de l'encryption asymétrique qui se produit. Donc, il n'y a pas... On ne partage pas les clés des gens. Donc, c'est...

M. Barrette : Alors donc, vous êtes toujours dans un environ de «blockchain». Ça veut dire que moi, là, si je suis un adepte d'un autre format, mettons Uber, si je suis un adepte d'eux autres ou d'un Lyft, parce qu'un jour Lyft va arriver, ou le taxi qui, eux autres, ont leur application aussi, sur mon téléphone, là, il faut que je sois «blockchainé» pour, entre guillemets, que tout le monde se comprenne, en même temps que d'utiliser les autres applications qui, elles, sont pas mal «straight forward», là.

M. Isufi (Dardan) : En fait, non, peut-être que je me suis mal exprimé. L'application, malgré qu'elle soit entièrement décentralisée de la photo de profil jusqu'à l'information, comme votre prénom et votre nom, fonctionne comme toute autre application. Donc, il n'y a pas besoin d'avoir... Vous n'avez pas besoin d'avoir une clé privée. On vous donne... On vous dit c'est quoi, votre clé privée, mais vous n'avez pas besoin de créer une clé privée. Dans le fond, vous insérez votre numéro de téléphone et votre numéro de téléphone sert un peu de synonyme à votre clé privée.

Pour ce qui est de l'encryption asymétrique, c'est que chaque compte a une clé privée et une clé publique. La clé publique, c'est ce qui sert à se connecter puis à partager l'information. La clé privée, c'est ce qui store, c'est ce qui range les données d'utilisation personnelle. Donc, l'application... Je veux dire, sur les téléphones, bien des usagers, des membres partagés d'Eva ont également Uber, ont également l'application de Taxi Coop et ils fonctionnent avec les trois, indépendamment de la période de la journée.

M. Barrette : Là, je vais vous poser une question probablement pour laquelle vous n'aurez pas de réponse, parce que vous commencez à opérer, mais dans votre modèle, là, j'imagine que vos chauffeurs ne font pas vœu de pauvreté, là. Est-ce que c'est rentable pour eux autres? Est-ce que vous avez des chauffeurs qui vivent de ça ou c'est un revenu d'appoint?

M. Isufi (Dardan) : On a des membres conducteurs qui, étonnamment, malgré nos débuts, sont temps plein avec Eva ou temps partiel, mais seulement avec Eva pour des raisons de choix personnel. Donc, oui, il y en a.

M. Barrette : Alors donc, il y en a... Mais il y en a beaucoup? Il y en a peu?

M. Isufi (Dardan) : Ah! écoutez, je ne les connais pas tous, mais je connais les réguliers parce que ça m'arrive d'embarquer avec eux. Donc, il y en a quelques-uns, mais je ne pourrais pas vous dire exactement un chiffre exact. On ne prend pas cette information-là sur nos membres.

M. Barrette : Pardon?

M. Isufi (Dardan) : On ne prend pas cette information spécifique là sur nos membres, à savoir est-ce qu'ils font ça à temps plein, temps partiel. Ce sont des travailleurs autonomes, donc ils sont libres de faire ce qu'ils veulent de leur temps.

M. Barrette : O.K. Donc, vous n'avez pas cette information-là. O.K., parce que vous, vous avez certainement étonné tous les gens qui sont présents dans la pièce et ceux qui nous écoutent quand vous avez dit que... Là, si j'ai bien pris ma note, là, vous dites que vous ne voyez pas de dumping. Ça, je peux comprendre ça de gens qui sont dans le modèle coopératif, parce que, normalement, c'est une philosophie qui est moins à but lucratif, mais que vous ne voyez pas du tout de dumping grâce à votre modèle, là, là, je suis très étonné. Alors là, il va falloir que vous m'expliquiez ça, là.

M. Isufi (Dardan) : En fait, ce que je dis, la concurrence pourrait commencer à effectuer du dumping.

M. Barrette : Pardon?

M. Isufi (Dardan) : La concurrence pourrait commencer à effectuer du dumping, mais ce n'est pas quelque chose qui se fait de manière régulière et qui se fait de manière récurrente. Parlons, par exemple, Austin au Texas. Il y a une...

M. Barrette : ...je parle du Québec, là.

M. Isufi (Dardan) : Oui, mais on parle du covoiturage ou, par exemple, il y a eu plusieurs concurrents dans une ville donnée et les applications, par exemple Lyft ou Uber, oui, certes, ils sont toujours en compétition, mais n'ont pas fait deux ans de tarifs gratuits ou de... sinon, ce n'est pas viable à la fin.

M. Barrette : Je vous soumetts ceci, puis vous me direz si je me trompe ou non, là. Je vous ai posé des questions technologiques, là, je vais finir avec des questions philosophiques. J'ai l'impression que vous faites souvent, parce que vous utilisez l'expression, un parallèle avec le covoiturage. Puis vous m'apparaissez... vous dites que vous êtes... Vous avez dit ça, c'est l'expression que vous avez utilisée, je pense, à un moment donné, du covoiturage coopératif.

Moi, l'individu qui fait du covoiturage Montréal-Québec à 20 \$ la course, c'est correct, là. Moi, je n'ai pas de problème avec ça, mais cette personne-là ne gagne pas sa vie avec ça. Ça me donne l'impression que, quand vous dites qu'il n'y a pas de dumping, c'est parce que vous êtes peut-être des gens qui sont dans un modèle opérationnel qui se satisfait de ça parce qu'il y a d'autre chose à côté.

Le covoiturage coopératif, si on fait le parallèle avec le covoiturage comme tel, c'est un environnement coopératif dans lequel la finalité n'est pas de gagner sa vie d'une façon... à grand succès, on va dire. Je ne vous dis pas que ce n'est pas bon, ce n'est pas ça que je dis du tout, du tout, du tout, là, mais est-ce que je me trompe quand je vous lis comme ça?

M. Isufi (Dardan) : Tout à l'heure, Mme la Présidente, peut-être que je me suis fourvoyé. Lorsque j'ai fait peut-être référence au covoiturage coopératif, c'était bien évidemment le covoiturage commercial avec le modèle qui est coopératif. Lorsque j'entends covoiturage commercial, c'est la définition actuelle. Au Québec, elle est trop longue, c'est du transport de personnes rémunéré par application mobile, donc j'utilise covoiturage commercial.

M. Barrette : Sauf que, s'il est à but lucratif, qu'il le soit, mais même dans un environnement coopératif... et que vous ne voyez pas de dumping, ça veut dire que vous êtes satisfait du niveau de rémunération que ceux qui considèrent qu'ils font du dumping font. Ça, c'est là où je vois la satisfaction quand on est dans un modèle coopératif versus ceux qui ne le sont pas. Je suis étonné de ça.

M. Isufi (Dardan) : En fait, c'est que notre modèle fait en sorte que notre offre peut croître dépendamment des incitatifs que l'on fait. Donc, si jamais, nous, on remarque, par exemple, que les membres conducteurs d'Eva...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Excusez-moi, je dois vous couper la parole.

M. Isufi (Dardan) : On va pouvoir en parler par après.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous pouvez vous en parler tout à l'heure. Alors, maintenant, je passe la parole à la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, monsieur. Mais c'était vraiment intéressant parce qu'il y a le covoiturage... c'est vrai qu'on pense que ça, c'est du covoiturage, mais ça ne l'est pas, du covoiturage commercial.

Ce n'est pas comme si moi, je me déplace, je m'en vais à une place que j'y allais de toute façon seule, là, j'embarque quelqu'un. Ça, c'est du covoiturage, mais ce n'est pas du covoiturage, ce que vous faites. C'est là que vous ajoutez «commercial», mais ça crée beaucoup de confusion.

C'est ça, donc, vous vous présentez comme une coopérative avec un mode de gestion démocratique, et ça, c'est très bien, puis vous voulez être, dans le fond, un bon citoyen corporatif. Pour vous, c'est important d'être un bon citoyen corporatif et tout ça. Puis qu'est-ce que vous pensez... parce que moi, je n'ai pas beaucoup de temps, là, encore moins, même pas quatre minutes. Qu'est-ce que vous pensez d'Uber, de l'arrivée d'Uber? Est-ce qu'elle vous fait peur ou pas du tout? Vous dites peut-être, comme le ministre : Que le meilleur gagne, ça ajoute beaucoup d'offre, et vous croyez en votre produit, puis vous êtes sûr que vous allez tirer votre épingle du jeu avec le projet de loi?

M. Isufi (Dardan) : Bien, c'est une question très intéressante parce qu'elle fait appel à mes émotions. Est-ce que j'ai peur d'Uber ou pas? Tout d'abord, Uber était là bien avant qu'Eva naisse et arrive au monde. Alors qu'Eva commence à marcher depuis quelques semaines, je n'ai pas de crainte et nous n'avons pas de crainte. Bien évidemment, c'est de la concurrence, donc on essaie d'offrir un service, une expérience d'utilisation qui est supérieur, cela va de soi, mais il n'y a pas de crainte, à proprement dit, à ce niveau-là.

Mme Ghazal : Donc, vous voyez que vous pouvez cohabiter avec ces joueurs-là. Les nouveaux joueurs qui vont arriver, vous pouvez cohabiter avec eux?

M. Isufi (Dardan) : En fait, je pourrais faire...

Mme Ghazal : ...avec votre modèle d'affaires.

M. Isufi (Dardan) : Oui, je pourrais faire un parallèle, Uber est l'espèce de gros requin, nous, on est le petit poisson qui mange le restant de la bouffe.

Mme Ghazal : D'habitude, le requin, il mange les petits poissons.

M. Isufi (Dardan) : Bien, on est celui qui se tient juste derrière.

Mme Ghazal : En tout cas. O.K., donc vous êtes plein d'espoir. C'est le fun, la jeunesse.

Puis, par rapport à la cohabitation avec les taxis traditionnels, est-ce que le projet de loi actuel, tel qu'il est, permet que les taxis traditionnels survivent? Ça, c'est un. Puis vous, vous voyez un rôle là-dedans pour qu'ils puissent survivre avec le projet de loi actuel ou est-ce qu'il y aurait des choses à changer dans le projet de loi pour permettre cette cohabitation-là, pour que le taxi traditionnel survive? Parce qu'eux ils ont l'impression, en enlevant les permis — en fait, moi, c'est ce que je crois aussi — leur avenir n'est plus assuré parce que ce ne sera plus rentable.

M. Isufi (Dardan) : C'est une question superintéressante. Je ne pense pas que le projet de loi est parfait. Je veux proposer une modification et...

Mme Ghazal : Est-ce que vous voulez nous en parler des modifications que vous voulez, en peu de temps, vu qu'on n'a pas votre mémoire?

M. Isufi (Dardan) : Je vais soumettre le mémoire. Vraiment désolé du retard pour ça à ce niveau-là.

Tout d'abord, je tiens à exprimer que la position d'Eva est... on s'exprime en solidarité et en sollicitude envers les services de taxi. On veut certainement, comme j'ai mentionné, coopérer, les intégrer même à notre application...

Mme Ghazal : Le projet de loi actuel va assurer leur survie? C'est ce que vous pensez ou...

• (17 heures) •

M. Isufi (Dardan) : S'ils décident également de prendre en main certains éléments comme l'intégration de l'application technologique qui devient de plus en plus populaire, qu'ils décident également de pouvoir réellement s'allier entre différentes compagnies coopératives, et ainsi de suite.

Nous, c'est certain que vous parlez, par le truchement de la présidente, à une personne qui est convaincue du modèle coopératif, qui est convaincue que la chaîne de bloc qui protège les données, parce que les données sont le pétrole du XXI^e siècle, est essentielle. Donc, moi, c'est sûr que je pense que mon modèle est le mieux pour pouvoir cohabiter ensemble. Après, peut-être trouveront-ils une application pancanadienne seulement pour les taxis, et leur survie sera assurée à jamais. Présentement, les services de taxi assurent près de 40 millions de courses annuellement. Je ne pense pas que c'est demain que ça va disparaître, à moins que la...

Mme Ghazal : Mais peut-être après-demain.

M. Isufi (Dardan) : Après-demain, après-demain, et la...

Mme Ghazal : Parce que, si on veut avoir une vision un peu plus à long terme...

M. Isufi (Dardan) : Après-demain, les véhicules autonomes vont se démocratiser. Donc, je pense qu'on va avoir plusieurs réflexions intéressantes à ravoir peut-être, dans cette chambre-ci, dans cinq, 10, 15 ou 20 ans. Mais je pense que le projet de loi n'éradique pas les services de taxi. Bien évidemment, c'est sûr qu'il va y avoir des compromis à faire, il va y avoir des ajustements à faire. Le projet de loi n'est pas parfait, il va être modifié...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois passer la parole au député des Îles-de-la-Madeleine. Je vous coupe dans vos pensées, mais c'est la loi, c'est le règlement. M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Moi, je suis très, très sympathique au modèle coopératif. Dans des régions comme celle que j'habite, habituellement, la coopérative, elle est mise en place pour offrir un service qui ne serait pas rentable s'il était offert par une entreprise privée, et l'avantage pour les coopérateurs, c'est de créer de l'emploi, d'offrir un service et, si tout va bien, d'avoir une petite ristourne.

Est-ce que... Puis évidemment, on paie une part sociale. Est-ce que les chauffeurs, les clients ont une part sociale à payer pour adhérer à Eva? Vous me dites que oui. Maintenant, quels sont les avantages, puisqu'il y a déjà un service qui va être ouvert, libéralisé? Quel est l'attrait, tant pour le client que pour le chauffeur? Est-ce que c'est philosophique? Est-ce que c'est pécuniaire? Est-ce que c'est le service?

M. Isufi (Dardan) : Ça dépend de la personne. Mais vous m'enlevez les mots de la bouche lorsque vous parlez de la... Mme la Présidente, le député des Îles-de-la-Madeleine m'enlève les mots de la bouche lorsqu'il parle des ristournes puisque les ristournes peuvent être distribuées et aux membres conducteurs et aux membres passagers. Donc, un utilisateur, un usager qui décide d'utiliser Eva, à la fin de l'année, si l'année est vraiment lucrative puis que tout Montréal, et Québec, et les régions décident d'utiliser Eva, ce qui serait vraiment plaisant, bien toutes ces personnes-là vont pouvoir bénéficier d'une ristourne. N'est-ce pas incroyable, Mme la Présidente?

M. Arseneau : Donc, le modèle d'affaires repose sur l'objectif d'aller dégager un profit collectif qui sera redistribué entre les chauffeurs et les clients. C'est ça?

M. Isufi (Dardan) : C'est une coopérative de solidarité à but lucratif qui place le membre au centre de ses intérêts.

M. Arseneau : D'accord. Qu'est-ce que vous pensez maintenant, dans l'opération de tout ça, de la volonté de certains d'exiger une formation de base ou peut-être même davantage pour desservir la clientèle aux besoins particuliers? Est-ce que les chauffeurs qui décident de le faire... Ce que j'ai compris dans votre réponse, c'est qu'il y avait peut-être une majorité de chauffeurs qui le feraient plutôt comme revenu d'appoint que pour gagner leur vie. Vous êtes d'accord avec l'idée de resserrer, là, la loi, les articles de loi? Une formation plus importante, l'inspection des voitures, par exemple, est-ce que vous en êtes?

M. Isufi (Dardan) : Écoutez, bien des personnes critiquent notre discours comme étant une thèse libertarienne contre le pouvoir régalien de l'État, et ce n'est vraiment pas le cas. Notre discours favorise une réglementation plus serrée, parfois même, du covoiturage commercial, mais qui soit sensée. Et évidemment, une formation, par exemple, exigible de, disons, sept heures, comme c'est le cas pour les services de taxi à Lévis, peut tout parfaitement être acceptée et acceptable, même pour ceux qui font un revenu d'appoint peut-être une heure par mois.

M. Arseneau : Est-ce que je me trompe ou si votre modèle d'affaires — vous avez parlé des gros poissons, des petits poissons. Ça prend beaucoup de nourriture pour ça, donc un gros volume — ça ne peut fonctionner que dans les grandes villes à grand volume? Est-ce que les... Parce que vous rêvez, vous semblez dire que vous rêviez pouvoir faire certaines de vos partitions dans les régions. Mais est-ce que c'est réaliste de penser que ça peut déborder les grandes villes? S'il n'y a pas de gros poissons, est-ce que les petits poissons comme vous peuvent exister?

M. Isufi (Dardan) : Les petits poissons comme nous sont très futiles et rapides, donc absolument. Nous, si ça n'avait pas été des projets pilotes, on serait allés en région d'abord pour développer notre écosystème, le peaufiner, l'améliorer avec les membres. Mais évidemment, c'était impossible... mais absolument. On parle des régions, mais il y a des villes qui sont excessivement peuplées comme Drummondville, Trois-Rivières, Granby, Sherbrooke, Saguenay. Donc, ces villes-là, qui présentement ne bénéficient pas du service de covoiturage commercial, auraient tout intérêt à avoir ce service-là, parce que c'est un service qui ne coûte rien à la municipalité, qui ne coûte rien au public. En plus, le public y gagne avec les redevances éventuelles.

M. Arseneau : Merci. Transport collectif, transport pour services adaptés, vous êtes là ou vous n'y êtes pas?

M. Isufi (Dardan) : Nous, bien évidemment, on démarre, mais c'est quelque chose qui peut se faire à travers l'application, de sélectionner les véhicules qui sont adaptés, les conducteurs qui suivent une formation et ensuite de les mettre en contact avec les personnes à mobilité réduite, ou peu importe. C'est quelque chose qui se fait même pour le transport médical. La technologie n'a pas de limite.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, je vous remercie beaucoup. Je ne sais pas si c'est votre première expérience devant une commission parlementaire, mais bravo!
Nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 5)

(Reprise à 17 h 7)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre nos travaux. Voici nos derniers invités de la journée, la compagnie Uber Canada, M. Jean-Christophe de Le Rue et M. Nicolas Chaput...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, il n'est pas là? Donc, c'est M. Alexandre Meterissian. J'aurais dû le savoir, vous vous êtes présenté à moi tout à l'heure. Alors, vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Ensuite, vous aurez les questions avec nos collègues les députés et le ministre.

Uber Canada

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Merci, Mme la Présidente, M. le ministre, Mmes, MM. les députés. Je m'appelle Jean-Christophe de Le Rue et je suis le responsable des affaires publiques pour Uber au Québec. Je suis accompagné aujourd'hui d'Alexandre Meterissian, conseiller stratégique chez Hatley.

En tant que joueur important en mobilité au Québec, Uber est heureux de participer aux consultations publiques sur le projet de loi n° 17. Le covoiturage urbain est populaire au Québec, avec des centaines de milliers d'utilisateurs à Montréal, Québec, Laval, Longueuil et Gatineau. Grâce aux nouvelles technologies, des milliers de partenaires chauffeurs québécois offrent des courses aux usagers en utilisant l'application Uber, offrant ainsi une alternative supplémentaire à l'utilisation de l'auto solo.

Aujourd'hui, nous aborderons deux grands thèmes qui, selon nous, sont à la base de toute discussion constructive sur la mobilité de demain : la sécurité des usagers, et l'abordabilité et la fiabilité d'alternatives à l'auto solo. Au Québec, et particulièrement à Montréal, la congestion des principales artères routières affecte négativement la qualité de vie des citoyens. Chaque jour, il y a près de 25 millions de sièges vides au Québec, et la voiture personnelle est l'actif le plus sous-utilisé car elle est garée 95 % du temps. Il est évident que de nouvelles façons de faire sont nécessaires. Nous saluons l'ouverture du précédent gouvernement, qui a mis en place des projets pilotes pour réglementer temporairement le covoiturage urbain au Québec. Cependant, jusqu'à présent, les réglementations québécoises du transport rémunéré de personnes ont eu comme conséquence de limiter l'abordabilité et la fiabilité des services comme Uber.

Le covoiturage urbain s'ajoute au cocktail des transports, permettant plus de mobilité aux citoyens et plus de choix lorsque vient le temps de considérer une alternative à l'auto solo, diminuant ainsi la congestion routière et ses conséquences sociales, économiques et environnementales. En effet, Uber et d'autres experts internationaux sur cette question croient que l'avenir du transport urbain sera un mélange de transport public, de covoiturage urbain, de micromobilité et d'autopartage. C'est pourquoi Uber travaille en partenariat avec des villes du monde entier pour réaliser cette vision d'avenir avec moins de congestion, moins d'utilisation individuelle de la voiture, plus de trajets partagés et plus de trajets multimodaux.

• (17 h 10) •

Mais nous n'en sommes qu'au début de ce changement de paradigme. En effet, Morgan Stanley estime que le pourcentage de kilomètres parcourus en covoiturage urbain s'élèvera à 25 % en 2030, alors qu'il n'en est que de 4 % présentement. Le covoiturage urbain complète le transport collectif. Parfait complément aux services de transport collectif et actif, Uber rend disponibles des déplacements sécuritaires, fiables et abordables aux citoyens des villes, notamment dans le cadre de solutions aux premiers et derniers kilomètres. Une bonne législation centrée sur le consommateur comme le projet de loi n° 17 est donc nécessaire afin de s'assurer que les Québécois puissent continuer à bénéficier de cette nouvelle option de transport qu'est le covoiturage urbain.

Uber est une entreprise technologique fondée en 2009. En se basant sur l'idée qu'il devrait être simple de se déplacer en milieu urbain de manière efficace, sécuritaire et abordable, Uber a développé une application pour téléphone intelligent qui permet de mettre en contact des utilisateurs et des chauffeurs de véhicule. En 10 ans, cette idée a créé une véritable révolution dans le transport de personnes à travers le monde. À ce jour, Uber est présente dans plus de 600 villes, 64 pays et six continents. Uber compte plus de 75 millions d'utilisateurs actifs chaque mois.

Uber est aussi une plateforme de mobilité diversifiée. Depuis plusieurs mois déjà, Uber s'acharne à devenir une plateforme de mobilité... diversifiée, pardon, en offrant à nos utilisateurs plus d'options de transport. Ainsi, en avril 2018, Uber a acquis Jump, un service de vélos électriques partagés sans ancrage. Les vélos électriques Jump sont maintenant disponibles dans plus de 20 villes à travers le monde, incluant prochainement Montréal, qui sera la première ville du Canada à bénéficier de cette nouvelle option.

De plus, nos utilisateurs, de façon naturelle, utilisent Uber pour compléter leurs trajets de transport en commun. En effet, la station de métro Montmorency à Laval est l'un des points ayant le plus important volume de courses au Canada, à égalité, presque, avec la station Union de Toronto. À Denver, à Londres, nous avons intégré le transport en commun de la ville dans l'application Uber, offrant ainsi une expérience multimodale optimisée. À Innisfil, petite localité en banlieue de

Toronto, la ville s'est tournée vers Uber afin d'offrir un service de transport en commun aux résidents au lieu de mettre en place un système de bus public dispendieux.

Nos efforts rejoignent les résultats d'une étude réalisée par l'American Public Transportation Association auprès de 4 500 résidents de sept villes américaines indiquant que les utilisateurs d'Uber sont plus à même d'utiliser également le transport en commun pour leurs déplacements et de posséder ainsi moins d'autos solos.

UberPool. Bien que ce service n'existe pas encore au Québec, Uber a également développé un service qui permet d'avoir un impact encore plus important sur la réduction de l'utilisation de l'auto solo et sur la congestion routière. Il s'agit d'UberPool, qui permet à plusieurs personnes de partager une course. En effet, en sélectionnant l'option UberPool, les utilisateurs acceptent de partager leur course avec des personnes qui sont à proximité et qui se dirigent vers des destinations rapprochées mais non identiques. En procédant ainsi, le montant de la course se trouve à être grandement réduit pour les deux utilisateurs, permettant ainsi de déplacer plus de gens dans moins de véhicules.

Les considérations réglementaires dont nous souhaitons discuter aujourd'hui sont la sécurité des usagers et l'abordabilité de nos services. Il est important de noter que ces considérations doivent obligatoirement mettre le consommateur au centre des préoccupations des législateurs.

Premièrement, sur la sécurité des usagers, il nous semble important de noter que le projet de loi n° 17 met en place des standards de sécurité qui rejoignent ceux mis en place dans la vaste majorité des autres juridictions. Comme toujours, Uber s'assurera de les respecter et même de les dépasser, comme c'est le cas des vérifications d'antécédents judiciaires, qui seront vérifiés chaque année, alors que l'exigence est biannuelle. Uber s'assure également que le dossier de conduite des chauffeurs est impeccable auprès de la SAAQ. Tous les véhicules doivent aussi faire l'objet d'une vérification mécanique annuelle rigoureuse.

La technologie derrière la plateforme Uber est un des gages de sécurité pour nos utilisateurs et nos partenaires chauffeurs. Toutes les courses Uber sont suivies par GPS, et les données des courses sont enregistrées de manière sécuritaire sur nos systèmes.

Deuxièmement, sur l'abordabilité et la fiabilité, Uber salue le désir du gouvernement d'éliminer le système de permis existant, qui ne fait qu'empêcher la concurrence et donc nuit aux consommateurs et à l'industrie en général. La réforme proposée par le projet de loi n° 17 vise juste en proposant une approche réglementaire plus souple qui impose des exigences et restrictions qui sont proportionnelles aux objectifs, soit la sécurité des usagers et l'augmentation de l'offre pour le consommateur.

La tarification dynamique et la tarification à l'avance sont rendues possibles grâce aux nouvelles technologies. Les prix peuvent être haussés de façon temporaire, de manière à encourager les partenaires chauffeurs à se déplacer vers les endroits où la demande est plus forte et, du même coup, incitent les clients à attendre un peu, le temps que la demande soit moins grande. Il est à noter que les utilisateurs sont avertis lorsque la tarification dynamique est activée. La décision d'accepter ou non une hausse de tarif pour une course est prise en toute connaissance de cause.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il vous reste 1 min 45 s.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Merci, Mme la Présidente. La tarification dynamique garde les délais d'attente pour une voiture à leur niveau le plus bas et contribue à la fiabilité des services. Uber salue donc l'initiative du gouvernement d'abonder dans ce sens avec le projet de loi n° 17.

En ce qui a trait aux redevances, Uber aimerait noter que les frais par course proposés dans le projet de loi feront en sorte que les services de transport rémunéré de personnes demeureront parmi les plus dispendieux en Amérique du Nord. Nous prenons acte de la volonté du gouvernement du Québec de compenser les propriétaires de taxi traditionnel, mais suggérons fortement de réduire la redevance à 0,30 \$ sur toutes les courses partagées, comme UberPool, ce qui équivaut, en fait, à diviser la redevance par le nombre de sièges disponibles.

En conclusion, comme décrit tout au long de ce document, Uber souhaite ardemment continuer à mieux servir les Québécoises et les Québécois en matière de mobilité. Le projet de loi n° 17 permettra aux innovations en transport et à d'autres acteurs de mobilité de venir au Québec à la même vitesse que partout ailleurs au Canada et aux États-Unis. Nous comprenons que tout changement peut entraîner une certaine incertitude et nous souhaitons donc contribuer au débat public en continuant à démontrer notre engagement envers le Québec et la mobilité des Québécoises et des Québécois. Merci beaucoup.

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

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Messieurs, bonjour. Je veux commencer en vous interrogeant sur les données. Vous dites offrir des plateformes... avoir une plateforme de mobilité diversifiée. Vous allez avoir, cet été, les premiers vélos électriques Jump. Vous avez aussi, si je ne me trompe pas, des trottinettes électriques ailleurs dans le monde.

Ma première question, fort simple, avant d'arriver sur les données : Est-ce que vos vélos, vous serez capables de définir comment ils se déplacent à Montréal? Est-ce qu'il y aura une puce là-dessus ou pas du tout?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Ils sont complètement suivis par GPS, puis on est en discussion avec la ville de Montréal concernant le partage des données, qui est une exigence réglementaire de la ville de Montréal. Mais on souhaite, en discussion avec eux, voir des options pour aller probablement un peu plus loin.

M. Bonnardel : D'accord. Donc, vous allez connaître nécessairement les comportements et de quelle façon ces vélos vont circuler. Il y en aura combien à Montréal cet été?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Typiquement, on est une compagnie privée, on ne partage pas forcément ce genre de données en public.

M. Bonnardel : O.K. Vous dites, donc, être un partenaire avec certaines villes, les sociétés de transport, peut-être. Vous dites qu'à la station Montmorency, une des plus populaires, sinon dans le top deux des plus populaires au Canada... Est-ce que vous partagez des données présentement avec la Société de transport de Montréal?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Actuellement, le projet pilote ne permet pas à Uber d'engager des discussions de partenariat avec tout acteur gouvernemental ou paragouvernemental.

M. Bonnardel : Et si on vous le demandait?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Nous serions heureux d'engager un partenariat avec la Société de transport de Montréal. C'est ce qu'on fait partout ailleurs dans le monde.

M. Bonnardel : Vous partagez donc vos données... sans être nominatifs, là, sans avoir les particularités personnelles, là, vous partagez donc des données ailleurs dans le monde avec des sociétés de transport ou des municipalités pour être capables de comprendre l'offre que nous avons sur le terrain.

Puis Montréal, vous le savez très bien, là, c'est la capitale... la métropole. On aura besoin de savoir de quelle manière les gens bougent, d'amener les gens à réduire l'auto solo. Donc, là-dessus, on s'entend, les données, vous serez prêts à les partager avec ceux qui vont vous le demander.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Dans le respect de la vie privée, absolument. Puis je me permettrais peut-être d'utiliser ce moment aujourd'hui pour annoncer le lancement prochain de la plateforme Uber Movement à Montréal, qui est une plateforme gratuite, publique de partage de données offerte par Uber. Au cours des dernières semaines, il y a eu certains échanges entre la ville de Montréal et notre maison mère à San Francisco, et nos ingénieurs sont en train de finaliser la plateforme Uber Movement, qui permet le partage de données et qui aide les urbanistes et les sociétés de transport en commun notamment.

• (17 h 20) •

M. Bonnardel : La tarification dynamique, vous étiez les seuls à pouvoir utiliser cette tarification, et certains nous ont dit qu'on devrait être plus vigilants, à savoir, un prix plafond, un prix plancher. Vous avez entendu le mot dumping, vous avez entendu certains acteurs qui nous disent : Ce sera impossible. Comment protéger le consommateur? Comment le protéger en impliquant ou en mettant peut-être dans la loi un prix plancher ou un prix plafond? Qu'est-ce que vous répondez face aux inquiétudes de beaucoup de ces personnes qui disent : Si on ne fait pas ça, les gros joueurs vont profiter de leur force pour nous battre?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Bien, en fait, je voudrais juste, peut-être, prendre deux secondes pour expliquer le but de la tarification dynamique.

La tarification dynamique est la base même de la fiabilité de modèles comme Uber car on permet, en utilisant des algorithmes, de toujours assurer un équilibre entre l'offre et la demande. Lorsque dans un secteur donné, à un moment donné, l'offre n'est pas assez importante par rapport à la demande, les algorithmes multiplient la tarification afin d'encourager les partenaires chauffeurs à se rendre dans cette destination, dans ce lieu pour répondre à la demande. L'utilisateur, en tout temps, a deux choix : prendre la course — Uber est fiable, est toujours disponible, en moyenne, entre quatre, cinq minutes — ou alors attendre que le prix revienne à la normale.

De façon générale, Uber, on n'a aucun intérêt à ne pas donner le juste prix au consommateur, puisque l'idée d'Uber, c'est que les gens nous utilisent et, si le prix n'est pas juste... est donné, évidemment, on va avoir une baisse d'achalandage.

M. Bonnardel : Parlez-moi de la course partagée, d'UberPool, qui n'existe pas présentement. Jusqu'à quel point vous êtes persuadé que ce modèle sera bon dans le futur? Vous dites tantôt, là, qu'on montera de 4 % à 25 % le covoiturage, où les gens vont souhaiter partager une course. De quelle façon vous voyez ça dans le futur?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Bien, en fait, UberPool, c'est l'exemple parfait de comment, grâce à la technologie, on est capables d'optimiser le transport et d'améliorer la mobilité en général. Donc, il y a cinq ans, il y a même quatre ans, on n'aurait probablement pas pensé que ça serait possible, à grande échelle, de faire du partage de courses entre individus qui ne se connaissent pas et qui ne se rendent même pas dans la même destination exacte, donc destinations similaires.

Grâce aux nouvelles technologies, c'est maintenant possible. Ça permet de transporter deux, trois personnes dans une même voiture, au lieu de prendre deux à trois voitures différentes pour le même transport, à des coûts modiques et qui sont une alternative encore plus forte à la possession d'un véhicule personnel.

M. Bonnardel : Vous offrez, à Toronto, le transport accessible. Expliquez-moi ce que vous faites à Toronto. Est-ce qu'on peut l'appliquer au Québec? J'imagine que oui, à savoir qu'il y a une rémunération additionnelle pour ceux qui veulent se rendre accessibles pour aller chercher des personnes plus vulnérables ou handicapées, si je peux le dire ainsi. Expliquez-nous un peu ce modèle que vous avez mis en place.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Donc, il y a deux services, un à Toronto et dans d'autres métropoles mondiales. Il y a le produit UberWAV, qui est fait en partenariat avec des sociétés de transport adapté. Donc, Uber offre sa technologie à ces sociétés de transport là pour optimiser l'offre de services pour la communauté. Et il y a aussi le produit UberASSIST, qui est un service de transport pour les gens à mobilité réduite, mais qui ne nécessitent pas, par exemple, une chaise roulante. Donc, on offre une formation pour ce genre de chauffeurs là et certains incitatifs financiers pour encourager les gens à suivre cette formation et à rendre ce service disponible.

M. Bonnardel : C'est quoi, la formation que vous...

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Je n'aurais pas les détails techniques de la formation pour UberASSIST, mais je pourrais vous revenir après.

M. Bonnardel : O.K. C'est quoi, le portrait type, là, d'un chauffeur partenaire Uber à Montréal, Québec ou à Gatineau? Vous dites : La moitié font moins de 10 heures par semaine, donc c'est un petit revenu d'appoint. Jusqu'à quel point vous pouvez dire, vous avez un nombre de chauffeurs x qui font ça vraiment à temps plein? On va prendre 40 heures, mais il y a des chauffeurs de taxi qui en font 50 ou 60. Comment vous équilibrez ou vous exposez ça?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : En fait, je vous dirais que la majorité des partenaires chauffeurs Uber au Québec sont des gens qui sont à temps partiel. Maintenant, à temps partiel, comment on souhaite le définir, je ne pourrais pas vous donner toutes les données aujourd'hui, mais je pourrai vous revenir.

C'est des gens qui vont soit travailler sur Uber de façon temporaire, entre deux emplois, comme étudiant, pendant l'été, travailleur saisonnier, ou des gens qui vont faire un revenu d'appoint le week-end, le soir, parce qu'on sait que la demande est plus forte. On a évidemment des gens qui sont à temps plein, et je vous dirais que la réglementation québécoise étant très rigide, très stricte actuellement, a fait en sorte que, par rapport à d'autres marchés, il y a plus de gens qui sont à temps plein sur Uber que dans un autre marché.

M. Bonnardel : Vous dites que la redevance de 0,90 \$ on devrait l'enlever. C'est un montant que... Vous savez qu'on a démarré à 0,20 \$. C'est un montant qu'on a augmenté pour assurer une compensation équitable, juste. Vous ne la souhaitez pas.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : En fait, nous, on comprend tout à fait que les changements et bouleversements technologiques amènent de l'incertitude, amènent des changements. Depuis l'entrée en vigueur des projets pilotes par le précédent gouvernement, on a contribué au fonds de modernisation de l'industrie du taxi dans le cadre de frais par course. Tout ce qu'on dit, c'est qu'on souhaite continuer à contribuer au débat entourant l'indemnisation, mais on fait confiance aux législateurs québécois pour s'assurer de sa mise en oeuvre et on continuera de collaborer de façon financière à ce titre.

Maintenant, il y a un équilibre à trouver par rapport aux frais par course, par rapport à encourager la nouvelle mobilité et la compensation, évidemment, mais Uber fait 100 % confiance aux législateurs québécois sur ce sujet.

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

M. Campeau : Merci, Mme la Présidente. On a entendu que les chauffeurs pourraient attendre que le prix monte et même que c'est une réalité de temps en temps. Qu'est-ce que vous dites à ça? Est-ce que c'est une chose que vous voyez? C'est une chose qui arrive une fois... 1 % du temps? À peu près jamais? Très fréquemment? Comment vous voyez ça?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : ...pas vraiment au courant de ce phénomène auquel vous feriez référence. Ce qu'on voit, nous, sur le terrain, c'est que la tarification dynamique permet de desservir, oui, les zones de forte demande dans les quartiers centraux, mais aussi de servir les périphéries puisque, lorsque la demande augmente, par exemple, en périphérie urbaine, les chauffeurs vont se déplacer dans ce secteur-là. C'est l'équilibre du marché, grâce à la tarification dynamique, qui est créé.

M. Campeau : Est-ce que vous êtes capable, avec les données que vous avez, d'avoir une opinion sur le fait que... comment vous desservez, par exemple, les endroits moins peuplés? Je pense, encore une fois, à l'Est de Montréal, à ce moment-là, par rapport au centre-ville.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : C'est évident que, dans les quartiers périphériques, on n'aura peut-être pas un temps d'attente similaire au centre-ville de Montréal ou au centre-ville de Québec. Par contre, grâce à la tarification dynamique, on est en mesure de couvrir des territoires vastes et même en périphérie des villes. Et je suis persuadé que, si on essayait à Pointe-aux-Trembles de commander un Uber en ce moment, on l'aurait assez rapidement. J'ai d'ailleurs commandé un Uber en moins de sept minutes à Pointe-aux-Trembles, il y a deux semaines.

M. Campeau : O.K. On entend aussi que certains chauffeurs d'Uber se plaindraient que leurs salaires sont bas, ils pourraient sortir du marché. Est-ce que c'est une chose que vous avez regardée, que vous avez compensée? Est-ce que c'est réel? Comment vous voyez ça?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : En fait, le revenu horaire médian à Montréal d'un partenaire chauffeur Uber, entre le 1er janvier 2018 et le 6 janvier 2019, se situe entre 19,17 \$ et 21,11 \$ de l'heure, brut.

M. Campeau : C'est pas mal différent de ce que j'avais entendu jusqu'à maintenant. Ça fait que c'est des données que vous avez accumulées vous-mêmes, à ce moment-là?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : C'est des données que j'ai demandées à nos équipes avant de venir ici.

M. Campeau : O.K. Donc, vous vous êtes préparé avant de venir ici, si je comprends bien.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Un petit peu.

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

M. Reid : Merci beaucoup, merci, Mme la Présidente. Bonjour à vous. Bon, on parle d'Uber, on parle principalement des grands centres. Moi, j'aimerais vous entendre, en région, est-ce qu'Uber peut s'étendre? On a parlé de Pointe-aux-Trembles, mais, au-delà des grandes zones urbaines comme Montréal, comme Toronto, comme Gatineau, comme Québec, quelles sont... est-ce qu'il y a des plans à ce niveau-là? Est-ce que c'est un marché que vous visez éventuellement?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Bien, si on prend un comparatif canadien, on opère dans des villes comme Innisfil, je l'ai mentionné, Lethbridge, Red Deer, qui sont des villes plus petites que Québec et Montréal, disons.

M. Reid : Mais avec un produit qui est différent de ce que vous avez dans les grands centres.
• (17 h 30) •

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Même produit, UberX, donc partenaire chauffeur, travailleur autonome, qui utilise sa propre voiture qui est peu utilisée pour offrir des courses à ses concitoyens.

M. Reid : On a mentionné aussi, avec l'ouverture du marché, avec le projet de loi n° 17, ce qu'on a entendu, c'est qu'on était pour avoir un flot de véhicules incroyable, à Montréal notamment, que ça allait, bon, créer une augmentation des gaz à effet de serre, congestion.

J'aimerais vous entendre là-dessus parce qu'il y a même... je pense qu'il y a un sondage qui est sorti... il y a un rapport qui est sorti aujourd'hui, de la SAAQ, qui dit que les jeunes achètent moins d'automobiles, en fait, utilisent moins l'automobile. Est-ce que ce phénomène-là est mesuré? En fait, est-ce qu'il y a plus d'automobiles sur la route?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Évidemment, les données rendues publiques par la SAAQ aujourd'hui sont extrêmement encourageantes et, si c'est une tendance qui se maintient, et on le souhaite tous, ce serait une excellente nouvelle pour Montréal.

Uber, je n'aurais pas la prétention de dire que nous sommes responsables de cette diminution de possession de voitures. Par contre, ce qu'on peut dire, c'est que plus le cocktail de transport est fort, donc le covoiturage urbain, le taxi, le transport en commun, le vélo, la marche à pied, l'autopartage, plus ces options-là sont fortes, faciles d'utilisation, dans quelques mois, quelques années, dans une seule application, comme on voit à Londres avec l'intégration du service en commun dans les applications, plus l'alternative... plus ce sera, entre guillemets, payant pour un Québécois ou une Québécoise de ne pas posséder un véhicule et de se tourner vers le cocktail des transports.

M. Reid : Je vais y aller... une dernière. Combien de temps reste-t-il, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il reste trois minutes. Alors, vous êtes deux à vouloir parler. O.K., Mme la députée...

M. Reid : O.K. D'accord. Notion de sécurité. On a parlé de notion de sécurité. Ça a été invoqué plusieurs fois au niveau des chauffeurs d'Uber. J'aimerais également vous entendre là-dessus. Quels sont les moyens que vous utilisez pour la vérification au niveau de vos chauffeurs, et ainsi de suite? Quelle est la procédure derrière ça pour s'assurer que le client qui embarque dans une voiture Uber est en sécurité au moment du transport?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Il y a deux choses par rapport à la sécurité. Donc, évidemment, c'est évident que la sécurité est une priorité pour Uber. Avant de devenir un partenaire chauffeur en Amérique du Nord, l'individu doit passer avec succès une vérification d'antécédents judiciaires annuellement. Il doit aussi inspecter son véhicule, et, au Québec, on vérifie aussi le dossier de conduite auprès de la SAAQ.

Par ailleurs, intégrées dans l'application, on a différentes technologies. Donc, évidemment, toutes les courses sont suivies par GPS, on connaît l'identité du chauffeur, mais on a récemment mis de nouvelles technologies dans l'application comme, par exemple, bon, c'est possible d'appeler le 911 directement dans l'application Uber tant pour le partenaire que pour l'utilisateur, s'il y a quelque chose qui se passe, malheureusement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Lavolette—Saint-Maurice, vous avez une question?

Mme Tardif : Oui, merci. Donc, c'est un peu le pendant, là... merci, Mme la Présidente. C'est le pendant de la question au niveau de la formation. On a entendu, de la part des compétiteurs, au niveau des plaintes de certains citoyens par rapport à Uber, par rapport, entre autres, aux personnes handicapées... Donc là, vous avez répondu pour la formation de vos chauffeurs, mais au niveau de la qualité du service et par rapport aux plaintes qu'un citoyen pourrait faire contre Uber, parlez-moi de ça un peu.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : En fait, dans l'application Uber, c'est un peu une caractéristique de la nouvelle économie, chaque utilisateur donne une note au partenaire chauffeur à l'issue de la course et c'est la même chose d'ailleurs pour le partenaire chauffeur qui note son utilisateur.

Donc, grâce à ces technologies-là, il y a un respect additionnel qui se crée dans l'expérience Uber dans notre cas. Je vous dirais aussi évidemment qu'il est toujours possible de laisser une plainte dans l'application ou d'appeler pour porter plainte, et on a un service de soutien à la clientèle qui est disponible 24 heures sur 24 et qui répond rapidement.

Mme Tardif : Donc, vous avez pu remarquer... J'en déduis qu'avec le nouveau volet de plaintes et d'évaluation qui a été mis en place, ça a amélioré la qualité des services.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : En fait, je pense que ce serait une étude très intéressante à apporter. Est-ce que le fait de se noter et de noter l'utilisateur et le partenaire chauffeur augmente la qualité? J'avancerais que oui.

Mme Tardif : Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons aller du côté de l'opposition officielle. M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Merci, Mme la Présidente. Alors, M. de Le Rue, bienvenue, M. Meterissian aussi.

Alors, je sais que vous suivez les consultations, alors vous avez entendu tout ce que j'ai dit. Alors, vous ne serez pas surpris si je vous dis, avec un certain humour, que quand je fais une comparaison avec Walmart... vous le faites vous-même, parce que chez Walmart, il y a des associés, et vous, vous avez des chauffeurs partenaires. Alors, je le dis à moitié avec humour, mais quand même.

Vous avez dit tantôt, ça m'a beaucoup surpris, puis j'ai vu que ça surprenait beaucoup de monde autour de la table, vous avez dit que le revenu horaire médian était entre 19 \$ et 21 \$. Très bien. Il est comment, le revenu horaire médian à Laval?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Pour un partenaire chauffeur ou...

M. Barrette : Oui. Bien, ils sont tous des partenaires chauffeurs, là...

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Donc, pour un partenaire chauffeur, j'imagine que c'est similaire, mais je pourrai vous revenir, si vous le souhaitez.

M. Barrette : Moi, je pense que ce n'est probablement pas le cas puis je vais vous dire pourquoi. Parce que c'est sûr que votre revenu horaire médian dépend et est influencé par les pointes, là où vous avez beaucoup de chauffeurs sur la route et là où il y a la tarification dynamique qui vient... pas artificiellement, mais qui vient, dans vos statistiques, monter votre statistique vers le haut. Votre partenaire chauffeur, à 10 heures le soir, en dehors du centre-ville de Montréal, probablement que son revenu horaire médian serait différent. Je comprends que vous n'avez pas la donnée aujourd'hui, là, mais c'est ce à quoi normalement on devrait s'attendre.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : En fait, je voudrais juste clarifier, je viens d'y penser. Lorsqu'on demande ce genre de données à l'interne, Montréal inclut la grande région métropolitaine où Uber opère, donc inclurait Laval.

M. Barrette : Et ce qui ne change pas le raisonnement que je viens de tenir, le revenu médian est la sommation des revenus. Alors, c'est sûr que la partie de l'achalandage, là où il y a sans aucun doute un plus grand nombre de chauffeurs Uber, vient augmenter la moyenne, le revenu moyen médian. C'est mathématique, alors...

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Absolument.

M. Barrette : Quand on... c'est ça, alors, vous avez des gens qui sont là, il y a tous les autres. Parce que, si c'était si beau, les chauffeurs d'Uber sur la planète vous voudraient... iraient en courant chez vous puis ils ne feraient pas la grève comme ils font aujourd'hui, là. Ce serait le nirvana de l'emploi.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : En fait, juste pour clarifier peut-être, comme j'ai mentionné tout à l'heure, la station Montmorency qui est à Laval est un des points où il y a le plus de demandes. Laval est en soi un marché où Uber est extrêmement populaire. Donc, je remettrais en question un peu la prémisse de ce que vous avancez.

M. Barrette : On peut se remettre en question mutuellement, mais aujourd'hui, vous n'avez pas la donnée, et je soumetts un point d'interrogation qui est valide. Il serait intéressant d'avoir la réponse. Votre revenu horaire médian, il est net ou il est brut?

Une voix : Brut.

M. Barrette : Brut. Alors, un 19 \$ brut, quand il devient net, il a maigri. Et il maigrit de combien en général?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Ça dépend de quelle voiture, de la façon dont l'individu conduit, donc, c'est extrêmement variable par rapport à...

M. Barrette : En moyenne, est-ce que la dépense médiane... Elle est de combien pour un chauffeur?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Je pourrai vous revenir sur cette question.

M. Barrette : Vous avez sûrement cette statistique-là.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Je pourrai vous revenir avec cette statistique-là.

M. Barrette : Ce n'est probablement pas 0,75 \$.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Ça dépend de la consommation du véhicule, si c'est un véhicule électrique, si c'est un véhicule à haute capacité, etc.

M. Barrette : Voilà. Alors donc, le 19 \$ à 21 \$, ça paraît bien, mais la vie peut être plus inconfortable.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : C'est un revenu brut, effectivement.

M. Barrette : Très bien, merci. Alors donc, on voit un peu là où on en est.

Une question comme ça : Est-ce que c'est vrai que, sur la planète, Uber a tendance à diriger, peut-être pas à Montréal, mais à diriger de plus en plus, par exemple, ses chauffeurs partenaires vers des concessionnaires choisis et même des compagnies de véhicules choisis?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Je n'ai jamais entendu parler de...

M. Barrette : J'en ai entendu parler beaucoup, mais semble-t-il que l'on voit ça ailleurs en Amérique du Nord, ce qui montre qu'il y a une structure de coûts, dans Uber, qui est en dehors, mais qui génère des revenus qui sont vos revenus. Et je peux le comprendre qu'il vise à avoir des profits. Ça, je n'ai pas de problème avec ça.

Puis je vais aller plus loin, M. de Le Rue. Vous savez, on arrive, là... et les gens de l'industrie du taxi, il n'y en a pas de problème. Ils veulent aussi... ils sont prêts à embrasser toutes les possibilités technologiques qui vont simplifier la vie de tout le monde puis amener le meilleur prix. Tout le monde est d'accord avec ça. La question, évidemment, devient une question de rentabilité puis de revenus pour les partenaires, ceux que vous appelez les chauffeurs partenaires. Et cette donnée-là, là... cette condition-là dépend de la gestion de la donnée.

Je vais vous la poser directement, la question : La donnée en direct, êtes-vous disposé à la partager?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Donc, on est tout à fait conscients de la valeur, pour les sociétés de transport, pour les villes, pour les gouvernements, de nos données, et on est tout à fait ouverts au partage de données en direct...

M. Barrette : En ligne.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : ...en ligne. Par contre...

M. Barrette : Donc, vous seriez... oui, vous alliez dire par contre, je m'excuse.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Par contre, il est extrêmement important que ce partage de données là soit fait dans un cadre légal, en consultation avec des experts de protection de la vie privée, parce que je crois que c'est extrêmement important d'aborder la discussion en profondeur sur le contenu de nos données, qui pourrait faire en sorte qu'il y a des données que...

• (17 h 40) •

M. Barrette : M. de Le Rue, l'État sera toujours là pour protéger la confidentialité des gens.

Mais je vais aller sur un point qu'a abordé le député de Bourget, et il est le suivant : Vous aviez dit que vous ne le saviez pas, et je pense que vous avez suggéré que ça ne devait probablement pas arriver. Moi, je vais vous dire une chose, s'il y avait un organisme public, par exemple, ou semi-privé, ou peu importe, là, encadré dans une loi, qui était capable de voir, sur un territoire de deux kilomètres carrés, chacune des autos de tous les types de fournisseurs qui existent, si on a la donnée en direct, on est assez rapidement capable de voir ceux qui attendent.

Je peux même vous dire qu'au casino de la course on est capable de voir ceux qui attendent et de quel groupe il attend. Moi, je suis sûr que les taxis, eux autres, là, ils vont y aller, faire la course, puis je suis sûr aussi qu'il y a des gens qui vont attendre, parce que c'est la nature humaine. La nature humaine est ainsi faite. La nature humaine, c'est normal,

on veut plus pour notre heure de travail. C'est juste normal. Mais pour faire cette analyse-là, il faut avoir l'accès en ligne à la donnée. Je comprends qu'aujourd'hui vous nous dites qu'Uber est disposée à le faire.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Dans le cadre du respect de la vie privée des utilisateurs.

M. Barrette : Tout à fait. Et je peux même vous dire que nous en ferons la promotion. Et ça, je l'ai dit à plusieurs reprises, ça, ça s'appelle «leveling the playing field» et c'est... tout le monde a accès à la même donnée. Là, c'est de la concurrence. Là, c'est celui qui est le meilleur qui va gagner.

Bon, ceci dit arrive la question de la rémunération. Moi, je vous avais répondu... à la question que je vous ai posée, là, le net, il y a un problème. Alors, quand je vous entends, moi, dire que la redevance va faire en sorte que ça va être le prix le plus élevé en Amérique du Nord, je vais vous rétorquer que ça va peut-être être le prix Uber le plus élevé de l'Amérique du Nord, mais ça ne sera certainement pas le prix net au chauffeur le plus élevé en Amérique du Nord.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : En fait, je fais référence aux frais par course que le consommateur va payer, donc, évidemment, en ajoutant 0,90 \$ par course, qui est une décision qu'Uber respecte et comprend tout à fait.

M. Barrette : Moi, je vais vous dire une chose, s'il n'en était que de moi, et ce n'est pas le cas à cause de ma position dans cette salle, peut-être qu'il y aurait une période de transition sur x années qui ferait en sorte que, comme vous êtes d'une technologie de rupture — ce n'est pas un reproche, c'est la vie — bien, à un moment donné, il y a un enjeu qui fait en sorte qu'il serait raisonnable de vous demander compensation, mais je suis du mauvais bord de la salle. Mais, je vous le dis, là, quand vous prenez l'argument que ça va être le prix le plus cher... c'est le prix Uber, le plus cher, mais peut-être qu'à la fin votre net à vous va ressembler au net des chauffeurs de taxi actuel.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : ...le consommateur qui paie le frais par course sur chacune des courses du transport rémunéré...

M. Barrette : Oui, mais vous êtes... Dans la vie, lorsqu'on arrive et qu'on induit une problématique chez les autres qui sont autour... puis ce n'est pas vous, hein, qui le faites, là. Moi, je l'ai dit, là, le gouvernement arrive avec quelque chose qui n'était pas obligatoire, et il l'a fait, et ma position est que le gouvernement devrait compenser à la hauteur appropriée. Un coup que ça, c'est fait, et je reprends les mots du ministre, si la compensation est mise de côté et, dans ma bouche, si elle est faite correctement et mise le côté, on met tout le monde sur le même pied. Le même pied, c'est tout le monde a accès à la même donnée, et après ça, bien celui qui donne la meilleure qualité de service avec le moins d'attente, et ainsi de suite, va réussir à donner le service... il va gagner le territoire — et là je ne ferai pas comme hier, je vais choisir mon mot — et il gagnera des parts de marché.

Ceci dit, maintenant, Uber, au moment où on se parle, est-ce que c'est dans... ah oui! tiens, juste en passant, votre Uber Movement, là, ça, ce sont des données partagées, mais qui sont des données statistiques rétrospectives, n'est-ce pas?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Qui sont mises à jour fréquemment pour en assurer la fiabilité.

M. Barrette : Oui, mais elles ne sont pas en ligne. Comprenons-nous bien, là. Vous avez bien compris que moi, quand je vous ai demandé si c'est des données en ligne... je vous remercie, c'est une bonne réponse, je suis heureux de l'entendre. Uber Movement, ça, ce sont des données qui sont utiles. Ça, c'est une bonne affaire.

Au moment où on se parle, moi, je... là, je vais aller au transport adapté. Je ne vois pas comment Uber peut aller dans ce marché-là. Est-ce que vous avez le souhait, l'intention, l'objectif d'aller dans le transport adapté?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Dans les villes où on offre un transport adapté... puis, de dire transport adapté, je parle ici... ça prend un véhicule adapté et pas UberAssist.

M. Barrette : Évidemment.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : On le fait en partenariat avec des sociétés de transport adapté, donc on offre notre technologie...

M. Barrette : Alors, ce que vous offrez, essentiellement, c'est un mode de répartition.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Technologique, oui.

M. Barrette : Parfait. Mais vous n'êtes pas, là... ce n'est pas sur la planche à dessin de devenir un fournisseur physique de services?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Le modèle Uber repose sur l'utilisation de la voiture personnelle. Donc, pour qu'il y ait un partenaire chauffeur qui ait un véhicule qui conviendrait à...

M. Barrette : Alors, la personne dans votre mode... transport adapté, c'est l'offre, la société, et ainsi de suite, là.

Est-ce qu'il est raisonnable de penser qu'Uber ne se développera pas à la grandeur du Québec dans les 10 prochaines années? Puis c'est sûr que vous allez vous développer, là, et les autres comme vous, là, vous allez vous développer à Montréal, Sherbrooke, Trois-Rivières, mais est-ce que vous pensez que vous allez vous développer à La Tuque, à Amqui, à Portneuf, et ainsi de suite, là?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Je ne serais pas en mesure de présumer des plans à long terme de nos équipes opérationnelles. Je sais, par contre, que le désir est toujours de servir plus de Québécoises et de Québécois. En ce moment, il y a des villes où on opère simplement notre plateforme UberX, donc la livraison de repas, dans l'attente de pouvoir lancer les services de covoiturage urbain.

M. Barrette : O.K. J'ai fait le tour, je vous remercie beaucoup et je vais passer la parole à mon collègue le député de Viau.

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

M. Benjamin : Merci. Merci, Mme la Présidente. Merci pour votre présentation. Dans une ancienne vie, j'étais à la ville de Montréal, et on a beaucoup travaillé pour combattre la congestion, notamment l'amélioration du transport en commun.

Dans votre document, sous l'enjeu législatif, vous avancez la prémisse de la congestion des principales artères routières qui affectent négativement la qualité de vie des citoyens. Je veux bien être d'accord avec vous. Est-ce que vous seriez prêt... puisqu'il y a un enjeu de transparence. Pouvez-vous nous dire combien actuellement qu'il y a de véhicules Uber qui roulent sur les routes du Québec actuellement?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Vous savez, on est en processus d'entrer en bourse, et légalement, je ne peux pas partager plus de données qui sont disponibles dans le formulaire S-1 qui a été fourni à la Securities and Exchange Commission.

M. Benjamin : Bien, vous comprendrez qu'en affirmant cette prémisse de congestion et que, n'ayant pas cette information-là, on pourrait aussi conclure que vous participez aussi à cette congestion puisque vous n'avez... ce sont des chiffres que vous n'êtes pas en mesure de mettre à la disposition du public.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Il y a plusieurs études qui portent sur le futur de la mobilité urbaine. Il y a une chose sur laquelle tout le monde s'entend, c'est que le futur est partagé, électrique et autonome. Il y a beaucoup de discussions aussi sur la complémentarité, donc le fameux premier et dernier kilomètre. Uber, nous sommes une option du cocktail des transports. Plus le cocktail des transports est fort, moins il y a de possessions de véhicules comme on le voit avec les données aujourd'hui de la SAAQ.

M. Benjamin : Un dossier que vous connaissez très bien, puisque vous avez parlé de votre projet par rapport aux trottinettes... Vous savez, le gouvernement français vient d'annoncer qu'il allait arrêter, et j'informe M. le ministre s'il n'était pas au courant, le projet de trottinettes, le développement, je cite, qui s'est fait de manière très rapide, de façon un peu anarchique, et c'est devenu la loi de la jungle, et je cite la ministre française des Transports.

N'avez-vous pas l'impression, et c'est ce qu'on a entendu de la part de plusieurs intervenants, personnes concernées de l'industrie du taxi, que c'est un dossier qui avance mais de manière, là encore, trop vite, trop rapide? Et qu'est-ce que vous en pensez?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Bien, en fait, je vous dirais que la situation québécoise et montréalaise est assez unique et très innovante puisqu'à Montréal on a collaboré pour développer une réglementation pour les véhicules en libre-service sans ancrage immatriculés, qui couvre les vélos électriques Jump, et les trottinettes Jump, et d'autres compétiteurs. C'est une réglementation qui est très stricte mais qui permet au consommateur de l'utiliser. Et les bénéfices en matière de micromobilité pour les vélos électriques et les trottinettes électriques sont absolument remarquables. On parle d'une... évidemment, lorsqu'il ne pleut pas, évidemment... par exemple, à San Francisco, il y a un transfert d'utilisateurs qui prenaient du Uber ou du UberPool vers le vélo.

M. Benjamin : Et comme on n'a pas beaucoup de temps, une question qui me brûle les lèvres : Pourquoi les chauffeurs d'Uber sont en grève? Pouvez-vous nous dire pourquoi ils sont en grève?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Je sais qu'à Montréal il y a eu un... enfin, il y a eu très peu de partenaires chauffeurs qui ont participé au mouvement. Je sais qu'aux États-Unis il y a eu...

M. Benjamin : Ma question, c'est : Pourquoi ils sont en grève? Pourquoi?
• (17 h 50) •

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Bien, ils ont des revendications par rapport, évidemment, au revenu horaire et d'autres points.

M. Benjamin : Sur l'enjeu... beaucoup de personnes, donc des clients, des usagers sont venus ici nous parler de l'absence, de ce projet de loi que vous trouvez très bien, mais de l'absence, entre autres, de la question relative au transport adapté, de la formation, de la sécurité, notamment des usagers.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Viau, je dois terminer cette portion et passer la parole à votre collègue. Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Écoutez, j'ai très peu de temps, même pas quatre minutes. Donc, j'ai des questions très courtes, qui nécessitent des réponses courtes, genre oui, non, je ne sais pas, je n'ai pas la réponse ou le chiffre. Combien de courses vous avez faites au Québec? Combien de courses, oui?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Ce n'est pas un chiffre que je peux divulguer.

Mme Ghazal : O.K. Est-ce que... Bien, combien d'impôt sur le revenu vous avez payé au Québec?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Uber paie son impôt au Canada et au Québec, mais ce n'est évidemment pas un chiffre qu'on peut divulguer.

Mme Ghazal : Est-ce que vous... Donc, vous avez payé de l'impôt. Vous confirmez que vous avez payé de l'impôt au Québec, mais vous ne pouvez pas dire le chiffre. Et est-ce que vous avez payé de l'impôt sur les revenus gagnés avant le début du projet pilote, les revenus qui ont été gagnés illégalement?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Je serais en désaccord avec la prémisse de votre question, mais je pourrais vous revenir sur les impôts payés au cours des dernières années, si oui ou non.

Mme Ghazal : Si oui ou non, mais avant le... Est-ce que vous avez eu une entente avec Revenu Québec pour pouvoir payer... sur les revenus que vous avez faits avant le début du projet pilote?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : On a une entente avec Revenu Québec depuis 2016, si je ne me trompe pas, et c'est une entente qui a été reconnue par le ministère des Finances et par différents intervenants à New York.

Mme Ghazal : Très bien. Merci. Merci beaucoup. Selon vous, pour la compensation, qui devrait la payer pour la perte de valeur? Qui devrait payer la compensation aux chauffeurs de taxi pour la perte de valeur de leur permis?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Je pense, c'est une question très importante, pour laquelle les législateurs du Québec sont en train de se pencher. Je suis...

Mme Ghazal : Selon vous, à vous personnellement, qui, vous pensez, pour l'équité, parce qu'il y a aussi l'équité qui est importante, devrait payer pour ça? Les contribuables, les chauffeurs de taxi eux-mêmes, Uber, les nouveaux joueurs?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Vous savez, depuis l'entrée en vigueur des projets pilotes au Québec, Uber contribue de façon importante au fonds de modernisation. Avec ce projet de loi n° 17, s'il est adopté...

Mme Ghazal : ...compensation pour la perte après le projet de loi n° 17?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Actuellement, il y a un système qui est proposé...

Mme Ghazal : Vous faites confiance à ce que le gouvernement dit.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : ...Uber va contribuer. On fait confiance au gouvernement.

Mme Ghazal : Donc, tout le monde. Puis est-ce que tous vos chauffeurs sont payés au salaire minimum?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : En fait, c'est des travailleurs autonomes, et il n'y a pas de salaire sur la plateforme Uber pour un chauffeur.

Mme Ghazal : Donc, il y en a qui pourraient être payés en bas du salaire minimum, si je comprends bien. C'est possible.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Donc, il y a des frais par... Bien, évidemment, si quelqu'un ne prend pas de course pendant une heure, il ne génère pas de revenus.

Mme Ghazal : Salaire minimum horaire, O.K.

Écoutez, je voulais juste parler de... parce qu'on n'a pas vraiment de résultat du projet pilote d'Uber. Donc, j'ai regardé ce qui se passe ailleurs, vous en avez parlé un peu, puis je vais lire seulement quelques titres, une revue de presse.

Uber a 10 ans : plus de voitures, plus de congestion. Ça, c'est dans des villes américaines. Piratage massif chez Uber : les données de 57 millions de personnes dérobées. Comment Uber est parvenue à ne payer que 1,4 million d'euros d'impôts en France en 2017.

À Montréal : *Cinq chauffeurs d'Uber épinglés en raison de leur casier judiciaire.* À Lausanne, en Suisse : *Uber doit faire face à ses devoirs d'employeur.* Et j'en ai d'autres, et d'autres, et d'autres. Donc, ça, si on veut regarder qu'est-ce qui nous attend ici, il faut quand même qu'on regarde qu'est-ce qui se passe ici, même si c'est particulier.

Ça fait que moi, ce que je comprends, Mme la Présidente, c'est que, sous des airs de modernité qui impressionnent bien gros le ministre, Uber a un modèle d'affaires qui est digne du dernier siècle, du début, même, du dernier siècle. En plus de mettre à mal la sécurité des passagers, ce qu'il fait, c'est qu'il ne respecte pas les droits des travailleurs et des travailleuses. Il crée du «cheap labor» et il veut soumettre les gouvernements. Il veut les soumettre pour qu'il puisse faire les lois et règlements qu'eux désirent et il n'hésite pas à être dans l'illégalité sans payer de l'impôt au fisc et aussi en mettant tous ses revenus dans les paradis fiscaux. On connaît comment ça se passe à Uber.

Il y a des gouvernements qui se tiennent debout. On espère que le gouvernement, notre gouvernement se tienne debout face à des multinationales, parce que de la modernité à la Uber, bien ça ne nous intéresse pas. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, merci. Alors, pour terminer pour cette portion, nous allons vers le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Vous arrivez tout juste de vous joindre à nous, et pourtant on a l'impression que vous êtes là depuis le début des commissions, des auditions de la commission. Vous étiez évidemment l'éléphant dans la pièce.

Le principe de base du projet de loi n° 17, c'est que la main invisible du marché va bénéficier à l'ensemble de la clientèle et au Québec, mais on a plutôt l'impression que la main invisible d'Uber a collaboré à écrire le projet de loi n° 17. C'est une blague, c'est faux, évidemment. Mais, si vous aviez eu à l'écrire, qu'y aurait-il de différent dans le projet de loi n° 17?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Bien, en fait, je vous ferais remarquer que le projet de loi n° 17 est un cadre réglementaire et que la majorité ou sinon de très nombreux points qui nous concernent et qui nous intéressent énormément sont à définir par arrêté ministériel. Et nous serons heureux de continuer à collaborer pour donner des pistes de solution pour une réglementation moderne au Québec.

M. Arseneau : Mais, grosso modo, le projet de loi n° 17 vous convient totalement. Il a été taillé sur mesure pour vous accueillir partout à travers le Québec.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Je crois que c'est une réglementation qui est progressiste, qui va permettre à des compétiteurs technologiques de venir au Québec, qui va permettre l'innovation de potentiels compétiteurs technologiques québécois à Montréal et à Québec. Maintenant, il reste beaucoup à voir et à déterminer par arrêté ministériel.

M. Arseneau : D'accord. Vous avez, dans votre mémoire, parlé... Il y a une section où vous dites... Uber, au Québec et ailleurs dans le monde, vous citez quelques exemples de ce qui se passe aux États-Unis, à Nice en France. J'ajouterais à cette liste d'expériences étrangères celle de Toronto au Canada. Mais vous ne parlez pas du Maroc, où Uber a déboursé plus de 3 milliards de dollars pour accéder au marché. Vous devez quand même trouver que c'est un excellent deal de pouvoir le faire ici sans compensation aucune payée par l'entreprise.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Donc, en fait, vous faites référence à la compagnie Careem. La compagnie Careem est une compagnie technologique de covoiturage commercial comme la nôtre. Dans le secteur privé, des entreprises privées ont des discussions qui peuvent amener des acquisitions. Dans le cas, si Uber a acquis Careem, en Chine, Uber s'est fait acquérir par Didi; en Russie, on s'est fait acquérir par Yandex. C'est le libre-marché.

M. Arseneau : Et si le gouvernement du Québec vous avait proposé d'acquérir l'ensemble de la flotte de taxis pour 1,3 milliard de dollars, est-ce que...

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Notre compétiteur à nous est l'auto solo. Dans le cas de Careem, c'est des compagnies similaires avec qui nous avons eu des discussions.

M. Arseneau : D'accord. Le ministre se plaît à dire à chacune des audiences que l'industrie du taxi traditionnel a 40 millions de courses et va demeurer à 40 millions de courses. Donc, ça laisse entendre que Uber va pénétrer dans un marché qui va stagner. Est-ce que votre intention, c'est de développer ou non votre chiffre d'affaires et augmenter le nombre de courses que vous allez faire ou vous allez vous contenter de ce que le taxi va vous laisser?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Je vous dirais que nous ne sommes pas en compétition avec le taxi et que nous diversifions notre offre en faisant des partenariats avec les sociétés de transport en commun, en offrant des vélos...

M. Arseneau : Vous avez quand même un objectif de croissance.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : Absolument. On est une compagnie privée qui vise à faire de la croissance.

M. Arseneau : Donc, d'imaginer que les choses vont rester les mêmes après l'adoption d'un projet de loi, pour vous, évidemment, ce serait très, très peu positif.

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : En fait, s'il y a plus de Québécois qui utilisent des services comme Uber, en soi, c'est une bonne nouvelle, et on espère contribuer à la mobilité.

M. Arseneau : Est-ce que vous avez des résultats du projet pilote ou des projets pilotes qui ont été réalisés au cours des dernières années?

M. de Le Rue (Jean-Christophe) : On a partagé toutes nos données requises avec le ministère des Transports et on s'est efforcés d'être... de respecter toutes les lois et d'encourager nos partenaires chauffeurs à respecter les lois.

M. Arseneau : Est-ce que vous vous opposeriez à ce que la population et les législateurs puissent obtenir une copie des projets pilotes, qui ont sûrement des conclusions intéressantes?

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est terminé, M. le député de... Alors, je vous remercie beaucoup pour votre présence à cette commission parlementaire.

J'ajourne les travaux à demain, le 10 mai, à 9 h 30 du matin. Merci.

(Fin de la séance à 17 h 59)