



**fccq** | Fédération des chambres  
de commerce du Québec

# Innovation et équité doivent coexister

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

10 avril 2019

## Table des matières

Préambule .....	3
Mise en contexte sur le projet de loi n°17.....	3
Différentes parties prenantes .....	4
1 Des technologies innovantes au service de la mobilité durable .....	6
1.1 L'émergence d'innovations technologiques : une tendance inévitable.....	6
1.2 Recourir à l'avenir plus facilement aux « carrés de sable réglementaire ».....	6
1.3 L'innovation technologique au service de la mobilité durable .....	7
1.4 Une concurrence saine et juste, plus de choix pour le consommateur .....	9
1.5 La sécurité des usagers : une priorité.....	10
2 Transition : des acteurs stratégiques à prendre en considération.....	10
2.1 Une baisse généralisée du fardeau administratif .....	10
2.2 Indemnisations : équité et équilibre .....	11
2.3 Transport adapté : une réalité spécifique à garder en tête .....	13
2.4 Prendre davantage en considération la réalité des régions québécoises .....	13
Conclusion.....	15

## Préambule

Grâce à son vaste réseau de plus de 130 chambres de commerce et de 1 100 entreprises établies au Québec, la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) représente plus de 50 000 entreprises exerçant leurs activités dans tous les secteurs de l'économie et sur l'ensemble du territoire québécois.

Considérée comme le plus important réseau de gens d'affaires et d'entreprises au Québec, la FCCQ est à la fois une fédération de chambres de commerce et une chambre de commerce provinciale. Elle défend les intérêts de ses membres au chapitre des politiques publiques, favorisant ainsi un environnement d'affaires innovant et concurrentiel, respectueux des principes de développement durable.

À ces fins, la FCCQ se fait un devoir de participer aux débats publics et de formuler des recommandations sur les enjeux politiques, économiques et sociaux qui font les manchettes de même que sur les enjeux qui préoccupent ses membres.

## Mise en contexte sur le projet de loi n°17

La FCCQ a été active au cours des dernières années sur les questions de mobilité durable, entre autres en ce qui concerne l'avenir de l'industrie du taxi et du transport rémunéré de personnes par automobile. Elle a notamment participé activement aux consultations du gouvernement sur le transport rémunéré de personnes par automobile (mars 2016) et sur la loi n°100 – *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi* adoptée en juin 2016. La FCCQ affirmait à l'occasion des consultations sur ce projet de loi qu'il valait mieux imaginer un nouveau modèle économique pour le taxi du 21<sup>e</sup> siècle, car le cadre réglementaire du taxi était désuet, puisqu'il ne tenait pas compte notamment de l'évolution de la technologie.

Tout au long de sa démarche, la FCCQ a abordé cet enjeu en étant guidée par trois grands principes :

- 1- Encourager l'innovation et l'utilisation des nouvelles technologies au bénéfice des clients, tout en étant soucieux de leur sécurité;
- 2- Compenser adéquatement les propriétaires de permis de taxi en tenant compte des modèles traditionnels;
- 3- Assurer une équité fiscale et réglementaire entre tous les joueurs du secteur économique de la mobilité.

La modernisation du transport rémunéré de personnes par automobile est l'élément central du projet de loi. Cette réforme mène à l'abolition du plafonnement de l'offre de services de taxi et celle-ci pourra ainsi augmenter au Québec. En matière de mobilité, il y aura donc davantage d'alternatives à l'auto solo, ce qui représente une bonne nouvelle à la fois pour les consommateurs, pour l'économie et pour l'environnement.

Aussi, les chauffeurs issus de l'industrie traditionnelle du taxi pourront offrir leur service partout sur le territoire québécois, puisque l'abrogation de la *Loi concernant les services de transport par taxi* met fin à la notion d'agglomération. Cette possibilité s'offrira également aux chauffeurs qualifiés « indépendants » où le chauffeur qualifié inscrit auprès d'un répondant

dont le territoire autorisé est à la grandeur du Québec. Cependant, ce changement soulève quelques préoccupations dans les régions éloignées quant à l'offre de desserte de certaines municipalités rurales, en comparaison avec des municipalités offrant plus d'achalandage, et possiblement plus attrayantes pour y offrir des services. Une analyse de ces impacts sur ce type de desserte devrait éventuellement être réalisée.

Cette abrogation soulève également quelques questions concernant l'offre de transport adapté, puisque la nouvelle *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, telle que proposée, contient des zones grises concernant le transport adapté.

Néanmoins, cela met fin à un régime d'encadrement qui était lourd administrativement et financièrement, en plus d'être inéquitable et contraignant pour les entrepreneurs du marché de la mobilité.

Le projet de loi lève un important frein à l'émergence et à l'adoption de pratiques innovantes. Cela aura pour effet d'insuffler de la compétitivité et de la concurrence. Au final, c'est l'efficacité et l'offre de service offert aux consommateurs qui s'en retrouveront bonifiés.

**En résumé, la FCCQ est d'accord avec les principes retrouvés à l'intérieur du projet de loi n°17 puisqu'il permet l'utilisation d'innovations provenant de nouveaux joueurs technologiques du transport rémunéré par automobile, mais rappelle l'importance de compenser équitablement les titulaires de permis de taxi, pour la perte de valeur encourue par ces changements législatifs.**

#### **« Nouveaux joueurs technologiques du transport rémunéré par automobile »**

En matière de mobilité durable, nous avons constaté l'émergence dans les dernières années de nouveaux modèles d'affaires innovants comme Uber, Eva, Lyft, Netlift, etc. D'autres nouvelles entreprises innovantes sont appelées à apparaître. Afin de définir l'ensemble de ces acteurs, nous les appellerons « nouveaux joueurs technologiques du transport rémunéré par automobile », afin de les distinguer des entreprises de taxi puisque celles-ci disposent de plus en plus également d'applications et de plateformes technologiques pour leur clientèle.

### **Différentes parties prenantes**

Au cours des dernières années, nous avons assisté entre autres dans les médias aux débats sur le transport de personnes opposant les intérêts de la multinationale Uber à ceux des titulaires de permis, comme s'il n'y avait que ces deux parties prenantes. Or, la réalité étant plus complexe, il est nécessaire de rappeler que le débat entourant le projet de loi n°17 concerne aussi :

- **Les clients** – Comme des consommateurs dans n’importe quel secteur, les clients, à la fois ceux du taxi traditionnel et des nouveaux joueurs technologiques du transport rémunéré par automobile, qui sont souvent les mêmes, désirent à la fois du choix, de la qualité et bien sûr payer leurs déplacements à moindre coût, ce qui est tout à fait normal. Des milliers de clients ont adopté de nouveaux joueurs technologiques du transport rémunéré par automobile, notamment au sein des générations Y et des milléniaux. Ils ont déjà voté avec leur pouvoir d’achat.
- **Les chauffeurs de taxi traditionnel, non-proprétaires** – Ces chauffeurs louent au propriétaire du permis le droit de gagner leur vie. Leurs intérêts sont parfois les mêmes, parfois aussi divergents, de ceux des chauffeurs propriétaires. Il faut les considérer comme une partie prenante distincte des propriétaires.
- **Les chauffeurs des nouveaux joueurs technologiques du transport rémunéré par automobile** – Certains acteurs du débat font passer ces travailleurs autonomes pour des « voleurs de jobs ». Comme société, il nous semble que nous devons plutôt saluer ces micro-entrepreneurs, qui essaient de rentabiliser leur temps libre et leur voiture sous-utilisée. Le droit au travail, c’est notamment le droit ne pas être empêché d’accéder au marché.
- **Les prêteurs** – Des institutions financières et prêteurs privés ont financé l’achat par certains propriétaires de leur permis de taxi. Le Fonds de solidarité FTQ (via FinTaxi) affirme avoir environ 1 000 clients actifs, sur les 10 000 permis au Québec pour un portefeuille de prêts de plus de 100 M\$.<sup>1</sup> Si la valeur des permis s’effondre, FinTaxi et les autres prêteurs risquent de voir une partie de leurs prêts devenir non performants. Parmi les autres institutions financières reconnues, le Mouvement Desjardins a également des sommes comparables en jeu.

À ces parties prenantes directes (en comptant bien sûr les propriétaires de permis et les nouveaux joueurs technologiques du transport rémunéré par automobile), mentionnons quand même deux autres dont les intérêts pèsent aussi dans la balance :

- **Les gouvernements** – Comme nous l’avons observé à l’arrivée de nouveaux joueurs technologiques du transport rémunéré par automobile en 2015, l’économie informelle peut entraîner une érosion de la base fiscale des gouvernements et donc représenter une menace à leurs revenus. Tout comme pour les prêteurs, la solution doit intégrer les préoccupations des gouvernements pour protéger leur base fiscale.
- **Le milieu du transport collectif** – Ce milieu pourrait être ambivalent à l’égard d’Uber et des autres plateformes de covoiturage ou d’autopartage. Ces plateformes peuvent pourtant être vues comme une composante pertinente et légitime du cocktail des transports, notamment pour le « premier » et le « dernier kilomètre » d’un déplacement, pour lesquels l’offre de transport collectif peut être parfois insuffisante, si elle n’est pas rentable.

Ce survol des parties prenantes et de leurs intérêts respectifs montre bien que le problème de politique publique est plus large qu’un conflit entre une multinationale et des milliers de propriétaires de permis de taxi. Par conséquent, **pour la FCCQ, la solution devrait prendre en considération les intérêts de toutes ces parties prenantes dans l’équation**. C’est sur cette prémisse que la Fédération vous présentera ses recommandations à l’intérieur de ce mémoire.

---

<sup>1</sup> FinTaxi, mémoire à CTE.

# 1 Des technologies innovantes au service de la mobilité durable

## 1.1 L'émergence d'innovations technologiques : une tendance inévitable

Pour la FCCQ, peu importe le domaine d'activité économique, l'environnement d'affaires et le contexte législatif québécois doivent permettre l'émergence de solutions technologiques innovantes et la saine concurrence.

L'innovation est au cœur de tout système économique sain et concurrentiel. De nouvelles entreprises rivalisent d'ingéniosité et proposent à leurs clients des idées, des produits ou des services à valeur ajoutée.

Dans un marché efficace et ouvert, les entreprises qui innovent se transforment et prospèrent; celles qui accusent du retard stagnent et finissent par disparaître. Dans les secteurs économiques libéralisés, ces phénomènes se produisent naturellement. À l'inverse, dans les secteurs lourdement règlementés ou contingentés, la saine concurrence est souvent bloquée à l'entrée. Cela a pour effet de réduire l'innovation et se fait systématiquement à l'encontre de l'intérêt des consommateurs et des citoyens.

C'est exactement ce qui s'est produit, au fil des années dans l'industrie du taxi. Elle a en effet évolué moins rapidement que les besoins des consommateurs et a accusé des retards face à l'évolution des technologies et de l'environnement d'affaires de la mobilité. Des exemples du passé sont nombreux et bien documentés : la réticence à offrir la mise en commun de la répartition (afin de minimiser le temps d'attente), l'implantation du paiement électronique ou encore la tarification préétablie en fonction de la destination. Il n'est pas à l'avantage des consommateurs – et de la société en général – que des industries traditionnelles soient réticentes à implanter des transformations pertinentes et souhaitées par le public. L'ouverture aux nouvelles applications technologiques et l'arrivée d'entreprises innovantes sont des occasions à saisir pour moderniser les balises en place.

Il appartient aux décideurs d'adapter les cadres règlementaires à l'évolution des modèles d'affaires. Peu importe l'industrie, des principes de base doivent être gardés en tête : la santé et la sécurité des consommateurs, le maintien d'une concurrence apte à stimuler l'innovation ainsi que l'évolution des comportements et des préférences sociétales – comme par exemple l'émergence de l'économie informelle.

## 1.2 Recourir à l'avenir plus facilement aux « carrés de sable règlementaire »

La FCCQ fait de l'innovation un élément central de son plaidoyer pour la croissance économique – actuelle et future – du Québec. Les décideurs doivent offrir des cadres règlementaires flexibles et ingénieux, qui permettent aux innovations de naître et de croître. L'arrivée de nouveaux joueurs comme Uber dans le paysage de la mobilité a eu l'effet d'un tremblement de terre. À l'avenir, lorsque d'autres joueurs innovants viendront inévitablement bousculer une industrie, les décideurs devront aborder ces défis avec ouverture, créativité et lucidité.

Pour mieux *encadrer*, il faut d'abord avoir la clairvoyance de *permettre*. Les innovations « perturbatrices » même lorsqu'elles n'entrent pas dans le cadre réglementaire, seront difficilement évitables. Les gouvernements auront tout avantage à permettre de les tester, d'en mesurer les impacts, en toute légalité, et de légiférer ou réglementer le cas échéant.

Une idée que la FCCQ met de l'avant dans ce genre de situation est celle d'implanter ce que l'on appelle un « carré de sable réglementaire »<sup>2</sup>. Le concept est simple : permettre la mise en œuvre de technologies ou d'innovations qui dérogent *à priori* aux cadres réglementaires existants, dans un environnement défini et contrôlé. Cette manière de procéder se veut une première étape afin d'assurer une transition équitable dans le marché dans lequel cette innovation pourra s'implanter.

En matière de transport rémunéré de personnes par automobile, le projet pilote réalisé avec Uber de 2016 à 2018 à Montréal, Québec et Gatineau, a été un exemple d'application du « carré de sable réglementaire. »

Tester ainsi des projets provenant d'entreprises innovantes est un défi pour les décideurs. Cela implique de faire preuve d'ingéniosité, de compréhension et d'agilité. Chose certaine, il s'agit d'une condition gagnante afin de favoriser l'innovation et la compétition. Cela a aussi le mérite de réduire les délais pour amener des innovations au marché et de faciliter l'accès des entreprises innovantes au capital de risque. Cette approche a aussi pour effet d'augmenter la confiance du public et l'acceptabilité sociale de ces innovations.

Il faudra à l'avenir, faire confiance au concept de « carré de sable réglementaire » pour faciliter l'implantation ou la capacité de tester des projets innovants, notamment en transport comme ce fût le cas pour les nouveaux joueurs technologiques du transport rémunéré par automobile.

### **1.3 L'innovation technologique au service de la mobilité durable**

Dans le domaine du transport rémunéré de personnes par automobile, les innovations technologiques et l'arrivée de nouvelles industries perturbatrices ont eu l'effet d'un double choc. D'une part, cela a imposé une remise en question des pratiques de l'industrie du taxi. De l'autre, cela a insufflé une véritable concurrence et des dynamiques de marché dans le paysage de la mobilité durable et du « cocktail transport ».

Il est évident aux yeux de la FCCQ qu'il était nécessaire de revoir en profondeur l'industrie du taxi et, plus largement, de la mobilité. En 2016, à l'occasion des consultations sur le projet de loi n°100, la FCCQ affirmait que le cadre réglementaire du taxi, fondé sur la gestion de l'offre, avait échoué sur deux objectifs importants, soit d'assurer un revenu « décent » aux chauffeurs et d'encourager l'innovation. Nous avons aussi montré que deux pratiques apportées par Uber et de nouveaux modèles d'affaires, soit la flexibilité de l'offre et du prix, ainsi que l'appréciation directe de la qualité par la clientèle, étaient de nature à améliorer le service de taxi. La loi n°100 permettait de faire un premier pas vers un cadre réglementaire adapté à cette nouvelle réalité, soit l'émergence de l'économie informelle.

---

<sup>2</sup> Inspiré du terme anglophone *Regulatory Sandboxes*

Le projet de loi n°17 modifie quant à lui plusieurs lois en abrogeant la *Loi concernant les services de transport par taxi*, ce qui signifie que la législation et la réglementation sont transformées. Dans cette section, nous proposons donc quelques pistes dans l'ébauche de ce nouveau cadre réglementaire. Nous le reconnaissons depuis quelques années, il était devenu nécessaire d'établir de nouvelles bases, c'est-à-dire de mettre en place des mesures législatives et réglementaires qui permettent de mieux baliser l'industrie et d'offrir au public des occasions d'optimiser et de varier leurs décisions de transport, ce qui améliore la flexibilité de l'offre et fort possiblement, la fluidité des déplacements.

S'attaquer aux enjeux de congestion routière fait partie des priorités pour la société et son fonctionnement économique. La demande en transport ne cesse d'augmenter, dynamisée par l'économie et la vigueur du marché de l'emploi. Les bouchons de circulation ont atteint des seuils critiques et les consommateurs recherchent activement des alternatives à l'auto solo. Le projet de loi n° 17 est une reconnaissance de cette réalité : il permettra aux citoyens qui décident de laisser la voiture à la maison – ou de ne pas en posséder – d'avoir accès à une plus grande offre de transport.

L'une des priorités en matière de mobilité durable est justement d'élargir le « cocktail de transport », c'est-à-dire le portefeuille d'options de déplacements que les citoyens peuvent utiliser. Plus ce portefeuille est diversifié, plus les options de transport alternatives à l'auto solo sont attrayantes. Cela pourrait contribuer à maximiser la fluidité des déplacements et d'atténuer les effets néfastes de la congestion routière.

**En ce sens, la FCCQ se réjouit que le gouvernement vienne favoriser la mobilité durable en permettant aux consommateurs de recourir à plusieurs options de déplacements, notamment par l'entremise des nouveaux joueurs technologiques du transport rémunéré par automobile.**

L'adoption du projet de loi permettra non seulement l'émergence des nouveaux joueurs technologiques du transport rémunéré par automobile, mais aussi de faciliter les partenariats avec des sociétés de transport, à la sortie de leurs stations.

Des sociétés de transport à travers le Québec ont commencé à expérimenter de nouvelles solutions de mobilité, en s'appuyant sur le micro-transit ou le transport à la demande. Il est donc indispensable de continuer à permettre ces innovations tout en assurant la complémentarité entre les modes durables, lorsqu'il existe déjà des services de transport en commun.



## 1.4 Une concurrence saine et juste, plus de choix pour le consommateur

La plus grande innovation technologique introduite entre autres par l'arrivée d'Uber dans le paysage du transport rémunéré de personnes par automobile a sans contredit été celle de la « tarification dynamique ».

Ce modèle novateur permet d'arrimer l'offre et la demande de déplacement, en temps direct. Il induit aussi plus de transparence : le consommateur reçoit une estimation du prix de la course au moment de la solliciter, grâce une application mobile. Par rapport à une industrie du taxi contingentée et assujettie à une réglementation rigide, cela a eu l'effet d'une véritable bouffée d'air frais pour les consommateurs. Globalement, le succès d'Uber en témoigne.

Le projet de loi n° 17 propose d'encadrer deux régimes de tarification des services de transport de personnes par automobile :

- 1- Le régime de tarification « traditionnel » des courses au moyen d'un taximètre, qui sera réservé aux taxis;
- 2- Une tarification « dynamique », qui permet au passager de connaître le prix de la course au moment de la solliciter<sup>3</sup>.

Des mécanismes de concurrence seront ainsi à l'œuvre : le client pourra comparer le prix estimé de sa course auprès de différents fournisseurs de service avant d'arrêter sa décision. Un mode de tarification plus souple permet généralement une meilleure adéquation entre la demande des usagers et la disponibilité des services de transport offerts.

Au sein du projet pilote 2016-2018, le tarif devait être basé obligatoirement sur la réglementation de la Commission des transports du Québec (CTQ), ce qui empêchait la compagnie de donner un prix exact à l'avance pour une course donnée, comme nous le retrouvons dans plusieurs autres villes du monde entier. L'adoption du projet de loi permettra donc d'offrir une plus grande transparence tarifaire à l'avance, au lieu d'une estimation basée sur la tarification réglementée à la minute et au kilomètre par la CTQ.

Aussi, l'adoption du projet de loi ouvrira au partage de courses entre individus se rendant dans une direction similaire au même moment, permettant ainsi de transporter plus de gens dans moins de véhicules, et ce, à moindre coût.

Les acteurs de l'industrie du taxi conserveront aussi des privilèges. En plus de pouvoir opter pour la tarification dynamique s'ils le désirent, les chauffeurs auront la possibilité de continuer à utiliser le taximètre. Le lanternon, le taximètre et la course hélée leur resteront réservés<sup>4</sup>.

**La FCCQ estime donc que l'approche du projet de loi est sage et équilibrée, tout en faisant preuve de flexibilité dans le cadre législatif proposé pour permettre l'existence de modèles d'affaires innovateurs.**

<sup>3</sup> La course doit être demandée par un moyen technologique. Le client devra en être avisé pour l'accepter.

<sup>4</sup> Le terme taxi deviendra une « appellation protégée », pour désigner le transport rémunéré de personnes par automobile, dont la course peut être demandée au choix du client, autrement que par un moyen technologique.

## 1.5 La sécurité des usagers : une priorité

En matière de transport, la notion de sécurité est évidemment non négociable. Il en va de la confiance du public envers les différentes options de mobilité qui s'offrent à lui.

Tous les chauffeurs, autant ceux de l'industrie traditionnelle du taxi que les occasionnels au service d'une application, seront assujettis aux mêmes normes : ils devront posséder un permis de classe 5, recevoir une formation minimale, réussir un examen et avoir été soumis à une vérification des antécédents judiciaires.

**La FCCQ salue le fait que le projet de loi uniformise ses normes et mette une emphase sur la formation des chauffeurs, en incluant une formation spécifique pour répondre aux besoins du transport adapté.**

Pour la suite des choses, il sera important de s'assurer de trouver un juste équilibre. La formation doit être assez complète pour assurer des standards de qualités, de rigueur et de professionnalisme.

## 2 Transition : des acteurs stratégiques à prendre en considération

### 2.1 Une baisse généralisée du fardeau administratif

L'objectif du projet de loi est clair : augmenter l'offre de transport rémunéré de personnes par automobile en levant les barrières à l'entrée de l'industrie et en facilitant l'arrivée en affaires de nouveaux joueurs. Les règlements en la matière seront moins contraignants.

D'abord, afin de rappeler quelques changements retrouvés dans le projet de loi n° 17, le permis de chauffeur de taxi sera remplacé par une attestation de chauffeur qualifié délivrée par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ou par un répondant (une entreprise qui gère plusieurs chauffeurs). De notre point de vue, lorsque la question de l'indemnisation des permis de taxi sera réglée, de manière équitable pour tous les acteurs concernés, cette uniformisation administrative et les conditions de délivrance seront bénéfiques autant pour les taxis que pour les nouveaux joueurs du transport rémunéré de personnes par automobile.

Deuxièmement, la FCCQ reconnaît que l'élimination prévue des quotas sur le nombre de véhicules de taxis en circulation aurait vraisemblablement pour effet de réduire significativement le coût d'opération d'un véhicule<sup>5</sup>. Aussi, les coûts reliés à l'achat ou la location d'un permis de propriétaire de taxi sont éliminés<sup>6</sup>. Cette baisse des coûts d'opération profitera d'abord et avant tout aux chauffeurs et, possiblement ultimement, aux consommateurs.

**La FCCQ se réjouit du fait que plusieurs dispositions retrouvées dans le projet de loi prévoient une baisse du fardeau administratif.**

---

<sup>5</sup> Cette valeur est estimée par le MTQ à au moins 15 000 \$ par année. Source : [Analyse d'impact réglementaire préliminaire](#) : Projet de loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile, Ministère des Transports, 20 mars 2019

<sup>6</sup> Selon un estimé conservateur, ce coût s'élève actuellement à 45 M\$ par année. Source : idem.

## 2.2 Indemnisations : équité et équilibre

Un constat indéniable a été mis en lumière au cours des dernières années, avec l'avènement des nouveaux joueurs technologiques du transport rémunéré par automobile. Le système proposé fait quatre catégories de perdants, soit les propriétaires de permis de longue date, les chauffeurs non propriétaires de permis, les titulaires de permis endettés, et bien sûr, les consommateurs qui doivent payer plus cher la course.

Une transition harmonieuse entre le régime actuel et une industrie des déplacements libéralisée sera cruciale. C'est un exercice délicat pour le gouvernement, qui devra trouver un juste équilibre entre, d'un côté, les entreprises du secteur du taxi traditionnel et de l'autre, les entreprises qui se joignent au marché de la mobilité grâce à des percées technologiques.

Le montant des compensations, les modalités de versement ainsi que les sources utilisées pour leur financement doivent être mûrement réfléchies. Elles devront être établies en fonction de critères rigoureux et de principes justes et équitables.

Il s'agit d'abord et avant tout d'une question de principe. Les acteurs de l'industrie du taxi ont toujours respecté les règles en place et ne devraient pas être pénalisés de manière disproportionnée par un changement soudain au cadre réglementaire. Gardons en tête que les propriétaires de permis de taxi – également chauffeurs pour la plupart – sont des entrepreneurs qui ont pris des risques d'affaires importants afin de gagner leur vie dignement, au meilleur de leur connaissance et en fonction des règles qui étaient en place.

Aussi, par le système de gestion de l'offre qu'il a mis en place dans les années 1970, le gouvernement est dans une certaine mesure responsable de l'effet de rareté ayant résulté dans la gestion des permis de taxi. Cela dit, la responsabilité de cette situation étant partagée puisque l'industrie du taxi souhaitait à l'époque geler l'émission de permis pour garantir une juste part de marché aux exploitants, le gouvernement ne devrait pas pour autant être tenu seul responsable d'un effet de spéculation démesurée qui a entraîné une hausse drastique de la valeur des permis dans le marché de la revente.

Par exemple, au tournant des années 2000, la valeur des permis dans huit agglomérations québécoises valait approximativement 50 000 \$.<sup>7</sup> À peine 15 ans plus tard, un peu avant l'arrivée de nouveaux joueurs technologiques du transport rémunéré par automobile, plusieurs de ces permis valaient autour de 200 000 \$, et même parfois davantage. Au cours des dernières années, expliquée entre autres par l'arrivée des nouveaux joueurs technologiques, la valeur des actifs financiers a fluctué en fonction de l'offre et de la demande. En excluant les 213 permis non transférables d'une durée de cinq ans et les 330 permis non transférables restreints au transport adapté, la valeur des permis transférables de plus de 7 801 véhicules-taxis et limousines, a baissé considérablement.

---

<sup>7</sup> La Presse Canadienne, 25 janvier 2001

Certains détenteurs de permis de taxi comptaient sur cette hausse de la valeur des permis comme patrimoine accumulé afin de l'utiliser lors de la revente, comme fonds de retraite par exemple. Il ne faut pas non plus oublier les détenteurs de permis qui avaient contracté une hypothèque de 10 ans, alors que les paiements pour rembourser cette dette ne sont pas complétés à ce jour. Mettre un terme aux permis de taxi amène donc, son lot de frustrations et d'impacts négatifs pour ceux-ci.

En plus des chauffeurs de taxi, il est important de garder en tête que la fin des permis de taxi aura des impacts sur des acteurs institutionnels et financiers d'envergure comme le Fonds de solidarité FTQ (via FinTaxi) et le Mouvement Desjardins, par exemple. Ces institutions québécoises ont permis à des personnes d'acquérir un permis de taxi pour opérer et exercer ce métier. Il est nécessaire de rappeler qu'au moment de l'adoption de la loi n°163, *Loi concernant les services de transport par taxi*, l'implication de ces grands joueurs du milieu financier était souhaitée par le gouvernement afin d'éviter que des prêts usuraires ou *shylocking*, soient contractés par les personnes souhaitant acquérir un permis de taxi.

Depuis le dépôt du projet de loi n°17, nous entendons différentes estimations quant aux indemnités réclamées et offertes, pour compenser la fin des permis et l'ouverture du marché aux nouvelles applications. Nous constatons l'importante différence entre les compensations annoncées actuellement par le gouvernement (plus de 500 M\$) et les compensations réclamées par l'industrie (1,4 G\$).

Le précédent gouvernement avait annoncé, en 2018, une première compensation de 250 M\$. Cette indemnité (entre 1 000 \$ et 45 700 \$) visait à compenser la perte de valeur du permis liée à l'avènement de nouveaux modèles d'affaires, comme Uber. Comme le marché de cette dernière ne se trouvait pas en région, les chauffeurs de taxi de ces secteurs se sont retrouvés avec des compensations minimales comparativement aux titulaires de permis de Montréal, Québec et Gatineau. Avec l'annulation des permis, cette valeur est tombée à zéro pour les chauffeurs des grands centres urbains, mais des régions également. Malgré les 250 M\$ supplémentaires annoncés en mars 2019 pour compenser la fin des permis de taxi, il n'en demeure pas moins que les sommes seront beaucoup moins élevées pour les chauffeurs des régions hors des zones desservies jusqu'ici par Uber.

Par exemple, à Mont-Laurier, 13 permis ont été payés par une compagnie de taxi 50 000 \$ chacun en 2012 et ont atteint une valeur allant jusqu'à 70 000 \$ par la suite.<sup>8</sup> Évidemment, le projet de loi réduit à néant la valeur de ceux-ci, mais des investissements ont été réalisés. Les premiers 250 M\$ ont donné 1 000 \$ par permis là-bas, mais combien auront-ils pour compenser la valeur restante avec les 250 M\$ supplémentaires annoncés par la suite? Les préoccupations demeurent.

Il y a donc également un enjeu d'équité territoriale : même si la valeur des permis est variable d'un coin de pays à l'autre, les propriétaires de permis de taxi doivent être indemnisés adéquatement peu importe s'ils se trouvent à Montréal ou en région, où là également, l'achat d'un permis nécessitait des sommes importantes.

---

<sup>8</sup> Le Courant des Hautes-Laurentides, avril 2019.

À l'instar de ce qu'elle affirmait en 2016, la FCCQ appuie le principe d'une indemnisation des titulaires de permis de taxi, pour deux raisons. Premièrement, un certain nombre de titulaires de permis sont de véritables « victimes du progrès. » Nous pouvons nous imaginer à leur place et la société ne doit pas les laisser tomber. Deuxièmement, l'indemnisation peut atténuer la résistance au changement chez des acteurs ayant perdu aux mains d'une innovation ou d'une réforme.

**La FCCQ invite donc le gouvernement à :**

- **Prévoir des compensations justes, suffisantes et équitables pour les chauffeurs de taxi ;**
- **Assurer que les titulaires de permis de taxi dans les régions qui ne se retrouvent pas dans le marché Uber, puissent également obtenir des compensations justes, suffisantes et équitables.**

### **2.3 Transport adapté : une réalité spécifique à garder en tête**

Le projet de loi vient abroger la *Loi concernant les services de transport par taxi*, qui disposait d'articles pour assurer le transport des personnes âgées, ainsi que les personnes handicapées et à mobilité réduite, entre autres. Le transport adapté est un service important, notamment pour le fonctionnement du marché du travail québécois, particulièrement dans les régions ayant une offre de mobilité durable plus limitée.

En effet, plusieurs travailleurs d'entreprises, partout sur le territoire québécois, requièrent du transport adapté au quotidien, à des heures régulières. Cela, c'est sans compter la clientèle qui compte sur ces déplacements pour se rendre aux différents services publics offerts, aux activités de loisir ou encore, simplement visiter les magasins et y effectuer leurs achats.

Plus de 120 000 personnes sont admises aux services de transports adaptés dont 70 % sont assurés par l'industrie du taxi. À cela s'ajoute le fait que le vieillissement de la population amène un accroissement important des demandes d'admission.

Il est important de reconnaître le caractère spécifique et névralgique des services de transport adapté. Pour y arriver, **la FCCQ recommande de conserver les dispositions spécifiques et applicables au transport adapté retrouvées dans la *Loi concernant les services de transport par taxi* (abrogées dans le projet de loi).** Elle incite également le gouvernement à prévoir les ressources financières nécessaires pour répondre aux besoins de déplacement.

Dans plusieurs cas, la libéralisation du marché du transport rémunéré des personnes par automobile permettra également aux organismes de transport adapté d'avoir accès à davantage de chauffeurs et de fournisseurs de service, ce qui favorisera une diminution des coûts et une augmentation de la qualité des services de transport adapté.

### **2.4 Prendre davantage en considération la réalité des régions québécoises**

En plus des préoccupations touchant à l'iniquité probable des compensations entre les régions et les villes ayant bénéficié des services Uber, ainsi que l'incertitude touchant le service de transport adapté en régions éloignées, le projet de loi prévoit la disparition de la notion d'agglomération, ce qui amène des inquiétudes dans certaines régions québécoises.

Cette disparition aurait pour effet de déréglementer des territoires protégés par les services de taxi et ainsi, réduire la couverture de ces municipalités se trouvant en milieux plus ruraux. Par exemple, des chauffeurs ont mentionné leurs craintes de voir le service être réduit dans les plus petites municipalités. En théorie, on permet à un chauffeur de couvrir l'ensemble du territoire du Québec, mais en réalité, sera-t-il incité à devoir couvrir de plus petites municipalités ayant moins de potentiel d'achalandage? Quelles pourraient être les solutions qui permettraient de maintenir une couverture adéquate des services de taxi et de transport rémunéré par automobiles dans ces municipalités des régions?

Puisque des membres du réseau de la FCCQ s'interrogent actuellement sur les impacts de la fin des agglomérations, **elle demande au gouvernement de procéder à moyen terme à une analyse d'impacts quant à la couverture régionale des municipalités en milieu rural.**

Advenant qu'après la première année par exemple, il soit plus difficile pour cette clientèle de recevoir les services de déplacement souhaités, que les plaintes à la Commission des transports du Québec (CTQ) concernant cet aspect aient augmenté, **la FCCQ souhaiterait que le gouvernement prévoie des mesures pour rétablir le niveau de couverture régionale pour les municipalités en milieu rural.**

## Conclusion

Le transport rémunéré de personnes par automobile est un nouvel ingrédient au cocktail transport, qui rend encore plus attrayantes les alternatives à l'auto solo. Bien que le développement des transports collectifs et actifs doive rester la priorité en matière de mobilité, ces différentes formes de transport jouent un rôle important : elles permettent de combler des besoins ponctuels et complémentaires.

La plus grande flexibilité induite par le projet de loi augmentera la concurrence et « l'effet de marché » dans l'industrie de la mobilité. Cela permettra de stimuler l'innovation et de paver la voie à de nouveaux modèles d'affaires, toujours à l'avantage du consommateur.

Lorsqu'un secteur d'activité économique fait l'objet d'une libéralisation ou d'une dérèglementation, les gains pour l'intérêt général sont généralement supérieurs aux pertes subies par des groupes particuliers. Plus précisément, c'est avant tout l'intérêt du consommateur qui triomphe. Les effets de la concurrence et du libre marché font en sorte qu'ils ont plus de choix, les prix baissent et les innovations apparaissent. Cette réalité est d'autant plus frappante – et bénéfique – en matière de mobilité durable.

Cela dit, la libéralisation d'un secteur fait aussi des perdants. Il est de la responsabilité du gouvernement de trouver des positions équilibrées et sensibles afin de dédommager les intérêts particuliers qui sont pénalisés par des changements et de les aider dans leur nécessaire transformation. Il en va de l'acceptabilité sociale des nouveaux modèles d'affaires technologiques qui apparaissent, dérangent et – ultimement – augmentent l'offre de transport et les choix pour les consommateurs.