



**Le client
au cœur
de la solution**

Mémoire présenté par Taxelco dans le cadre de l'étude du projet de loi n° 17, *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, par les membres de la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale du Québec

Québec, le 7 mai 2019

Table des matières

1. Contexte.....	3
2. Les changements provoqués par les nouvelles technologies	3
3. La tarification.....	4
4. La formation	5
5. Le contrôle	6
6. Le transport adapté.....	7
7. L'autorisation des chauffeurs et des véhicules	8
8. L'électrification du transport rémunéré de personnes	8
9. Les mesures transitoires.....	9
10. Conclusion	9

1. Contexte

Le 20 mars dernier, le ministre des Transports déposait à l'Assemblée nationale du Québec le projet de loi n° 17, Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile, modifiant principalement les services de transport par taxi.

Taxelco prend acte de la décision du gouvernement de procéder à des changements majeurs et à un redéploiement de l'industrie du transport rémunéré de personnes. Dans le présent mémoire, l'entreprise énonce des recommandations pour faciliter l'implantation de certains de ces changements et expose des préoccupations sur des enjeux spécifiques importants pour la population et l'industrie. Les activités de Taxelco étant actuellement concentrées dans la région de Montréal, les constats et les recommandations de ce mémoire reflètent cette réalité d'offres de transport multiples. Il demeure important de souligner que tout changement doit s'opérer en plaçant le client au cœur de l'industrie tout en favorisant une base de revenus équitables pour les chauffeurs

Rappelons que Taxelco fait présentement l'objet d'un processus d'acquisition. Après le dépôt d'une offre finale d'acquisition de certains actifs de Taxelco, le mois dernier, par Placements Saint-Jérôme inc. auprès du contrôleur de Taxelco, il est envisagé qu'une transaction soit conclue pour le 31 mai 2019.

À propos de Taxelco

Taxelco, propriétaire de Taxi Hochelaga, de Taxi Diamond et de Téo Techno, est le plus grand groupe d'intermédiaires de taxi à Montréal et au Québec avec 1 497 membres. L'entreprise est le chef de file du transport adapté au Québec.

Taxelco a pour objectifs de contribuer à l'amélioration de l'industrie du taxi et de favoriser son électrification avec des valeurs de respect, d'innovation, d'écologie et de passion pour le service à la clientèle. L'entreprise met l'accent sur l'expérience client et la qualité du service offert tout en fournissant à ses membres, propriétaires et chauffeurs, des conditions gagnantes.

L'entreprise a investi dans la modernisation du transport de personne par taxi en déployant un réseau de voitures électriques et une plateforme technologique. La plateforme technologique Téo a participé à redéfinir l'industrie, et ce, en respectant la réglementation générale encadrant l'exploitation des taxis au Québec et plus spécifiquement à Montréal. Par son projet novateur Téo Taxi, démarré en 2015, Taxelco a proposé une solution performante à ses clients et une alternative écologiquement responsable à la voiture personnelle.

2. Les changements provoqués par les nouvelles technologies

L'introduction des nouvelles technologies dans l'industrie du transport rémunéré de personnes, notamment par l'apparition d'applications mobiles facilitant la prise de commande des clients et le suivi, et l'arrivée de nouveaux joueurs comme Uber et Lyft ont provoqué des changements importants au sein de l'industrie et dans le comportement des usagers des moyens de transports. Toutefois, à elles seules, ces nouvelles technologies ne peuvent constituer l'aboutissement d'une transformation de cette industrie. Elles ne sont pas la réponse absolue à tous les problèmes de mobilité. C'est l'ensemble des mécanismes d'amélioration de l'expérience client et du temps de transport pour les usagers qui constituent la vraie transformation.

Les nouvelles technologies doivent offrir des solutions qui sont plus performantes collectivement, pas seulement dans les transports individuels. Elles doivent aussi favoriser l'optimisation de l'utilisation des véhicules et la diminution de l'utilisation de la voiture unique pour ainsi réduire le trafic et les émissions de GES.

3. La tarification

L'assouplissement des règles de tarification applicables à tous les acteurs de l'industrie par l'introduction de la tarification dynamique en fonction du principe « offre-demande » est un élément positif pour les clients et l'industrie. Celle-ci permettrait un meilleur ajustement du service pour les clients.

Cependant, en vertu du projet de loi déposé, la tarification dynamique s'appliquerait uniquement sur la répartition des courses par un moyen technologique qui ne nécessite pas d'intervention humaine. Cette restriction pourrait rendre, en temps de fort achalandage, les courses réparties par un autre moyen ou hélés peu attractives pour des chauffeurs sur la route, laissant ainsi mal desservie une partie des usagers qui n'ont pas accès à la technologie. Il s'agit d'un système à deux vitesses.

Pour que l'intérêt de tous les usagers, sans discrimination, soit considéré, il est essentiel d'appliquer des mêmes règles de tarification dynamiques à toutes les formes de courses commandées et réparties – par opposition aux courses hélées. De ce fait, les courses commandées auprès d'un répartiteur par système téléphonique devraient être majorées en fonction de l'achalandage du service. Un amendement devrait être apporté afin de permettre aux répondants d'offrir un tarif de leur choix, pourvu que ce dernier ne soit pas inférieur à 90 % du tarif prévu par la Commission des transports du Québec (CTQ) et supérieur à 200 % du tarif prévu par la CTQ.

Un prix plancher est nécessaire pour garantir deux conditions. D'abord, il faut assurer un revenu horaire minimum adéquat pour les artisans de l'industrie, même en période de faible demande. Ensuite, il faut que les politiques en matière de mobilité visent un maximum de complémentarité entre les services de transport rémunéré de personne par application et les systèmes de transport en commun. Une tarification trop faible risquerait d'encourager certains usagers à délaisser les transports communs – particulièrement l'autobus – au profit d'un substitut plus flexible.¹

La modulation des frais en fonction du type de véhicules s'inscrit dans la logique de l'utilisateur-payeur. Afin de favoriser le développement de nouvelles offres de transport rémunéré laissant aux usagers la sélection du type de véhicules et du niveau de service, le répondant devrait être en mesure d'ajuster le tarif selon la structure de coûts de son service. L'usager aurait alors le choix de sélectionner son service à la carte.

L'autorisation de facturer des frais de réservation à l'avance permettrait aux usagers de réserver un véhicule pour une course prévue ultérieurement. Ces frais inciteraient le fournisseur à offrir l'option de réservation², pratique actuellement coûteuse et peu efficace pour le chauffeur puisque le véhicule est mis hors service sans garantie que la course sera honorée. De plus, le chauffeur veillerait à s'assurer d'être à l'heure pour bénéficier du frais de réservation. Cette facturation inciterait les usagers à respecter leur engagement.

Les courses commandées par application ne donnent pas nécessairement le point de départ et le point d'arriver du client. Par conséquent, un chauffeur peut accepter une course nécessitant un long trajet sans client à bord pour une course au tarif minimum prescrit par la CTQ. L'imposition d'un frais minimum de 7,50 \$ sur toutes les courses commandées par application pour compenser les pertes de temps des chauffeurs associées aux très petites courses (moins de 2 km) favoriserait l'adoption de l'outil par les chauffeurs et assurerait un service de qualité au client.

¹ Hall J. D., Palsson C., Price J., 2018. *Is Uber a substitute or complement for public transit?*, Journal of Urban Economics, Volume 108, pp. 36-50.

² Les intermédiaires de taxi offrent aujourd'hui le service de réservation sans frais. Cependant, les intermédiaires n'affectent réellement la course que quelques minutes avant l'heure prévue afin de ne pas pénaliser les chauffeurs.

4. La formation

La formation des chauffeurs est essentielle pour assurer un transport sécuritaire et de qualité aux utilisateurs. Souscrivant au principe que ne s'improvise pas chauffeur de taxi qui veut, elle peut également représenter une forme de contrôle ou de barrière à l'entrée.

Taxelco est favorable à une adaptation des prérequis et de la formation, tel que mentionné lors de la présentation du projet pilote en 2017 permettant la formation de chauffeurs par les intermédiaires. À ce titre, l'équipe de Téo Taxi a formé plus de 640 chauffeurs pendant sa période d'activités et Taxi Diamond comme Taxi Hochelaga forment aujourd'hui une vingtaine de chauffeurs par mois depuis mars 2019.

Les chauffeurs détenant actuellement un permis de chauffeur de taxi délivré par une école reconnue ont reçu une formation plus vaste que les chauffeurs 4C, principalement au niveau de la toponymie. Cette formation n'est pas nécessairement orientée vers la qualité du service aux utilisateurs. De plus, les différentes formations pour les chauffeurs ayant un permis 4C ne se valent pas. Par exemple, la formation offerte par Uber n'est autre qu'une formation de lecture en continu avec une évaluation sommaire à la fin alors que celle de Taxelco exige une partie de la formation en présentielle et propose une grande variété dans les approches pédagogiques en plus prévoir une double évaluation, théorique et pratique.

Une formation de 35 heures serait, selon notre expérience, la durée minimale requise pour couvrir les notions importantes sur lesquelles un chauffeur devrait se qualifier. À cet égard, l'ensemble des notions suivantes devraient être couvertes :

- **Fonctionnement de l'application et la répartition** : Encore aujourd'hui, ce ne sont pas tous les chauffeurs qui utilisent facilement la technologie. Les mauvaises manipulations de la tablette ou du téléphone intelligent représentent l'une des erreurs les plus fréquentes et les plus coûteuses pour l'utilisateur.
- **Qualité des services offerts** : La qualité du service à la clientèle s'est améliorée dans les dernières années, entre autres, grâce à la venue de Téo. Le service courtois offert par les chauffeurs Téo était d'ailleurs très apprécié de ses clients. Dans la formation de Taxelco, plus de 7 h sont consacrées au service à la clientèle.
- **Conduite** : Une conduite confortable, agréable et sécuritaire par les chauffeurs ne doit pas être négligée parce qu'elle est un élément important de la qualité du service.
- **Toponymie** : La formation de 90 heures en toponymie présentement offerte par les écoles de taxi est beaucoup trop longue en raison de l'accessibilité à des systèmes GPS. Une connaissance minimale de la ville est cependant nécessaire. En effet, malgré le fait que les chauffeurs Téo disposaient d'un GPS, 22 % des commentaires négatifs reçus portaient sur le non-respect de l'itinéraire. Une nette amélioration de la satisfaction des clients fut toutefois constatée à la suite de l'augmentation du nombre d'heures de formation consacrées à la toponymie.
- **Service des personnes à limitations** : Pour les personnes ayant une ou des limitations, le transport par taxi peut constituer un moyen de transport essentiel, voire indispensable. Les besoins de ces personnes sont précis et demandent des connaissances particulières afin de leur offrir un service de qualité, sécuritaire et adapté à leurs besoins. Le minimum de formation requis sur cet aspect par le ministère des Transports, dans le cadre de son projet pilote, est de sept heures. Un minimum de trois heures devrait alors y être dorénavant consacré.

Le savoir être, la conduite d'une voiture, les compétences psychomotrices ou interpersonnelles comme la communication et le service à la clientèle, l'accompagnement d'une personne aveugle ou la manipulation des aides à la mobilité ne peuvent être apprises en ligne. La formation des chauffeurs devrait donc prévoir une partie de l'enseignement en personne. De plus, la présence

en classe favorise l'apprentissage collaboratif et le partage d'expériences par le formateur. Un minimum de cinq heures de formations en classe serait recommandé.

Dans le cadre d'une formation, un examen pratique serait souhaitable. À titre d'exemple, l'obtention de la certification 4C chez Téo était conditionnelle à la réussite de deux examens, un théorique et un pratique. Ce dernier permettait de valider certaines compétences qui ne pouvaient l'être par un examen théorique. Environ 4 % des apprenants de Téo qui ont obtenu la note de passage de 80 % à leur examen théorique ont échoué leur examen pratique. Les échecs étaient principalement liés au non-respect des étapes du service à la clientèle, à une incapacité à suivre le GPS ou à utiliser la tablette et à la pratique d'une conduite dangereuse. L'évaluation pratique permettait également de déceler les problèmes comportementaux ou le manque de jugement et de réflexes en situation réelle ainsi que la mauvaise utilisation des systèmes ou de prise en charge du client.

La volonté du gouvernement de moderniser l'industrie confirme la nécessité d'exiger des fournisseurs de transport rémunéré une formation en continue aux deux ans pour tous les chauffeurs. Taxelco suggère aussi de conserver la vérification des recherches négatives aux deux ans pour assurer la sécurité des usagers.

Taxelco recommande de conserver l'exigence d'une formation d'un minimum de 8 h pour une berline et de 16 h pour un véhicule adapté pour tout chauffeur souhaitant faire du transport adapté. La réussite d'un examen théorique serait également exigée. Les critères de sécurité des usagers du transport paramédical étant importants, une formation d'un minimum de deux heures serait recommandée.

Ayant soumissionné à deux reprises pour le « Projet pilote concernant le permis et la formation de certains chauffeurs effectuant du transport rémunéré de personnes sur l'île de Montréal », Taxelco recommande de conférer aux répondants l'autorisation d'offrir des formations certifiées pour devenir chauffeur qualifié, des formations continues, des formations paramédicales et des formations pour effectuer du transport adapté. Ces formations devraient cependant être accréditées par la CTQ pour en assurer la qualité, leur conformité ainsi que le niveau de difficulté des évaluations.

5. Le contrôle

Bien qu'assurer un contrôle juste et adapté de l'industrie soit nécessaire pour assurer une qualité de service et la sécurité des usagers, qu'il s'agisse des répondants, des répartiteurs, des données, des véhicules ou des chauffeurs, il est essentiel de mettre en place des structures permettant une saine concurrence entre tous les joueurs. Toutefois, tel que présenté, le projet de loi ne propose pas exactement les mêmes règles du jeu pour les chauffeurs et les véhicules inscrits auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et ceux inscrits auprès des répondants. Dans le but d'uniformiser le contrôle sur l'ensemble des acteurs de l'industrie, chaque véhicule et chaque chauffeur devraient s'inscrire auprès d'un répondant pour exercer.

De plus, les chauffeurs inscrits auprès de la SAAQ semblent ne pas avoir d'autre choix que d'exercer de façon autonome ou en recevant les courses des répartiteurs. Le modèle de taxi indépendant – comprendre modèle non contrôlé – ne donne pas d'assurance quant à un contrôle uniforme sur tous les exploitants de l'industrie du transport rémunéré de personnes. Ce modèle ne permet pas non plus la mise en place d'un niveau de service adapté aux attentes de la population. Il ne devrait pas être poursuivi.

Enfin, remplacer les intermédiaires actuels par deux types d'organisations n'ayant pas les mêmes obligations contribuerait à maintenir un système à deux vitesses. D'un côté, le répartiteur continuerait de répartir des courses à des chauffeurs qualifiés autorisés qui ne répondraient que

d'un contrôle minimal à l'entrée exercée par la SAAQ alors que de l'autre, le répondant aurait l'obligation d'exercer un contrôle continu plus rapproché sur les véhicules et les chauffeurs inscrits à son registre.

La CTQ devrait conserver ses pouvoirs actuels comme la fixation des tarifs, la détermination des barrières à l'entrée, l'autorisation des systèmes de transport, l'approbation des normes d'opérations, et l'accréditation des programmes de formation et des examens. La SAAQ devrait quant à elle exercer un contrôle sur les répondants en tenant un registre au niveau québécois. Le répondant aurait alors la responsabilité des activités des répartiteurs inscrits auprès d'eux, de la tenue des registres des véhicules et des chauffeurs inscrits, de la surveillance des systèmes de transport autorisés, de l'inscription de la formation et des examens des chauffeurs inscrits, et de l'inscription et des inspections des automobiles inscrites.

Plus les chauffeurs et les véhicules seront contrôlés à petite échelle par des répondants régionaux, voire même municipaux, plus la qualité du service rendu à la population sera suivie et élevée. Un simple contrôle à l'entrée ne sera pas suffisant pour vérifier la qualité du service en continu dans le temps. Un réseau de répondants pourrait, plus efficacement, exercer un pouvoir de contrôle sur ses membres inscrits. Pour faciliter la transition, un délai d'un an devrait être accordé aux intermédiaires actuels afin qu'ils s'inscrivent comme répondant auprès de la CTQ ou encore, qu'ils s'affilient à un répondant déjà inscrit.

Dans le but de mieux contrôler l'offre de véhicules disponibles sur les territoires et de permettre une concurrence loyale entre les répondants, un même véhicule ne devrait pas pouvoir s'inscrire auprès de plusieurs répondants. Le réel contrôle efficace ne peut être envisagé si un même véhicule est inscrit auprès de plusieurs répondants qui n'ont pas les mêmes exigences de qualité.

Pour la reconnaissance des véhicules à appellation « taxi » par la population, en plus du lanternon, l'identification par des signes distinctifs, comme les habillages colorés, devrait être obligatoire.

En ce qui concerne les mécanismes de contrôle pour le calcul du prix des courses, le projet de loi devrait ouvrir la porte à une modernisation plus large et convaincante pour permettre l'émergence d'innovation associée au matériel embarqué à bord des véhicules taxi. Le taximètre, tel qu'on le connaît aujourd'hui, est un instrument de mesure dispendieux à l'installation (aux frais des chauffeurs) et à l'inspection (aux frais de la SAAQ) qui impose une lourdeur administrative au niveau du contrôle des sceaux de sécurité par les autorités. L'impératif de connexion à l'ordinateur de bord ou au port OBDII représente une contrainte majeure pour le développement de solution novatrice, alors que des technologies matures, fiables et plus souples sont en mesure de mieux répondre au besoin de calcul du prix. La technologie GPS sur tablette électronique ou sur téléphone intelligent pour le calcul du prix des courses, au même titre que le taximètre relié à l'ordinateur de bord du véhicule, devrait être autorisée.

En terminant, en raison de son expérience dans la mise en place du projet pilote de Téo Taxi et de celle liée à l'exploitation des intermédiaires Taxi Diamond et Taxi Hochelaga, Taxelco tient à rappeler au législateur que le manque de contrôle est directement lié à la baisse de la qualité des services.

6. Le transport adapté

Bien que le gouvernement propose l'ouverture du marché dans son projet de loi n° 17, des marchés niches réservés aux chauffeurs de taxi formés adéquatement conduisant un véhicule taxi dûment enregistré doivent être conservés. Parmi ces marchés niches, le transport adapté, les contrats gouvernementaux, et les aéroports internationaux et nationaux doivent s'ajouter à ceux déjà prévus comme le héliage, les postes d'attente et les appels téléphoniques.

Le transport adapté est un service spécifique qui se voit davantage touché par les effets du projet de loi. Alors que la demande pour ce service est en croissance en raison, notamment, des efforts positifs des gouvernements pour favoriser l'intégration sociale et professionnelle des personnes vivants avec des limitations, la clientèle a besoin de deux choses : 1) la disponibilité des véhicules accessibles autorisés et 2) des chauffeurs qualifiés et autorisés à les conduire. Ces deux éléments représentent un enjeu et sont régulièrement sous pression. Pour permettre un accroissement du nombre de véhicules adaptés, le gouvernement devrait établir des conditions économiques favorables puisque les coûts d'acquisition, de modification ou d'adaptation, et d'opération et d'entretien sont plus élevés pour un véhicule adapté que pour un véhicule de service régulier.

Les véhicules adaptés devraient faire partie du parc de véhicules taxis. La disponibilité de ces taxis accessibles à Montréal et ailleurs au Québec est directement influencée par l'existence de permis restreints et de subventions à la modification des véhicules. L'abolition de ces permis et de la subvention pourraient entraîner une baisse du nombre de véhicules disponibles et ainsi réduire de façon substantielle le niveau de service. À l'heure actuelle, le nombre de véhicules adaptés à Montréal ne permet déjà pas d'offrir à la population en fauteuil roulant, non transférable, un service adéquat, équivalent au service de taxi régulier.

Enfin, dans le but d'assurer un contrôle suffisant et un niveau de qualité acceptable, les véhicules accessibles et disponibles pour le transport adapté devraient être exclusivement des taxis. Au passage, soulignons qu'aucun véhicule à propulsion électrique n'est actuellement disponible, ou ne le sera à court terme, sur le marché canadien pour ce type de service.

7. L'autorisation des chauffeurs et des véhicules

Taxelco prend acte de la décision du gouvernement de mettre en place un nouveau processus d'autorisation des chauffeurs et des véhicules. Afin de faciliter une transition harmonieuse vers ces nouvelles façons de faire, Taxelco est d'avis qu'une compensation juste, basée sur la valeur marchande serait souhaitable. Aussi, le mécanisme de redevance pourrait être pérennisé et voir l'entièreté des sommes récupérés investies dans des efforts de mobilité intégrée.

Par ailleurs, la réduction du nombre de véhicules en circulation constitue la meilleure option pour atténuer les enjeux de circulation et de pollution. Elle peut s'opérer, en partie, par la maximisation de l'utilisation des sièges aujourd'hui vides à l'occasion de déplacements déjà prévus en encourageant le covoiturage livré par les Québécois et le taxi-partage. Pour se faire, une tarification modulée pour les usagers covoitureurs à bord de taxis, avec un tarif majoré au profit du chauffeur, mais partagé entre les usagers, devrait être permis.

8. L'électrification du transport rémunéré de personnes

Taxelco adhère pleinement à l'orientation du projet de loi n° 17 qui vise à promouvoir l'électrification du transport en taxi. Les véhicules taxi qui parcourent les routes du Québec à raison de 70 000 à 100 000 km par année constituent une source importante d'émission de GES. L'industrie doit chercher à diminuer son empreinte écologique. La proposition de frais exigibles inférieurs pour le maintien d'une autorisation relative à une automobile mue exclusivement par un moteur électrique constitue certes un bon départ. Le projet de loi pourrait toutefois en faire davantage. Bien connaître l'expérience Téo Taxi pourrait s'avérer utile dans les choix éventuels en matière d'électrification du transport rémunéré de personne puisqu'elle a permis de dégager un certain nombre de constats importants et non-négligeables.

Par ailleurs, le *Programme de soutien à la modernisation de l'industrie du taxi* actuellement en vigueur et sa formulation faisant référence au « titulaire de permis de propriétaire » devrait être modifiée de façon à ne pas nuire à l'électrification des transports par taxi. À cet effet, les véhicules admissibles au Programme devraient uniquement être ceux répondants au terme de

« taxi ». Cette façon de faire assurerait que les budgets limités disponibles sont exclusivement utilisés pour les véhicules dédiés au transport rémunéré de personnes et non pas par des services à la Uber dont les véhicules sont également utilisés des fins personnelles par les chauffeurs.

Dans une optique de réussite de la migration de l'industrie du taxi vers son électrification, l'analyse de l'expérience de d'autres villes est fort intéressante. Elle démontre, entre autres, que des sites de recharges multiples doivent être implantés pour accélérer la transition et permettre la viabilité du véhicule de taxi 100 % électrique. La capacité et la disponibilité de la recharge est un facteur déterminant en raison des pertes de revenus engendrées pour les chauffeurs dues au temps d'attente pour la recharge des batteries. Une collaboration étroite avec le Circuit électrique (Hydro-Québec) et le Fonds vert serait nécessaire afin de procéder à l'installation de sites de recharge multiples, dont une portion des bornes serait dédiée à des véhicules de taxi électriques. La recharge à même le Circuit électrique pourrait venir avec un rabais pour les véhicules taxi alors que l'attente des véhicules taxi électriques dans les stations de recharge public devrait être autorisé.

Finalement, en ce qui concerne les critères d'utilisation du véhicule, comme l'expérience Téo l'a démontré, la capacité de certaines batteries se détériore rapidement passée 160 000 km. La balise de kilométrage minimum devrait donc être ramenée à 210 000 km – plutôt qu'à 280 000 km ou à 4 ans – pour permettre une marge de manœuvre sans perdre l'aide financière prévu au Programme.

9. Les mesures transitoires

Le projet de loi ne détaille pas de mesures transitoires entre la date de son adoption de la loi et l'entrée en vigueur de certaines dispositions. Il serait important de préciser de telles mesures afin, entre autres, de prévoir l'arrivée de nouveaux joueurs dès l'adoption du projet de loi tout en permettant à l'industrie une période d'adaptation aux différentes nouvelles dispositions. De plus, il serait pertinent de pérenniser le *Projet pilote concernant le permis et la formation de certains chauffeurs effectuant du transport rémunéré de personnes sur l'île de Montréal* (chapitre S-6.01, r. 2.01) qui doit prendre fin le 21 septembre 2019.

10. Conclusion

Poursuivant un objectif de modernisation de l'industrie du transport rémunéré de personne, en misant sur l'efficacité, la sécurité, l'électrification et l'équité entre les modes de transport, le projet de loi est un pas dans la bonne direction. Des amendements sont toutefois requis pour le bénéfice tant des clientèles et des chauffeurs que de l'industrie elle-même. Par conséquent, Taxelco entend collaborer avec le gouvernement afin que le projet de loi soit amélioré et mis en œuvre rapidement.