

# Réforme de l'industrie du taxi

S'assurer des bénéfices pour les usagers et la mobilité



# Table des matières

<b>Présentation de Trajectoire.....</b>	<b>2</b>
<b>Exposé général.....</b>	<b>3</b>
Introduction.....	3
<b>1. Assurer à tous les usagers des services abordables.....</b>	<b>4</b>
tarification dynamique .....	4
tarif du covoiturage .....	5
partage de course .....	5
<b>2. Assurer des services sécuritaires .....</b>	<b>6</b>
identification visuelle des vehicules.....	6
coupons cool taxi.....	7
<b>3. Assurer des services de qualité.....</b>	<b>7</b>
partage des donnees.....	7
qualite du service.....	8
transport adapte.....	8
<b>4. Assurer d’offrir des services partout sur le territoire.....</b>	<b>10</b>
limites territoriales.....	10
courses hors territoires .....	11
covoiturage.....	11
transport collectif .....	12
<b>Conclusion.....</b>	<b>13</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>14</b>
<b>Remerciements .....</b>	<b>14</b>

## Présentation de Trajectoire

Trajectoire Québec est une association qui intervient dans la représentation des citoyens et la promotion de leurs intérêts en matière de transports collectifs partout au Québec. Fondée en 1977 sous le nom de Transport 2000, l'association soutient l'accès à des services de mobilité abordables, sécuritaires et de qualité, en plus de rassembler et de mobiliser citoyens, associations et corporations grâce à son expertise en mobilité citoyenne.

L'association agit par des représentations, des mobilisations, des interventions médiatiques et par la remise annuelle des Prix Guy-Chartrand, qui visent à honorer les citoyens et organisations qui contribuent à l'amélioration de l'offre de service en mobilité durable au Québec. Trajectoire fait partie d'un réseau d'associations pour qui les transports collectifs doivent s'imposer, aussi bien pour des impératifs économiques, sociaux, qu'environnementaux. Nous collaborons régulièrement avec Transport Action Canada et ses différents chapitres provinciaux. L'Association est membre de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), du Réseau communautaire de l'action communautaire autonome (RQ-ACA) et du Regroupement des organismes en défense collective des droits (RODCD). Elle est aussi membre du comité directeur de Transit, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec.

L'association a pour mission de contribuer au développement global des transports collectifs au Québec ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux utilisateurs, en nous assurant que leur point de vue est pris en compte.

La vision de Trajectoire Québec est que les Québécoises et Québécois aient un accès à des services de transport collectif, abordables, de qualité et sécuritaires partout sur le territoire. L'association travaille pour une meilleure mobilité citoyenne.

## Exposé général

### INTRODUCTION

En février 2016, Trajectoire (à l'époque Transport 2000) avait participé aux consultations particulières et auditions publiques de la commission des Transports et de l'Environnement de l'Assemblée nationale, concernant le document d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile. À ce moment, nous avons fait un plaidoyer en faveur d'un environnement légal favorable à la multiplication de la mobilité dans le but de diminuer les prix et bonifier l'offre de service pour les usagers. L'approche préconisée consistait alors, selon des objectifs collectifs de mobilité, de sécurité, d'urbanisme, d'équité sociale, d'environnement et d'emploi, d'encadrer les innovations pour qu'elles augmentent et améliorent l'offre existante afin d'offrir plus de choix, à prix abordable, à la population.

En ce sens, nous accueillons favorablement le Projet de loi 17, Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile. Trajectoire Québec est heureuse de constater que plusieurs de ses demandes faites en 2016, lors des précédentes consultations, ont été retenues. Pensons notamment à la place faite aux innovations technologiques pour accroître l'offre de services à la population, au maintien de certains privilèges exclusifs aux taxis ainsi que la meilleure utilisation des places disponibles dans les voitures.

Nous réitérons que, pour Trajectoire, les diverses formes de partage de véhicules, incluant le transport rémunéré de personnes, contribuent à la mobilité des citoyens. Elles doivent être considérées comme faisant partie des transports collectifs et de la mobilité durable. À ce titre, le taxi est un complément incontournable à la chaîne de déplacement du citoyen et à la réduction de la possession individuelle de l'automobile. Il faut s'assurer d'avoir assez de perspective pour encadrer le transport rémunéré de personnes par automobile en lui donnant sa juste place dans le marché et une possibilité de voir croître ses services au bénéfice de la population.

Le projet de loi 17 a pour objet la surveillance et le contrôle du transport rémunéré de personnes par automobile en vue d'assurer la sécurité des passagers, la transparence du prix des courses dans une perspective d'équité et l'émergence de moyens technologiques et de nouveaux modes de mobilité. Toutefois, bien que le Projet de loi 17 cherche à placer l'utilisateur au cœur 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 et les services de transport rémunéré de personne. 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 tenons à soulever certaines interrogations et préoccupations afin que notre vision d'offrir aux citoyens des services de transports collectifs abordables, sécuritaires, de qualité, partout sur le territoire, soit respectée.

# 1. Assurer à tous les usagers des services abordables

## TARIFICATION DYNAMIQUE

La tarification dynamique proposée à l'article 90 offre une tarification absolument transparente qui est bénéfique pour l'utilisateur, particulièrement en période de moindre demande, durant laquelle on peut s'attendre à ce que le prix des courses soit bas, à l'avantage des usagers. Par contre, en période de forte demande, bien que les prix des courses commandées au moyen d'une application seront connus d'avance, on peut s'attendre à ce qu'ils atteignent des prix supérieurs à la capacité de payer de plusieurs usagers. D'autant plus qu'il est possible que les usagers aient beaucoup de difficulté à obtenir un taxi par un autre moyen qu'une application mobile, si tous les chauffeurs de taxi préfèrent répondre aux courses demandées par application, beaucoup plus payantes pour eux.

Rappelons qu'en août 2017, Taxelco, le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT) et le Regroupement des propriétaires de taxis de Montréal (RPTM) recommandait que "la tarification dynamique soit appliquée aux courses commandées par application mobile pourvu qu'elle respecte les balises de prix maximum établies par la CTQ (minimum - 50 % / maximum + 50 %) et qu'elle soit communiquée de façon adéquate au client."

**Pour contrer cet effet pervers de la tarification dynamique, Trajectoire Québec propose d'instaurer un prix plafond pour les courses demandées par application mobile.**

Il nous semble aussi pertinent de soulever l'enjeu relatif à l'accessibilité tant financière que technologique aux applications mobiles; plusieurs aînés ou les populations plus vulnérables ne possèdent pas de téléphones intelligents, en ce sens, ils sont les grands perdants de la tarification dynamique. Ils ne peuvent pas profiter des bas tarifs des courses en périodes de faible demande et pourraient subir des enjeux de disponibilité des taxis en période de forte demande. En conséquence, cette partie de la population ne profiterait pas des économies potentielles offertes par la tarification dynamique tout en obtenant un service de moindre qualité.

---

<sup>1</sup> Taxelco, CPCDIT et RPTM "LA POSITION RELATIVE À LA MODERNISATION DE L'INDUSTRIE DU TAXI" <http://xpnd.com/documents/Position-de-lindustrie-du-Taxi.pdf> Août 2017

## TARIF DU COVOITURAGE

L'article 6 définit le transport rémunéré dès lors que ce transport permet à quiconque d'en tirer un revenu, même s'il est insuffisant pour réaliser un profit. Selon notre compréhension, cette définition inclut le covoiturage défini à l'article 147 du présent projet de loi et tel qu'il l'était par la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01) qui est abrogée.

Cependant on assiste à une libéralisation de la tarification du covoiturage, car l'ancienne définition de la contribution financière est retirée. Rappelons que cette contribution financière se limitait, "quel que soit le nombre de personnes à bord de l'automobile, aux frais d'utilisation de celle-ci et dont le montant total n'excède pas celui de l'indemnité accordée à un employé d'un ministère ou d'un organisme dont le personnel est nommé suivant la Loi sur la fonction publique (chapitre F-3.1.1) pour l'utilisation de son véhicule personnel<sup>2</sup>;

Trajectoire Québec voit d'un très bon œil cette modification à la loi. Elle permettra probablement d'augmenter le nombre de chauffeurs intéressés à faire du covoiturage grâce aux incitatifs financiers désormais permis et augmentera ainsi la part modale de ce mode de déplacement plus durable.

## PARTAGE DE COURSE

L'article 59 permet à un chauffeur d'offrir de transporter plus d'un passager ayant demandé séparément une course à l'intérieur du même parcours. En plus de favoriser une meilleure utilisation des voitures sur nos routes, cette nouvelle possibilité offre plus de choix de courses à l'utilisateur et réduit le prix de cette course pour les passagers. Toutefois, cette affirmation s'avère à la condition que le partage des frais de la course soit vraiment appliqué.

**Pour assurer les retombées positives du partage de course sur la réduction du coût pour le client, Trajectoire Québec propose d'instaurer un système de facturation qui soit transparent pour l'usager en détaillant le prix de la course par tronçon partagé et non partagé.**

---

<sup>2</sup> Sous-paragraphe a du paragraphe 3° de l'article 2 de la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01)

## 2. Assurer des services sécuritaires

Dans un marché sans gestion de l'offre, toutes les sections du chapitre X "Retrait de la circulation, suspension et révocation d'une autorisation et radiation d'une inscription" sont essentielles afin que le nouvel encadrement mis en place permette d'assurer la dispense de services sécuritaires.

### IDENTIFICATION VISUELLE DES VEHICULES

Comme le prévoit l'article 53 et afin de s'assurer de 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, l'identification par lanternon ne pose aucun 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 au-devant du véhicule à défaut d'une affiche éclairée. En effet, il est naturel pour l'utilisateur de tenter d'identifier la voiture qu'il attend par l'avant du véhicule plutôt que par l'arrière de celui-ci.

Prenons l'exemple de UBER qui recommande sur son site internet la méthode suivante pour identifier un chauffeur et un véhicule : "Lorsque vous apercevez le véhicule de votre chauffeur sur votre lieu de prise en charge, assurez-vous que le numéro de la plaque d'immatriculation affiché dans l'application correspond à celui du véhicule."<sup>3</sup> Cela est difficilement applicable au Québec, car il n'y a pas de plaques d'immatriculation à l'avant des véhicules.

**Trajectoire propose que les voitures utilisées pour faire du transport rémunéré de personne soient identifiées à l'avant du véhicule plutôt qu'à l'arrière.**

D'autre part, lorsqu'un moyen technologique est utilisé, il doit y avoir confirmation de la prise en charge sur les deux appareils mobiles, autant par le chauffeur que l'utilisateur. Le chauffeur a ainsi le nom et une photo du passager à cueillir et l'utilisateur a les mêmes informations sur le chauffeur. C'est une façon simple de s'assurer pour l'utilisateur qu'il est dans la bonne voiture avec le bon chauffeur.

**Trajectoire propose que les applications mobiles confirment la prise en charge sur l'appareil mobile de l'utilisateur et sur celui du chauffeur afin d'éliminer les erreurs sur la personne.**

---

<sup>3</sup> Uber. "Comment identifier un chauffeur et un véhicule" <https://help.uber.com/riders/article/comment-identifier-un-chauffeur-et-un-vehicule?nodeId=02746faf-1bc6-4d3f-8ba2-ab35f36d7191>

## COUPONS COOL TAXI

En 2010, l'initiative des coupons Cool taxi voyait le jour après un drame routier dans lequel trois adolescentes avaient été grièvement blessées après avoir pris la route avec un chauffeur en état d'ébriété. Il s'agissait d'une solution concrète pour éviter que les jeunes conduisent avec les facultés affaiblies en leur assurant un transport sécuritaire. Le succès de cette initiative ne se dément pas, entre 2010 et 2015, la valeur totale des coupons vendus s'élevait à 2,16 millions de dollars<sup>4</sup>.

Les coupons Cool taxi constituent une initiative sécuritaire qu'il faut s'assurer de conserver et d'intégrer aux services de transports commandés par application mobile.

## 3. Assurer des services de qualité

Trajectoire se réjouit que le projet de loi 17 permette la cohabitation des services de taxis dits traditionnels et des nouveaux services dits technologiques, puisque cette ouverture du marché signifie une plus grande offre de services et donc plus de choix et d'options pour les utilisateurs.

## PARTAGE DES DONNEES

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. Dans une optique d'amélioration du transport collectif, il est important que ces données soient accessibles aux sociétés de transport en commun ou toute autre autorité compétente dispensaire de services de transport collectif telle que l'Autorité régionale de transport métropolitain.

**Trajectoire recommande que les renseignements concernant les lieux d'origine et de destination des courses effectuées soient accessibles aux sociétés de transport et aux autorités compétentes dans le but d'améliorer les services de transport collectif.**

---

<sup>4</sup> La presse Canadienne. "Les coupons Cool Taxi existent depuis 5 ans; leur popularité ne se dément pas" <https://lactualite.com/actualites/quebec-canada/les-coupons-cool-taxi-existent-depuis-5-ans-leur-popularite-ne-se-dement-pas/> 13 décembre 2015

## QUALITÉ DU SERVICE

Le cadre réglementaire présentement en place offre aux utilisateurs des mécanismes indépendants afin de signaler un niveau de service inadéquat. L'exemple du Bureau du taxi de Montréal en est une belle illustration. Cependant, le projet de loi 17, dans sa forme actuelle, fait disparaître ces mécanismes. Si les systèmes de transports et les répartiteurs offrent eux-mêmes des outils d'évaluations à la fin d'une course, à la fois pour les chauffeurs et les usagers, cela ne garantit pas qu'un suivi sera effectué par la Commission des transports du Québec ou la Société de l'assurance automobile du Québec. Il serait important qu'un suivi soit effectué, à tout le moins lors du renouvellement des différentes autorisations nécessaires.

**Trajectoire propose que les applications mobiles utilisées par les systèmes de transports ou les répartiteurs intègrent obligatoirement un mécanisme de plainte afin de permettre aux usagers de déposer facilement une plainte contre un chauffeur dont le service n'a pas été adéquat, ce mécanisme devant assurer une transmission automatique de la plainte auprès de la SAAQ.**

**Trajectoire propose que les usagers puissent déposer une plainte à un endroit unique, neutre et dédié, semblable à ce qui est fait actuellement par le Bureau du taxi de Montréal.**

## TRANSPORT ADAPTÉ

Le projet de loi 17 ne fait que très peu mention du Transport adapté, 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<sup>5</sup>. Les changements majeurs envisagés dans ce projet de loi soulèvent plusieurs interrogations, tant chez les sociétés de transports que chez les usagers.

Les chauffeurs seront-ils formés de façon adéquate? Il y aura-t-il une offre de transport adapté suffisante, à tout moment et sur tout le territoire? Qu'arrivera-t-il avec la contractualisation? Il y aura-t-il un impact sur les prix? Est-ce que les subventions pour l'adaptation des véhicules seront maintenues? Etc.?

Le projet de loi 17 devrait permettre plus de concurrence en abolissant les limitations liées aux agglomérations de taxi et aux quotas de permis de taxi qui s'y rapportent. Cela permettra à de nouveaux joueurs de faire leur entrée dans l'industrie et cette nouvelle compétitivité permettra

---

<sup>5</sup> Agence QMI. "Les usagers du transport adapté demandent de revoir le projet de loi"

<https://www.journaldequebec.com/2019/03/25/les-usagers-du-transport-adapte-demandent-de-revoir-la-reorganisation-de-lindustrie-du-taxi> 25 mars 2019

certainement aux transporteurs gérant le transport adapté de mieux se positionner dans leur approvisionnement de fournisseurs de service par taxi. L'ouverture du marché et la nouvelle compétitivité dans l'offre de service de taxi pourraient permettre surtout aux organisateurs en région d'améliorer leur offre de service aux citoyens, en choisissant de meilleurs fournisseurs.

Toutefois, la déréglementation soulève certaines inquiétudes. Les chauffeurs pourraient s'intéresser, selon le moment de la journée, à offrir du service de transport par taxi lorsque des occasions plus lucratives se présentent ailleurs et contribuer ainsi à la diminution de véhicules taxis disponibles pour assurer l'offre du transport adapté. Cela rendrait difficile la rétention de services de taxi dédiés au transport adapté, et par le fait même une offre fiable et efficace à la population. Les fournisseurs actuels agissant avec compétence et professionnalisme risqueraient de voir diminuer significativement les conditions de stabilité que le régime actuel leur accorde, ce qui pourrait compromettre leur viabilité à moyen terme. Les municipalités auront-elles à leur disposition des fournisseurs compétents et fiables afin de leur permettre de répondre à leurs obligations en matière d'offre de services de transport adapté et leurs engagements en matière d'offre de services de transport collectif en dehors des périodes de forte demande? L'abolition des permis restreints qui permettaient aux chauffeurs de ne faire que du transport adapté entraînera-t-elle un transfert massif des chauffeurs vers les autres formes de transport rémunéré qui s'avèreraient plus lucratives?

Afin d'assurer une offre suffisante pour répondre aux besoins de déplacements de la population à mobilité réduite, le transport adapté pourrait être offert exclusivement par des taxis tel que défini à la section 1 du chapitre XIII. Ainsi l'article 143 devrait inclure les contrats de transport adapté au type de service réservé au seul chauffeur qualifié qui utilise un taxi pour offrir du transport.

**Trajectoire propose que seuls les chauffeurs qualifiés qui utilisent un taxi puissent contracter avec les municipalités ou les transporteurs pour offrir les services de transport adapté et le maintien d'une forme de permis restreint dédié au transport adapté tel qu'appliqué à Montréal.**

Bien que sensible à la question du transport adapté, la véritable expertise en cette matière est détenue par les groupes de défense des usagers du transport adapté telles la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN) et l'Alliance des Regroupements des usagers du transport adapté du Québec (ARUTAQ).

**Trajectoire recommande donc que les positions présentées par les groupes de défense des usagers du transport adapté soient considérées par la présente commission.**

## 4. Assurer d'offrir des services partout sur le territoire

### LIMITES TERRITORIALES

Les **articles 28 et 33** du projet de loi prévoient, le cas échéant, les limites du territoire de desserte d'un système de transport. Cela remplace les territoires des agglomérations de taxi. Cette disposition comporte l'avantage majeur de permettre une couverture adaptée à la réalité du territoire québécois tant en zone urbaine que rurale. Toutefois, les systèmes de transport pourraient se retrouver majoritairement dans les territoires où la demande est la plus forte et délaisser ainsi les territoires moins peuplés, faute d'une demande qui serait assez lucrative à leurs yeux. Or ce sont surtout les régions moins denses qui auraient avantage à être couvertes par un système de transport rémunéré de personnes par automobile, car la taille des véhicules est mieux adaptée à la demande de transport.

L'abolition des agglomérations de taxi éveille chez nous une inquiétude quant à la répartition territoriale des services de taxis. Par exemple, on peut s'attendre, en l'absence de territoires délimités, que la grande majorité des taxis se retrouvent au centre-ville des villes en fin de soirée le vendredi alors que la demande y est très forte, et que très peu de taxis continuent d'être disponibles dans les secteurs excentrés ou dans les couronnes.

Le système de quotas de permis par territoire que l'on cherche à remplacer est certes imparfait et l'ensemble du territoire québécois n'est actuellement pas desservi par des services de taxis. En effet, la réglementation du nombre de permis par zone répondait à l'origine à deux problématiques : d'abord les luttes parfois violentes pour s'approprier des territoires, et ensuite le besoin d'assurer la présence du service en tout temps sur tout le territoire. Par contre, il assurait un minimum d'équité dans la répartition territoriale des services. Rappelons aussi que les quotas résultent de la crise du taxi au début des années 80. Il y avait beaucoup trop de permis de taxi en circulation. Québec est alors intervenu et avait proposé un plan de rachat des permis dont l'objectif était de diminuer le nombre de permis afin d'augmenter les revenus des chauffeurs et des propriétaires. Les propriétaires avaient financé le rachat des permis. Ce plan de rachat a été en vigueur de 1985 à 1990 à Montréal. Au terme du processus, 24 % des permis sont éliminés. Cette opération a permis d'équilibrer l'offre et la demande, mais a également entraîné une explosion de la valeur des permis<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup>Brunet, Claude. "L'histoire du taxi au Québec: tout sauf un long fleuve tranquille" Radio-Canada. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1162358/histoire-taxi-quebec-contestation-murray-hill-aeroport> 4 avril 2019

Le projet de loi 17 ne doit pas aboutir à une perte de services pour les citoyens à l'extérieur des centres urbains ou des centres-ville.

**Sans avoir de proposition concrète, Trajectoire souhaite que des dispositions soient prévues afin d'assurer une équité dans la répartition territoriale des services de taxis.**

## **COURSES HORS TERRITOIRES**

**L'article 64** permet que le point de départ d'une course se trouve à l'extérieur du territoire du répondant dans le cas où l'automobile utilisée retourne sur ce territoire alors qu'elle en était sortie pour effectuer une course. Trajectoire voit d'un bon œil cette mesure. Elle augmente l'offre pour l'utilisateur tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre ainsi que la congestion en maximisant l'utilisation des véhicules déjà présents sur les routes.

## **COVOITURAGE**

**L'article 147** reprend la définition des services de covoiturage tel qu'ils étaient définis par la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01), mais ajoute les limites suivantes à l'alinéa 3 : "le chauffeur effectue au plus quatre courses par jour n'excédant pas, cumulativement, 100 km".

Si cette limite de 100 km est raisonnable dans les milieux urbains, ça ne l'est plus dans le cas du covoiturage interurbain. Ces services tels Amigo express offrent aux usagers une possibilité de se déplacer sur de longues distances, souvent mal desservies par les transporteurs traditionnels, de façon abordable et flexible. La limite de 100 kilomètres par jour parcouru en covoiturage met en péril la survie de tels services, ce qui est absolument inconcevable pour Trajectoire Québec puisque cela constitue une perte de service de transport collectif efficace. La même remarque peut s'appliquer aux milieux ruraux où la faible densité et les longues distances sont le dénominateur des déplacements des citoyens.

**Trajectoire propose donc d'éliminer la limite de 100 kilomètres par jour en covoiturage, mais est en faveur de maintenir la limite de quatre courses par jour.**

## **TRANSPORT COLLECTIF**

**L'article 144** stipule que le transport rémunéré de personnes par automobile est collectif lorsqu'il est effectué sur un itinéraire prédéterminé comportant plus d'un arrêt et selon un horaire préétabli lors même qu'il n'y aurait pas de passager à bord et sans qu'un passager ne décide de la course.

Cette définition semble exclure les services sur demande pour desservir le premier et le dernier kilomètre tel qu'actuellement expérimenté par le RTL à Saint-Bruno-de-Montarville. Cette définition trop limitative ne permet pas le transport à la demande pour les premiers et derniers kilomètres ou dans les zones peu denses. Les services de taxis collectifs offerts par les organismes publics de transports évoluent de plus en plus du concept traditionnel d'un trajet fixe sur horaire préétabli vers une formule de service à la demande d'un point d'embarquement situé dans une zone définie vers un point de destination situé également à l'intérieur de ladite zone ou vers un générateur important situé à l'extérieur de ladite zone. Les nouvelles applications mobiles permettent dorénavant d'offrir ce type de service.

Trajectoire propose de définir que le transport rémunéré de personnes par automobile est collectif lorsque le transport est offert conformément à une entente conclue avec une municipalité, une régie intermunicipale, un autre organisme municipal qui exerce une compétence que la loi lui confère en matière de transport collectif, une société de transport en commun ou l'Autorité régionale de transport métropolitain.

## Conclusion

Trajectoire est en faveur de l'objet du projet de loi 17, soit la surveillance et le contrôle du transport rémunéré de personnes par automobile en vue d'assurer la sécurité des passagers et la transparence du prix des courses, et ce, dans une perspective d'équité. Nous percevons la volonté de placer l'utilisateur au coeur de la réforme en favorisant l'émergence de moyens technologiques et de modes de mobilité, multipliant ainsi les choix pour les citoyens.

Bien que nous soyons évidemment en faveur d'orienter la réforme autour des besoins des usagers, le projet de loi 17 nous préoccupe à plusieurs égards, notamment l'accessibilité des services en période de forte demande, la répartition territoriale et le transport adapté.

Par ailleurs, étant donné l'ampleur de la réforme et la difficulté à prédire, aujourd'hui, quels seront les véritables impacts de cette modification législative, il est impératif de prévoir dans un délai raisonnable, une réévaluation des impacts de cette loi, tant sur les tarifs et la répartition territoriale des services que sur la congestion et les transports collectifs.

Il est primordial pour Trajectoire Québec que les citoyens utilisateurs soient les gagnants de la présente réforme des transports. La façon dont les systèmes de transport ont évolué dans les dernières décennies n'a pas nécessairement été à l'avantage des consommateurs, particulièrement ceux qui souhaitent faire des choix plus verts, plus efficaces et plus économiques grâce à la mobilité durable. Il est souhaitable qu'on facilite les évolutions en transport rémunéré de personnes notamment pour que les municipalités et les sociétés de transport en commun deviennent des courtiers de la nouvelle mobilité, au service des citoyens. Ils seront, avant tout, des facilitateurs afin que les utilisateurs des réseaux puissent faire collectivement les bons choix.

## Bibliographie

1. TAXELCO, CPCDIT et RPTM « La position relative à la modernisation de l'industrie du taxi » [en ligne] <http://xpnd.com/documents/Position-de-lindustrie-du-Taxi.pdf> Août 2017. (consultée le 27 avril 2019).
2. *Loi de 2001 concernant les services de transport par taxi*, LO 2001, c S-6,01 art 2
3. UBER « Comment identifier un chauffeur et un véhicule » [en ligne] <https://help.uber.com/riders/article/comment-identifier-un-chauffeur-et-un-%C3%A9hicule?nodeId=02746faf-1bc6-4d3f-8ba2-ab35f36d7191> (consultée le 27 avril 2019).
4. LA PRESSE CANADIENNE. « Les coupons Cool Taxi existent depuis 5 ans; leur popularité ne se dément pas » [en ligne] <https://lactualite.com/actualites/quebec-canada/les-coupons-cool-taxi-existent-depuis-5-ans-leur-popularite-ne-se-dement-pas/> (consultée le 25 avril 2019).
5. AGENCE QMI. « Les usagers du transport adapté demandent de revoir le projet de loi » [en ligne] <https://www.journaldequebec.com/2019/03/25/les-usagers-du-transport-adapte-demandent-de-revoir-la-reorganisation-de-lindustrie-du-taxi> 25 mars 2019 (consultée le 26 avril 2019)
6. BRUNET, Claude. « L'histoire du taxi au Québec: tout sauf un long fleuve tranquille » [en ligne] <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1162358/histoire-taxi-quebec-contestation-murray-hill-aeroport> 4 avril 2019 (page consultée le 26 avril 2019)

## Remerciements

Nous remercions les membres de la Commission des transports et de l'environnement de l'attention qu'ils accordent à notre modeste contribution à la bonification du projet de loi 17.

Ont participé à cet exercice :

François Pepin, président (coordination)

Mathieu Lavallée, administrateur (collaboration à la rédaction)

Jacques Landry, administrateur (collaboration à la rédaction)

Sarah V. Doyon, directrice (collaboration à la rédaction)

Gabrielle Guimond, (rédaction et édition)

Nos remerciements au conseil d'administration et aux membres du comité Infrastructures, technologies et services aux usagers.