

Mémoire sur le transport rémunéré de personnes par automobile

Préparé par FinTaxi, SEC

Présenté à la Commission des transports et de l'environnement
à l'Assemblée nationale à Québec

Le 24 février 2016



fintaxi.ca

FINTAXI

Présentation de FinTaxi

FinTaxi est une société en commandite dont le commanditaire principal est le Fonds de solidarité FTQ, acteur majeur dans la croissance économique du Québec et la retraite de plus de 600 000 actionnaires-épargnants.

Créée en 2002, FinTaxi offre des services de financement pour l'industrie du taxi à travers le Québec depuis 2003. Son activité principale est le financement de permis et de véhicules-taxi. À cela s'ajoute le financement des besoins à terme des intermédiaires en service (équipements informatiques, tablettes, terminaux point de vente, GPS).

Lors de la création de FinTaxi, le Fonds a investi 50 M\$ en se fiant sur l'existence d'un cadre juridique et réglementaire régissant les activités du taxi. Cet environnement juridique est nécessaire pour sécuriser le transport du public et pour encadrer les risques financiers liés aux activités de taxi et permettre l'assainissement des activités de financement propices au développement de cette industrie.

La mission de FinTaxi est de favoriser l'accès à la propriété pour les chauffeurs de taxi tout en améliorant les conditions des propriétaires existants.

Ses objectifs sont :

- Offrir des conditions de financement équitables et concurrentielles.
- Offrir aux chauffeurs qui sont des travailleurs autonomes une alternative au marché du financement offert par les sociétés de crédit traditionnelles.
- Assainir les modes de financement et réduire ou éliminer les modes de financement à hauts taux.
- Enlever la responsabilité du vendeur à financer son acheteur.
- S'assurer que les propriétaires de permis de taxi auront la capacité financière de rembourser leurs prêts.
- Assurer la pérennité du transport par taxi.
- Maintenir le patrimoine.
- Assurer une retraite aux propriétaires de taxi.

Aujourd'hui, le portefeuille de FinTaxi s'élève à plus de 100 M\$ et compte plus de 1 000 clients actifs.

Depuis janvier 2008, FinTaxi est aussi propriétaire du Centre de formation professionnelle pour l'industrie du taxi du Québec inc., aussi connu sous le nom de l'École du Taxi. L'École offre la formation de base pour obtenir le permis de chauffeur de taxi et le programme de formation continue exigé par le Bureau du taxi de Montréal (fiscalité, perfectionnement du service à la clientèle, écoconduite, aspects juridiques sur l'acquisition d'un permis de taxi, cours sur les personnes ayant des limitations « PAL » et GPS).

À chaque année, l'École du Taxi forme entre 400 et 500 nouveaux chauffeurs et plus de 4 000 chauffeurs existants pour la formation continue.

FinTaxi est donc un partenaire à part entière de l'industrie.

Le contexte

- L'industrie est régie en fonction d'un cadre législatif bien établi qui règlemente les services de transport par taxi (lois et règlements) :
 - Les mêmes règles doivent s'appliquer pour tous.
 - Ce ne sera jamais équitable tant que des travailleurs autonomes qui ont payé 200 k\$ seront en concurrence avec des gens ne respectant pas la Loi, n'ayant pas de permis de taxi, ne payant pas leurs impôts et qui déterminent leurs tarifs et les modulent sans limite selon la demande.
- Au Québec, pour offrir ou effectuer du transport rémunéré de personne à l'aide d'une automobile, une personne doit y être autorisée par un permis de propriétaire de taxi (art. 4 de la Loi) :
 - C'est une barrière à l'entrée pour le contrôle de la qualité et l'offre de service.
- Le permis de propriétaire de taxi et l'automobile qui y est attachée sont du capital affecté à l'exploitation de son entreprise (art. 4.1 de la Loi). Pour le créancier, ce sont ses garanties en échange d'un prêt.
- Tout nouveau permis de propriétaire de taxi délivré après le 15 novembre 2000 n'a pas de valeur marchande et n'affecte pas la valeur des permis actuels tant et aussi longtemps que le nombre est minime. Ceux qui sont émis ont une durée restreinte, maximum de 5 ans et sont souvent octroyés pour le transport de personnes ayant des besoins particuliers.
- Chaque quota de permis a été émis en fonction de la population et de ses besoins. Si d'autres joueurs s'ajoutent sans respecter le cadre actuel, cela ne fonctionnera plus parce qu'il y aura un déséquilibre au niveau de l'offre et de la demande.
- Il existe une délimitation pour desservir chacune des agglomérations :
 - Cette mesure contrôle l'offre de service (ex. : évite que tous les véhicules soient au centre-ville le samedi soir et alors qu'aucun véhicule ne se trouve dans l'Est de la ville).
- Être chauffeur de taxi c'est une profession :
 - Tout titulaire de permis est réputé exercer une activité économique, soit une entreprise.
 - Une formation est obligatoire dans les grandes agglomérations.
 - Ce sont des ambassadeurs.

- On reconnaît le droit à un créancier hypothécaire que lui soit transféré le permis si son débiteur est en défaut de respecter ses obligations contractuelles et à le céder (art. 10 du Règlement sur les services de transport par taxi) :
 - On lui permet d'exercer ses droits.
 - FinTaxi est assujettie à des règles fixées par la Loi (90 jours de délais pour la revente, frais, etc.).
- Nos clients reviennent de façon ponctuelle afin d'obtenir des avances de fonds (effets scolaires, études pour leurs enfants, fonds de roulement, vacances, etc.).
- 22 000 familles vivent de cette industrie.
- La vente des permis représente un impact fiscal important. Tout vendeur est assujetti au régime fiscal concernant le gain en capital.

Les impacts

- Le transport de personnes sans permis est irréconciliable avec l'industrie du taxi. Si le gouvernement permet ce genre de transport, nous à titre de créancier hypothécaire, devons reprendre les permis qui n'auront plus aucune valeur.
 - Pourquoi un propriétaire continuerait à rembourser un bien qui n'a plus aucune valeur. C'est comme si les municipalités au Québec décidaient que nos résidences n'ont plus aucune valeur.
- La baisse de la valeur des permis aurait pour effet de :
 - appauvrir des familles
 - réduire à néant leur patrimoine (permis)
 - retirer leur pouvoir d'emprunt
- Ce serait une lourde perte pour nos bailleurs de fonds ainsi que pour les créanciers.

En conclusion

En tant qu'institution financière FinTaxi veut continuer à offrir, comme elle le fait déjà dans l'industrie, l'accès à du financement.

Nous sommes pour la modernisation, l'évolution, les changements dans l'industrie du taxi, mais pas au détriment de cette industrie. Téo est un bel exemple, il respecte les lois et les règlements et cela ne l'empêche pas d'être innovateur.

Ce n'est pas en appauvrissant les travailleurs du taxi que nous y arriverons. Comme mesure, nous suggérons que la tarification soit révisée et modulée en fonction du service (transport adapté), des jours et des heures (primes de nuit, fériés, fins de semaine) afin de permettre au travailleur du taxi d'augmenter ses revenus.

Nous appuyons les modifications règlementaires du Bureau du taxi de Montréal :

- Sécurité des chauffeurs
- Sécurité des usagers
- Rayonnement du taxi

Dans le cadre de l'électrification des véhicules et de limousines, FinTaxi dispose de produits de financement puisqu'elle dessert déjà ce marché. Elle souhaite que le programme de subvention soit maintenu et bonifié par nos gouvernements afin de contribuer rapidement à la réduction d'émission de gaz à effet de serre.

FinTaxi s'impliquera activement et financièrement lors d'événements ou activités en lien avec l'industrie.

En appui à l'École du Taxi, FinTaxi va continuer de soutenir le développement de cours axés sur la sécurité des chauffeurs dans le cadre de la formation continue et de la formation de base de concert avec le Bureau du taxi de Montréal. Cette approche aura également comme objectif d'améliorer la formation quant aux nouvelles technologies qui seront proposées à l'industrie.

Enfin, il n'y a nul besoin d'augmenter l'offre de transport au Québec. Nous ne sommes pas en situation de pénurie. La législation actuelle permet de contrôler l'offre de service par le biais de quotas et de l'émission de permis.