



Transport rémunéré de personnes : l'occasion de décupler les services de mobilité pour les citoyens

**Mémoire préparé pour la Commission des Transports et de l'Environnement de
l'Assemblée nationale dans le cadre des consultations particulières et auditions
publiques sur le document d'information sur le transport rémunéré de personnes par
automobile**

Par Transport 2000 Québec

23 février 2016

Remerciements

Transport 2000 Québec salue la volonté du gouvernement du Québec et du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports de tenir la présente commission parlementaire afin de déterminer des solutions pour relever les défis auxquels est confronté le transport des personnes en général et, plus particulièrement, l'industrie du taxi.

Nous remercions les membres de la Commission des transports et de l'environnement de l'attention qu'ils accordent à notre modeste contribution. Celle-ci vise la recherche de pistes de solutions pour améliorer les options de déplacements afin de mieux répondre aux besoins de mobilité de la population.

Ont participé à cet exercice :

François Pepin, président (coordination)

Jacques Landry, administrateur (rédaction)

Philippe Cousineau Morin, coordonnateur aux affaires publiques et communications (rédaction et édition)

Nos remerciements au conseil d'administration de Transport 2000 Québec et aux membres de notre comité Infrastructures, technologies et services aux usagers.

Présentation de Transport 2000 Québec

Transport 2000 Québec est une association sans but lucratif dont la mission est de contribuer au développement global des transports collectifs au Québec ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux usagers, en s'assurant que leur point de vue est pris en compte. Créée en 1977 par des usagers du transport collectif qui se sont tout d'abord battus pour conserver le réseau des trains de voyageurs, notre action s'est par la suite portée sur tous les modes de transport collectif de personnes. Notre vision est que les Québécoises et Québécois aient accès à des services de transports collectifs abordables, de qualité et sécuritaires, partout au Québec.

Des comités permanents sont constitués de nos membres individuels, associatifs et corporatifs, qui s'impliquent bénévolement en vue de réaliser la mission de l'Association. Transport 2000 Québec fait partie d'un réseau d'associations pour qui les transports en commun 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 membre du comité directeur de Transit, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec.

Sommaire

De la manière dont sont bâties nos villes, il faudra à la fois être résolu et ingénieux pour réduire la dépendance à l'automobile. En plus du transport collectif structurant, l'accroissement des services de mobilité qui réduit les coûts, offre une efficacité accrue de déplacements et garantit la sécurité est le bienvenu.

On constate que l'environnement légal est en retard sur les besoins actuels de mobilité. Héritant d'un système d'encadrement rigide, l'industrie du taxi n'a certainement pas atteint son plein potentiel d'efficacité et de services offerts aux citoyens. Par ailleurs, il y a beaucoup trop de places inoccupées dans les automobiles qui circulent. L'occasion de revoir le cadre législatif actuel doit favoriser une meilleure utilisation du parc automobile existant. Revoir l'encadrement de l'offre et la tarification des services de transport rémunéré de personnes incluant le taxi devrait conduire à :

- Des services de taxi plus abordables qui généreront des gains individuels et collectifs par rapport au gouffre des coûts de l'automobile ;
- Garantir des services de mobilité abordables et adaptés pour les populations avec des besoins spécifiques ;
- S'adapter aux évolutions rapides des besoins et des technologies.

En effet, pour Transport 2000, les diverses formes de partage de véhicules, incluant le transport rémunéré de personnes, doivent dorénavant être considérées comme faisant partie des transports collectifs, du cocktail transport. En conséquence, Transport 2000 recommande :

- De poursuivre le développement par l'État des réseaux de transport en commun ;
- Le développement du spectre des services entre le taxi et le covoiturage ;
- La mise en place d'un Programme d'inspection obligatoire et d'entretien des véhicules automobiles ;
- L'uniformisation par voie réglementaire des vérifications personnelles de sécurité et l'allègement des procédures ;
- Dans l'ouverture aux autres modes de transport rémunéré de personnes, le maintien de certains privilèges exclusifs au taxi régulier et la poursuite du financement public de mesures favorables au taxi : espaces des postes de taxi, subvention à l'adaptation des véhicules, contrats de taxis collectifs, etc.
- L'élargissement des services de transport rémunéré de personnes et leur encadrement de manière à inciter les partenariats avec les autorités de transport collectif. L'objectif premier étant de garantir une tarification abordable, intégrée et prévisible pour la mobilité sans auto.

Transport 2000 soutient le gouvernement du Québec dans sa résolution du conflit que traverse l'industrie du taxi. L'association souhaite qu'une résolution satisfaisante du conflit soit également l'occasion de parfaire les balises de la mobilité citoyenne.

Table des matières

Remerciements	iii
Présentation de Transport 2000	iii
Sommaire.....	iv
Table des matières	1
1. Introduction - Un monde s'ouvre pour améliorer la mobilité citoyenne.....	2
Taxi, covoiturage et autopartage, des alliés naturels de la mobilité durable	2
Une iniquité à corriger ET une occasion rare d'élargir la mobilité	3
2. Un retard à combler pour favoriser la mobilité.....	4
Des besoins de mobilité collective	4
La place du taxi dans le cocktail transport.....	5
Des évolutions technologiques qui vont se poursuivre.....	7
3. Revoir la réglementation du taxi et réglementer les autres formes de déplacements commerciaux pour améliorer la mobilité.....	9
Objectif : Mieux utiliser notre parc automobile	9
Des services taxis abordables : des gains individuels et collectifs par rapport au gouffre des coûts automobiles	10
Réduire les tarifs et augmenter l'offre de transport	10
Zones et nombre de permis	10
Assurer la sécurité et l'efficacité de tous les véhicules	11
Vérifier la situation des chauffeurs.....	11
Garantir des services de mobilité abordables pour les populations vulnérables.....	11
Des services existants toujours utiles	12
Soutenir l'industrie du taxi en maintenant certains privilèges	12
Favoriser l'intégration du transport à la demande dans le transport collectif.....	12
S'adapter aux évolutions rapides.....	13
Pour un environnement légal favorable à la multiplication de la mobilité	13
5. Une mise à jour qui dépasse l'enjeu de la mobilité	14
L'industrie du taxi et ses emplois.....	14
Paix sociale	14
Équité fiscale.....	14
6. Conclusion	16
Bibliographie.....	17

1. Introduction - Un monde s'ouvre pour améliorer la mobilité citoyenne

Le transport des personnes a énormément évolué dans les dernières décennies. Sous tous les angles, le transport prend une place de plus en plus importante dans les choix collectifs et privés : l'État prévoit investir davantage dans les infrastructures de transport au cours des dix prochaines années que dans les secteurs de santé et éducation réunis (Plan québécois des infrastructures 2015, p.32), le temps moyen de trajet et la distance quotidienne parcourue augmentent et les ménages consacrent plus de 20 % de leurs dépenses courantes en transport (Statistiques Canada 2016). Par ailleurs, on discute abondamment des modifications prônées par les nouvelles générations dans l'utilisation des services de transport (possession ou partage de l'automobile) et des apports technologiques notamment grâce à la géolocalisation, le transport à la demande et le paiement sans monnaie. Il s'avère dès lors utile de rechercher des options complémentaires de déplacements qui réduisent notamment les coûts.

Dans ce contexte, est-ce que la réglementation et les pratiques de l'État sont à jour et évoluent au rythme des innovations ? Dans le vaste domaine du transport rémunéré de personnes, des lois encadrent le transport sous toutes ses formes et pour tous ses acteurs, ce qui fait qu'un citoyen, dans son déplacement matinal multimodal, peut être assujéti à diverses réglementations qui ne sont pas nécessairement coordonnées. On pense notamment à la Loi sur les sociétés de transport en commun, la Loi concernant les services de transport par taxi, ainsi qu'à la Loi sur les transports et la Loi sur les cités et les villes.

Taxi, covoiturage et autopartage, des alliés naturels de la mobilité durable

Il sera sans doute tentant de voir la concurrence à laquelle fait face l'industrie du taxi comme un problème restreint au monde du transport rémunéré de personnes par auto. Or, il est évident que le service de taxi est un service de mobilité en soi, mais il est bien rarement utilisé comme mode unique de transport par les citoyens. En effet, le taxi est un complément incontournable à la chaîne du transport et à la réduction de la possession individuelle de l'automobile, son principal concurrent (Pineau 2016). Il faut s'assurer d'avoir assez de perspective pour légiférer et 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 des citoyens.

Pour Transport 2000 Québec, les diverses formes de partage de véhicules, incluant le transport rémunéré de personnes, contribuent à la mobilité des citoyens. Elles doivent dorénavant être considérées comme faisant partie des transports collectifs.

Une iniquité à corriger ET une rare occasion d'élargir la mobilité

Notre association est tout à fait consciente que le gouvernement du Québec doit régler une situation très large qui touche les questions des emplois du secteur, de la vitalité de l'industrie du taxi, de la paix sociale, de la perception des taxes et impôts, etc. Nous appuyons le gouvernement dans la résolution pacifique et juste de l'ensemble de la situation. Nous souhaitons également que la résolution des problèmes du transport rémunéré de personnes soit l'occasion de favoriser la mobilité des citoyens, dans sa globalité, sans quoi le problème de la légalité des innovations se posera sans cesse.

La section 2 du mémoire portera sur les raisons de l'écart qui s'est creusé entre les lois et les besoins des usagers des transports collectifs. La section 3 suggérera des balises pour mieux exploiter le partage d'automobiles et les améliorations possibles à la mobilité. La section 4 portera sur les autres aspects du conflit qu'il faut résoudre sans pour autant se priver d'améliorer la mobilité.

2. Un retard à combler pour favoriser la mobilité

Des besoins de mobilité collective

La vision de Transport 2000 Québec soutient que le gouvernement du Québec et les municipalités doivent *s'assurer que les Québécois(es) aient accès à des services de transports collectifs abordables, de qualité et sécuritaires sur l'ensemble du territoire*. Cela rejoint les principes édictés par le ministre pour la présente commission parlementaire : la sécurité des passagers, des règles équitables pour tous les joueurs et le bénéfice des utilisateurs.

L'arrivée des applications mobiles et des réseaux sociaux, l'augmentation de la congestion routière et l'accroissement des coûts de transport entraînent des changements tant dans la façon d'utiliser les services que dans la manière de les organiser.

Selon George Amar (CiNUM 2006), directeur de la Prospective et de la conception innovante à la RATP de 1997 à 2011, « parler de mobilité comme on le fait aujourd'hui est déjà un grand changement. Il y a quinze ans, on n'employait pas le mot ». Aujourd'hui, les usages des transports, les moyens de transport et les technologies utilisées évoluent. Plutôt que de parler simplement de mobilité, il faut parler de mobilité individuelle. Quand on dit transport, on pense transporteur, et dans ce schéma, le transporté reste passif. Quand on parle de mobilité, on pense en fait mobilité des individus. L'individu mobile est un individu connecté, branché, communicant. Comment le transport peut-il prendre en compte cette évolution ? En passant du véhicule à la personne.

Vision : Que les Québécois(es) aient accès à des services de transports collectifs abordables, de qualité et sécuritaires sur l'ensemble du territoire

Par exemple, jusqu'à présent l'information à l'utilisateur se limitait à : « Où est mon bus et à quelle heure passe-t-il ? » Mais les choses changent. L'information n'est plus quelque chose qui accompagne le transport, mais qui en fait partie. Dans le transport rémunéré de personnes, ce n'est plus seulement le trajet et le véhicule qui comptent, c'est aussi l'information et son accès : où est la personne, où veut-elle aller et quelles sont les ressources les mieux placées pour permettre ce déplacement. Avec le transport rémunéré de personnes, un nouveau mode de transport est apparu, quelque chose ni complètement individuel ni tout à fait collectif.

Le transport, ce n'est plus uniquement le véhicule. Le point d'origine, la destination et les pôles d'échanges deviennent plus importants. Les pôles multimodaux sont l'une des grandes innovations de ces vingt dernières années. On s'est rendu compte qu'une grande partie de la valeur et de la qualité de l'offre de transport réside dans les endroits où se font les connexions, les transferts. L'art de la mobilité, ce sera d'être capable de se créer des parcours différents

utilisant des modes de transport complémentaires pour aller d'un point à un autre, à un moment donné, en fonction de la situation des réseaux.

Dans ce nouvel environnement, il n'y a plus un seul moyen d'assurer un déplacement. L'utilisateur peut combiner les modes et offres traditionnels, ce qu'encore trop peu d'opérateurs et planificateurs ont saisi. En plus de la rapidité de déplacement et de l'accessibilité aux services, l'utilisateur recherche le meilleur prix, la qualité et la sécurité, et ce qu'importe le mode et le trajet.

La place du taxi dans le cocktail transport

L'industrie du taxi, c'est 8 365 permis au Québec, dont la moitié à Montréal (environ 4 445 permis de taxis répartis entre 3 731 titulaires). À Montréal, c'est aussi et surtout plus de 10 000 chauffeurs et plus de 37 millions de courses par année (SPVM 2010).

En accord avec notre vision du taxi-maillon du cocktail transport, le Plan de transport de Montréal (Montréal 2008, p.125) rappelait que :

« L'intermodalité est un élément important en ce qui a trait au transport des personnes, et l'industrie du taxi y tient une place essentielle. En somme, cette industrie joue un rôle de premier plan dans la métropole, tant pour la position stratégique qu'elle occupe dans l'industrie touristique que pour son rôle névralgique dans l'organisation des déplacements sur tout le territoire. Montréal reconnaît le taxi comme un mode de transport collectif flexible et performant et comme un soutien nécessaire à l'économie montréalaise. »

En 2010, la STM écrivait que :

« [La STM] a octroyé aux entreprises de taxi des contrats de transport adapté et de taxi collectif représentant une valeur totale de 25,3 M \$. Les compagnies montréalaises de taxi sont donc les plus importants partenaires de la STM dans le domaine de la livraison de service aux clients. Ce partenariat permet à la STM d'adapter son offre de service aux clientèles ayant des besoins spécifiques, ainsi qu'à des secteurs où la demande ou la trame urbaine n'est pas propice à l'implantation d'un service de bus régulier. En ce sens, l'industrie du taxi est un acteur clé du transport collectif à Montréal. Rappelons que les intérêts du transport collectif et du taxi à Montréal sont intimement liés et leur offre de service respective, loin d'être concurrentielle, doit se voir comme complémentaire et être proposée comme telle aux Montréalais. Souhaitant poursuivre et aller plus loin dans cette collaboration au cours des prochaines années, la STM invite l'industrie montréalaise du taxi à bonifier le partenariat existant et à développer de nouvelles collaborations pour faire du taxi un partenaire incontournable du cocktail transport. » (STM 2010)

Selon son site internet (CTQ 2016), l'encadrement du taxi par la Commission des transports du Québec (CTQ) vise à accroître la sécurité des usagers et à améliorer la qualité des services offerts à la clientèle. Le Bureau du taxi de Montréal (BTM) créé en 1986 est issu d'une volonté du gouvernement du Québec de décentraliser les responsabilités reliées au contrôle de l'industrie du taxi. Sa mission (Montréal 2016) « est de développer l'industrie du transport par taxi et par limousine, d'offrir des services à cette industrie, d'encadrer et d'améliorer ce service, la sécurité des chauffeurs et des usagers ainsi que les compétences des chauffeurs. De plus, le BTM reçoit et traite les plaintes du public et de l'industrie du taxi et maintient un haut niveau de concertation avec les intervenants de cette industrie ». Malgré ces deux énoncés très clairs, l'examen des activités des deux organismes démontre que, outre le soutien à l'industrie, ils ont d'abord un mandat d'assurer le respect des lois et règlements relatifs au transport par taxi.

Pour l'utilisateur, le transport rémunéré de personnes par automobile existe depuis 1906 sur une base privée. Sa principale composante, le taxi, est un mode de transport flexible qui permet de réduire la dépendance à l'automobile privée et est même nécessaire pour les personnes ne disposant pas d'un véhicule privé.

Depuis 1988, le taxi est essentiel pour répondre aux besoins toujours croissant (environ +10% annuellement) de la population à mobilité réduite ou souffrant de limitations fonctionnelles. Le taxi demeure le mode le plus efficace pour optimiser l'offre de transport adapté non seulement dans les centres urbains, mais aussi sur l'ensemble du territoire québécois.

À chaque fois, force est de constater que l'industrie du taxi évolue moins rapidement qu'évoluent les besoins des citoyens

Or, les problèmes de l'industrie ne datent pas d'hier. Le conseil municipal de Montréal s'est penché à plusieurs reprises sur le taxi à Montréal :

- « Comment améliorer la sécurité des chauffeurs de taxi ainsi que le service du transport par taxi dans l'agglomération de Montréal ? » en mai 2014 qui a mené à la « Politique sur l'industrie du Taxi - L'industrie du taxi, un joueur incontournable dans l'offre de transport montréalais » en août 2014 ;
- Consultation publique sur l'industrie du taxi à Montréal en novembre 2011 qui a mené à un rapport de recommandations déposé au conseil d'agglomération et au conseil municipal en avril 2011 ;
- Les consultations publiques sur le Plan de transport de juin à septembre 2007 qui a mené à l'adoption du Plan de transport en juin 2008 dont le 6e chantier s'intitulait « Favoriser le covoiturage, l'autopartage et le taxi ».

À chaque fois, force est de constater que l'industrie du taxi évolue moins rapidement qu'évoluent les besoins des citoyens. Elle accuse des retards face à l'évolution des technologies et de l'environnement. Mentionnons à ce propos la réticence observée chez certains taxis à offrir

des services comme la mise en commun de la répartition pour minimiser le temps d'attente, la généralisation du paiement électronique, la pré-tarification selon la destination. Partant de là, on ne peut pas blâmer certains usagers déçus de rechercher une offre de mobilité plus adaptée à leurs besoins. Soulignons tout de même les efforts récents de joueurs dans l'industrie du taxi afin de moderniser ses services tant à Montréal qu'à Québec.

Par ailleurs, la réglementation actuelle trop rigide réduit l'efficacité de l'ensemble du système, par exemple en obligeant le taxi qui amène quelqu'un hors de son territoire à retourner à vide. Le transport interurbain au Québec subit le même type de contrainte d'un modèle d'affaires rigide et contraignant (voir Radio-Canada 2013 et Transport 2000 Québec 2014).

Des évolutions technologiques qui vont se poursuivre

Au fil des années, plusieurs nouveaux produits tant de transport que financiers ou technologiques apparus sur le marché ont profondément modifié les habitudes de déplacements et de consommation des citoyens. Mentionnons la carte de crédit qui s'est généralisée dans les années 60, la carte de débit qui a fait de même dans les années 80 et qui ont profondément modifié les modes de paiements. À la fin des années 90, environ 50% des commerces de détail offrait le paiement par Interac. En 2009, 99% des commerces de détail offre la carte de débit comme mode de paiement (Wikipédia 2016). L'argent comptant est de moins en moins utilisé. Malgré tout, la Ville de Montréal a dû intervenir en 2015 afin que l'accès au paiement électronique devienne obligatoire pour tous les taxis montréalais.

Il en est de même de l'apparition des téléphones intelligents qui remonte à 2007. En 2014, 52,3% des Québécois en possédaient un (CEFRIQ 2015). Cela permet notamment l'utilisation de la géolocalisation et le paiement électronique. On voit d'ailleurs de plus en plus de taxi améliorer ainsi leurs services aux clients.

Du côté des nouveaux produits et services de transport, plusieurs initiatives au cours des dernières années ont permis d'offrir plus d'options de mobilité aux citoyens. Notons les cas suivants :

- 1994 - Fondation de service d'autopartage Communauto à Québec et extension à Montréal en 1995
- 2009 - Création des vélos en libre service Bixi à Montréal
- 2010 - Mise en service de la nouvelle ligne 747 – Express bus entre le centre-ville de Montréal et l'Aéroport Montréal-Trudeau
- Lancement de STL Synchro, des horaires d'autobus en temps réel à Laval
- Google annonce avoir conçu un système de pilotage automatique pour automobile

- 2013 - Communauto lance Auto-Mobile, un concept d'autopartage développé à Montréal et qui fonctionne sans station
- 2014 - Ouverture du service Car2Go à Montréal
Arrivée de UberX à Montréal.
- 2015 - Le service UberX arrive dans les villes de Québec, Laval et Longueuil
Début du UberHop à Toronto. Le service permet aux voyageurs de partager une course
Lancement du premier service de taxis électriques à Montréal avec un nouveau modèle d'affaires
- 2016 - Annonce d'une voiture Tesla entièrement autonome prête d'ici 2 ans
Implantation prévue de Ibus et de l'information en temps réel à la STM

L'arrivée de nouveaux produits ne fait que s'accélérer. Lutter contre des innovations qui améliorent les services de mobilité serait contre productif, surtout lorsque les consommateurs les adoptent. Une saine approche consisterait alors à encadrer, selon des objectifs collectifs de mobilité, de sécurité, d'urbanisme, d'équité sociale, d'environnement, d'emploi, etc. les innovations pour qu'elles augmentent et améliorent l'offre existante afin d'offrir plus de choix à la population. Il est grand temps de mettre à jour les politiques, programmes et réglementations afin de favoriser la mobilité des personnes.

Une saine approche consisterait alors à encadrer, selon des objectifs collectifs de mobilité, de sécurité, d'urbanisme, d'équité sociale, d'environnement, d'emploi, etc. les innovations pour qu'elles augmentent et améliorent l'offre existante afin d'offrir plus de choix à la population.

3. Revoir la réglementation du taxi et réglementer les autres formes de déplacements commerciaux pour améliorer la mobilité

Il est souhaitable de revoir globalement la réglementation du transport rémunéré de personnes, allant du taxi au covoiturage, sans oublier le transport régional et interurbain et les interfaces de connexion, et ce dans tous leurs aspects. Pour y parvenir, il faut prendre résolument partie en faveur d'une mobilité et une accessibilité accrue et baliser l'offre de transport pour qu'elle permette les innovations.

Objectif : Mieux utiliser notre parc automobile

Toute réduction de l'auto solo, en réduisant la congestion, la production de gaz à effet de serre et le coût total du transport améliore la situation des usagers du transport collectif, des automobilistes et de la population en général. L'accroissement des services de transport rémunéré de personnes offre beaucoup d'avantage en ce sens.

Selon les statistiques de la SAAQ, en 2014, il y avait au Québec 4 742 210 véhicules de promenade en circulation et 5 283 950 titulaires de permis ; il y avait également 8 304 taxis. Selon l'enquête Origine-Destination de l'AMT, en 2013, il y avait dans la grande région métropolitaine 2 423 133 personnes qui se déplaçaient chaque matin dont 43% seuls en auto, Les autres se déplaçaient en auto à plusieurs (23%), en transport collectif (20%), en transport actif (10%) ; le reste utilisait une combinaison de ces modes.

On sait par ailleurs que la demande de transport varie beaucoup selon l'heure de la journée et que la densité de la population varie énormément sur le territoire. En complément d'une offre solide et structurante de transport collectif à haute capacité, il serait économiquement avantageux de mieux utiliser les automobiles existantes et leur lot d'espaces passagers pour réduire la part de l'auto solo. Pensons aux déplacements dans les petites municipalités, les territoires ruraux et les déplacements régionaux, pensons au premier et dernier kilomètre dans les quartiers avec peu de transport collectif traditionnel. Ce sont toutes des possibilités offertes par l'évolution du transport rémunéré de personnes. Une telle intégration des services de transports offrira beaucoup d'avantages pour notre parc automobile obèse et ses besoins infinis en routes et en stationnements.

En priorité, Transport 2000 recommande de poursuivre le développement et l'amélioration par l'État des réseaux de transport collectif.

On doit viser une hausse de la part modale des transports collectifs, ce qui concorde avec les grands visées économiques, environnementales, sociales, de santé et de mobilité. Des réseaux à haute capacité et efficaces de transports collectifs sont également bénéfiques au taxi et à ses

variantes, qui sont des services de transports collectifs complémentaires aux réseaux traditionnels de transport en commun et qui peuvent pallier certaines faiblesses.

Des services taxis abordables : des gains individuels et collectifs par rapport au gouffre des coûts automobiles

Transport 2000 constate que le système de gestion de l'offre limite sérieusement l'amélioration des services aux citoyens et que la sécurité des usagers peut être assurée par réglementation.

Réduire les tarifs et augmenter l'offre de transport

Pour le transport par taxi, réduire les tarifs semble le meilleur moyen de mieux utiliser le parc automobile et d'assurer la croissance du service. Le système de gestion de l'offre dans le taxi est un système qui protège les propriétaires de permis plus que les chauffeurs eux-mêmes et crée des tarifs plus élevées qu'en concurrence libre. Il y a bien plus de perdants que de gagnants à cette équation. Il faut trouver une façon de réduire l'aspect incontournable des quotas de taxis, pour permettre d'élargir l'offre et ainsi réduire le prix pour l'utilisateur. Il faut donc légaliser d'autres formes de transport rémunéré de personnes et être équitable dans les obligations respectives des diverses offres. À cet effet, il faut éviter de tout amalgamer : plusieurs balises, dont celles de sécurité, peuvent être assurées par réglementation et non directement par la gestion de l'offre (voir sections *Assurer la sécurité* et suivantes).

On parle donc ici du taxi, mais également du covoiturage, pour le navetage ou pour l'interurbain. Nous constatons notamment que certains articles de la Loi sur les transports sont limitatifs dans l'objectif souhaité de rationaliser l'utilisation du parc de véhicules, pensons à l'article 36.

Zones et nombre de permis

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. Ainsi, pour éviter que le vendredi soir, tous les taxis se retrouvent au centre-ville, on a créé des zones aux extrémités de l'île de Montréal avec des permis ne permettant pas le maraudage au centre-ville.

Or, la règle du nombre de permis de taxi *per capita* ne répond pas du tout aux usages variables de ce mode dans les différents milieux urbains. Dans certains cas, elle inhibe le développement du taxi collectif et d'autres variantes qui permettent le développement du transport collectif à moyen terme. Il faudra la revoir pour qu'elle s'adapte au besoin.

Conséquemment, **Transport 2000 favorise le développement du spectre des services entre le taxi et le covoiturage, dans un environnement qui favorise la baisse des prix et la multiplication des services existants.**

L'utilisation intensive de l'auto solo est la source première de la congestion et de la pollution engendrés par le transport des personnes. L'ajout de nouveaux services de mobilité, comme le transport rémunéré de personnes par automobile, qui n'accroissent pas les problèmes existants de congestion et de pollution, nous semble souhaitable, surtout lorsqu'ils complètent l'offre en transports en commun là où celle-ci est insuffisante. A priori, toute initiative visant une utilisation plus intensive et efficace de l'automobile devrait être favorisée, tant que l'ensemble des usagers puissent continuer à avoir accès à des services de mobilité accessibles. Pensons notamment aux groupes vulnérables, dont les personnes avec des limitations fonctionnelles, les zones périphériques, les personnes sans téléphones intelligents, les ménages vivant dans la précarité, etc.

Assurer la sécurité et l'efficacité de tous les véhicules

Toujours dans l'optique d'optimiser l'usage du parc de véhicules existants, il faudrait s'assurer que tous les véhicules en circulation, potentiellement des véhicules de transport rémunéré de personnes, rencontrent des normes mécaniques garantissant leur sécurité et leur efficacité en terme de pollution. Si l'on veut protéger tous les Québécois et mettre en place des règles équitables, les exigences pour les véhicules faisant du transport commercial de personnes, occasionnel ou à temps plein, devraient être uniformisées.

En ce sens, **Transport 2000 suggère la mise en place d'un Programme d'inspection obligatoire et d'entretien des véhicules automobiles.**

Vérifier la situation des chauffeurs

À des fins de sécurité et d'équité, on voudrait que tout chauffeur effectuant du transport rémunéré de personnes rencontre les mêmes exigences, notamment quant aux antécédents judiciaires ou à la santé physique et mentale. Or, les procédures ne sont pas les mêmes selon les classes de chauffeurs.

Il y aurait lieu d'uniformiser par voie réglementaire les vérifications personnelles de sécurité et d'alléger les procédures ; pensons par exemple à enregistrer les antécédents pertinents dans le dossier du permis de conduire comme on le fait avec les points d'inaptitude.

Garantir des services de mobilité abordables pour les populations vulnérables

Puisque nous avons statué qu'il sera grandement avantageux d'accroître les types de services existants, avec notamment pour effet des baisses de prix pour les consommateurs, on peut s'attendre à des modifications importantes aux services existants. En effet, un meilleur environnement de mobilité permettra, dans le transport collectif comme dans le transport automobile, une meilleure allocation des ressources, qui pourrait par exemple modifier les réseaux existants de transports collectifs et adaptés. Le gouvernement doit donc porter une attention particulière à ne pas faire perdre de services aux clientèles vulnérables, d'où le nécessaire maintien des services de taxi et de taxi adaptés existants, ou même le taxi collectif.

Nous constatons ici que le taxi conserve toute sa pertinence, par exemple en étant un rouage essentiel du déplacement offert par le transport adapté. Or, les besoins en ce domaine sont en énorme croissance, notamment dans le contexte du vieillissement de la population. Déjà, la pression financière sur les réseaux de transport adapté (TVA 2016) est énorme, et les taxis adaptés sont en plusieurs lieux avantageux sur la desserte adaptée par minibus.

Des services existants toujours utiles

Certains services devront être maintenus tant que ce sera requis pour des populations plus vulnérables ; par exemple, la répartition par téléphone devra être maintenue pour la population qui ne dispose pas de téléphones intelligents. Pour la même raison, la possibilité de héler un taxi sur la rue devra être maintenue et ceci exigera que les taxis conservent de manière exclusive leur identification visuelle (dôme). On voudra également maintenir le service de taxi collectif là où ce sera plus rentable que l'autobus pour les sociétés de transport. Pour assurer le maintien de ces services et du transport adapté par taxi, on devra continuer à les subventionner.

Soutenir l'industrie du taxi en maintenant certains privilèges

Puisque les taxis continueront d'offrir un service qui couvre certains besoins de mobilité que ne couvrent pas encore les autres service de transport rémunéré¹, le maintien de privilèges qui améliore la viabilité de l'industrie sont de mise. On peut penser à des exclusivités sur l'accès à des installations ou des infrastructures comme les aéroports, les voies réservées, les « stands », les débarcadères, héler un véhicule, services commerciaux, etc.

Transport 2000 recommande, dans l'ouverture aux autres modes de transport rémunéré de personnes, de maintenir certains privilèges exclusifs au service de taxi régulier et de poursuivre le financement public de mesures favorables au clientèle vulnérables desservies par taxi : espaces des postes de taxi, subvention à l'adaptation des véhicules, contrats de taxis collectifs, etc.

Favoriser l'intégration du transport à la demande dans le transport collectif

Les planificateurs urbains et de transports connaissent toute la difficulté d'offrir une mobilité efficace (hors auto-solo) pour le « premier et le dernier kilomètre ». Dans plusieurs de nos milieux, le partage d'automobile, sur cette portion des trajets, apparaît comme une solution toute indiquée. Économiquement, il serait très efficace dans nos périphéries urbaines d'utiliser le transport par automobile, planifié ou à la demande, à destination des points d'accès au réseau de transport collectif. C'est déjà une tendance qui s'installe aux États-Unis dans les usages du transport rémunéré de personnes et qui fera l'objet d'un projet pilote à Longueuil.

¹ Il existe ailleurs du transport rémunéré visant les besoins spécifiques des aînés et des populations à mobilité réduite, mais ce service n'est actuellement pas offert au Québec. Informations : <https://newsroom.uber.com/us-california/introducing-uberassist-la/>

Transport 2000 recommande donc que l'élargissement des services de transport rémunéré de personnes soit encadré de manière à inciter les partenariats avec les autorités de transport collectif. L'objectif premier sera de garantir une tarification abordable, intégrée et prévisible pour la mobilité sans auto.

S'adapter aux évolutions rapides

Nous l'avons dit d'entrée de jeu, le gouvernement ne peut pas se contenter de régler le problème d'une industrie, il doit s'adapter à la mobilité en constante évolution.

Pour un environnement légal favorable à la multiplication de la mobilité

Si les lois ont été mises en place dans le contexte d'une offre précise de transport, les besoins ont grandement évolués. Le transport de personnes contre compensation existe déjà sur une base privée et est nécessaire pour des clientèles comme les personnes ne disposant pas d'un véhicule privé pour diverses raisons. Il faut éviter de marginaliser ces pratiques qui demeureront (covoiturage interurbain par automobile). Sous couvert de la question de la perception fiscale de l'économie informelle, limiter les services de mobilité sera contre-productif en plus d'être inéquitable. On le constate également dans le déploiement du véhicule en libre-service, la réglementation inhibe le développement d'un cocktail transport plus complet et adapté aux besoins des citoyens.

5. Une mise à jour qui dépasse l'enjeu de la mobilité

L'expertise de Transport 2000 se concentre surtout sur les éléments de mobilité. Cependant, plusieurs aspects de l'enjeu soulevé par la commission ont un impact indirect sur la mobilité ; il ne faut pas les négliger. Le gouvernement aura donc la difficile tâche de résoudre équitablement certains problèmes : d'emplois et d'industrie, de paix sociale et de fiscalité, notamment. Il devra y arriver, tout en augmentant la mobilité des personnes, en utilisant au mieux les ressources disponibles.

L'industrie du taxi et ses emplois

- Pertes de conditions et d'emplois : La technologie, à la fois matérielle et communicationnelle, réduit le besoin de chauffeurs, à presque néant si la voiture autonome émerge. L'innovation technologique favorise certes l'implantation d'une économie dite du partage, mais fera disparaître des emplois, qui sont d'autant plus importants dans certains groupes moins qualifiés ou dont les compétences ne sont pas reconnues. L'état aura un enjeu de soutien à la transition pour ces travailleurs qui le souhaitent.
- Équité envers les détenteurs de permis : L'ouverture du marché pourrait réduire la valeur des permis parfois chèrement acquis. Nous demeurons ouverts à un programme d'indemnisation dans la mesure où l'équité envers tous les usagers sera respectée. Il ne ferait donc pas de sens que le financement d'un tel programme soit le fardeau exclusif des utilisateurs du transport rémunéré.

Paix sociale

- Concurrence sauvage : La réglementation du taxi a su pacifier un marché où la concurrence a parfois mené à la violence. On s'est créé un problème en ignorant le marché secondaire qui allait se former. L'État n'a rien encaissé lors de la concession initiale de permis de taxi, et on se retrouve aujourd'hui avec une situation explosive lorsque des joueurs importants arrivent à remettre les règles en question. La situation est délicate et il faudra distinguer le cas des chauffeurs de celui des détenteurs de permis.
- Sensibilisation et intervention de l'État : Pour soutenir la mise en application des lois qu'il promulgue, le gouvernement devra aller au-delà de la seule répression. Il vaudra sans doute mieux, comme c'est le cas avec la lutte à l'alcool au volant, faire évoluer le consensus social en mettant en place tant des mesures incitatives que dissuasives.

Équité fiscale

- Perception fiscale : Il est très difficile de faire appliquer à des sociétés étrangères des lois québécoises si elles ne sont pas supportées par des traités internationaux et des moyens de mise en œuvre. On a déployé une batterie de technologies pour contrôler le paiement des impôts et des taxes dans des domaines comme la restauration et la vente

d'alcool, mais il est difficile de faire cela quand on n'a que peu de contrôle sur le fournisseur d'application, et encore moins sur les fournisseurs de services bancaires et les fournisseurs de services internet. Or, c'est un enjeu fiscal incontournable, et tous les pays du monde sont appelés à y voir.

Transport 2000 soutient le gouvernement du Québec dans sa résolution du conflit que traverse l'industrie du taxi. L'association souhaite qu'une résolution satisfaisante du conflit soit également l'occasion de parfaire les balises de la mobilité citoyenne.

6. Conclusion

Il est primordial pour Transport 2000 de saisir l'enjeu de la commission pour discuter très largement et très ouvertement de mobilité. À défaut de quoi, on devra y revenir rapidement, dès la prochaine innovation qui chambarde les balises qu'on avait crues pérennes. Les citoyens-utilisateurs doivent être les gagnants d'une réforme des transports qui facilitera la mobilité.

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, plus économiques grâce à la mobilité durable. Il est souhaitable qu'on facilite les évolutions, en transport rémunéré de personnes et ailleurs, notamment pour que les municipalités ou les sociétés de transport en commun deviennent des courtiers de la nouvelle mobilité 3.0, au service des citoyens. Ils seront avant tout des facilitateurs afin que les utilisateurs des réseaux puissent faire collectivement les bons choix.

Bibliographie

CEFRIO (2015). *Mobilité au Québec : la croissance se poursuit*, (consulté le 13 février 2016 : <http://www.cefrio.qc.ca/netendances/mobilite-quebec-la-croissance-se-poursuit/>)

CiNUM (2006). Interview : « Georges AMAR: La mobilité, un droit », (consulté le 20 février 2016 : <http://www.cinum.org/fr/interview-amar/7-11-69.html>)

CTQ [Commission des transports du Québec] (2016). *Taxi - CTQ*. (consulté le 13 février 2016 : <http://ctq.gouv.qc.ca/taxi.html>)

Montréal, Ville de (2008). *Plan de transport*, 222 p.

Montréal, Ville de (2016). *Ville de Montréal - Bureau du taxi de Montréal*, (consulté le 13 février 2016 : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8177,92141681&_dad=portal&_schema=PORTAL)

Pineau, Pierre-Olivier (2016). « Über, l'allié des taxis », (consulté le 19 février 2016 : <http://www.lapresse.ca/debats/nos-collaborateurs/pierre-olivier-pineau/201601/22/01-4942660-uber-lallie-des-taxis.php>)

Québec (2015). *Plan québécois des infrastructures 2015-2025*, (consulté le 15 février 2016 : http://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/15-16/infrastructuresPubliquesQuebec.pdf)

Radio-Canada (2013). « Go Navette abandonne sa demande de permis ». (consulté le 20 février 2016 : <http://ici.radio-canada.ca/regions/quebec/2013/09/17/001-go-navette-abandon-permis.shtml>)

Statistique Canada (2016). *Tableau 203-0021 - Enquête sur les dépenses des ménages (EDM), dépenses des ménages, Canada, régions et provinces, annuel (dollars)*, CANSIM (base de données). (consulté le 17 février 2016 : <http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?lang=fra&retrLang=fra&id=2030021&&pattern=&stByVal=1&p1=1&p2=31&tabMode=dataTable&csid=>)

Statistique Canada (2011). *Enquête nationale auprès des ménages, 2011. Tableau 2. Durée habituelle du déplacement de la maison au travail, régions métropolitaines de recensement*, (consulté le 13 février 2016 : <https://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/as-sa/99-012-x/2011003/tbl/tbl02-fra.cfm>)

STM [Société de transport de Montréal] (2010). *L'industrie montréalaise du taxi partenaire incontournable du cocktail transport et du mouvement collectif*, Mémoire, novembre 2010.

SPVM et Bureau du taxi et du remorquage (2010). *Tour d'horizon de l'industrie du taxi à Montréal*. Présentation. 4 novembre 2010. (consulté le 13 février 2016 : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/bur_taxi_fr/media/documents/PRESENTATION_VERSION_4_nov_FINAL_MAJ-format_PDF.pdf)

Transport 2000 Québec (2014). *Mémoire déposé en Audiences publiques de la Commission des transports du Québec (CTQ) relatives à la demande de modification des services du transport par le groupe Keolis/Orléans Express*. 3 septembre 2014.

TVA (2016). « Des coupes lourdes de conséquences en transport adapté », (consulté le 20 février 2016 : <http://www.tvanouvelles.ca/2016/01/06/des-coupes-lourdes-de-consequences-en-transport-adapte>)

Wikipédia (2016). *Debit card*, (site consulté le 13 février 2016 : https://en.wikipedia.org/wiki/Debit_card#Canada)



Permanence

50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 430

Montréal, Qc

H2X 3V4