

C.P. –
Transport
rémunéré de personnes
par automobile



CTE - 036M
C.P. – Transport
rémunéré de personnes
par automobile

Mémoire des élus indépendants de la Ville de Laval
Pierre Anthian, Jean Coupal, Alain Lecompte et Michel Trottier

Dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le document
d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile

Le 9 mars 2016

TABLE DES MATIÈRES

Présentation	4
Contexte	5
1.Introduction.....	6
1.1 L'état des moyens de transport à Laval	6
1.2 Règlementation: Une vision à long-terme.....	7
2. Enjeux	8
2.1 Notre rôle et responsabilités comme élus	8
2.2 Repenser l'encadrement de l'offre.....	9
2.3 La technologie, le monopole d'une constante	10
2.4 La sécurité, un incontournable	11
2.5 Enjeu social	11
2.6 Défis	13
Conclusion	13
Synthèse des recommandations	15

Présentation

Le présent mémoire est rédigé aux noms de Pierre Anthian, Jean Coupal, Alain Lecompte et Michel Trottier, tous conseillers indépendants pour la Ville de Laval dans les districts respectifs de Laval-des-Rapides, Souvenir-Labelle, L'Orée-des-bois et Fabreville.

Élus en 2013 lors des dernières élections municipales, Messieurs Anthian, Coupal, Lecompte et Trottier représentent l'intérêt des citoyens de leurs districts respectifs et tentent au maximum de leurs compétences, d'axer leurs démarches vers la transparence, l'efficacité et la bonne gouvernance. Ils constituent ensemble près de 20% du Conseil et représente 61 234 Lavallois, ce qu'ils considèrent comme une opposition effective au parti actuellement au pouvoir.

La tenue de cette commission est accueillie très favorablement par ces conseillers qui avaient tous appuyés une résolution déposée par M. Trottier au conseil municipal du 1er décembre dernier, proposant au Conseil de faire la demande formelle au gouvernement provincial de «moderniser la législation actuelle dans le but d'actualiser les lois et règlements et de permettre aux différents acteurs (taxis, covoiturage, autopartage) d'évoluer à partir d'une législation claire, unique, équitable et respectueuse de tous les intervenants». Cette résolution avait été refusée par le vote de 17 contre 4.

Les conseillers indépendants de la Ville de Laval évoluent dans un contexte où la défense de leurs propositions est difficilement partagée par les conseillers siégeant au sein d'un parti, la rédaction de ce mémoire est donc un moyen d'expression public qu'ils saluent, et tiennent à en féliciter leurs homologues provinciaux.

Mémoire des conseillers indépendants de la ville de Laval – 24 février 2016

Consultations particulières et auditions publiques de la Commission des transports et de l'environnement concernant le transport rémunéré de personnes par automobile

Contexte

Différents acteurs se sont prononcés au cours des dernières semaines dans le but d'éclairer les démarches du gouvernement face à un nouveau défi dans l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile. Ce défi se reflète dans d'autres industries, et l'argumentaire présenté dans ce mémoire représente une position partagée des conseillers face aux nombreux changements qu'imposent la technologies aux lois présentement en place. À maintes reprises, plusieurs citoyens de Laval se sont déplacés en Conseil afin d'exiger aux conseillers municipaux de poser une action visant une réglementation qui permettrait l'existence d'alternatives aux services de transport déjà en place dans la Ville. En tant que représentants des citoyens, les porteurs de ce mémoire encouragent une réponse favorable à ces demandes, optant pour une adaptation de la Loi pour permettre l'existence des différentes plateformes offrant aux citoyens une offre plus élargie de moyens de transport. Cette position se base sur des principes environnementaux, économiques, sociaux et d'efficacité. Dans le présent dossier, 213 permis de taxi circulent sur le territoire de Laval, représentant moins de 3% de l'offre totale de la province. Ayant une forte densité de voitures utilisées individuellement, Laval est un territoire où les défis en matières d'environnement et d'émission de gaz à effet de serre sont une préoccupation constante. L'offre en matière de transport en commun reste à être développée, considérant que le service d'autobus n'offre pas de transport de nuit, et que dans certains secteurs les passages sont aux heures. Bien que la Ville ait mis sur pied un plan de mobilité durable et une politique d'urbanisme durable, nous croyons que le contexte de mobilité actuel favorise l'utilisation de l'auto solo et une réception majoritairement favorable aux alternatives de transport rapides, peu coûteux et plus écologiques.

Mémoire des conseillers indépendants de la ville de Laval – 24 février 2016

Consultations particulières et auditions publiques de la Commission des transports et de l'environnement concernant le transport rémunéré de personnes par automobile

Introduction

1.1 État des moyens de transport de Laval

La Société de Transport de Laval est la société de transport en commun de Laval. Elle offre une flotte de 260 autobus qui offrent 45 lignes régulières et 95 lignes scolaires. Les Lavallois ont également accès à 3 stations de métro qui relie l'île à Montréal par la ligne orange, le programme de covoiturage en voiture électrique CLIC et l'usage de taxis collectifs pour les zones non-desservies par les autobus dont les horaires sont soit déterminés régulièrement, soit sur appel. Deux lignes de trains de banlieue passent également sur le territoire de Laval, pour un total de 5 gares. La route verte est également un réseau cyclable représentant 32 kilomètres, la marche et le vélo représentent environ 14% des déplacements à Laval. De plus, le co-voiturage a été favorisé par l'accès à des voies et des places de stationnements incitatives. La direction des statistiques sectorielles et du développement durable a déterminé que la région administrative de Laval compte parmi les travailleurs qui se déplacent pour aller travailler, 80% des gens utilisent le véhicule privé. Sur ce nombre, 86% utilisent seuls ces véhicules privés contre 14% qui optent pour du co-voiturage. 19% des autres travailleurs optent pour l'option d'utiliser un mode de transport durable, soit l'autobus, le métro, le train, le traversier ou le transport actif. Ce sont des statistiques qui visent à être améliorées par le biais du plan de mobilité durable adopté par la Ville en 2011 ayant des objectifs pour 2031. Nous convenons donc que la Ville déploie des efforts considérables pour améliorer la qualité du transport de ses citoyens, et reconnaît aussi le rôle du taxi comme partie intégrante de cette offre diversifiée de moyen de transport. Malgré les objectifs louables que nous avons adoptés pour 2031, de nouveaux acteurs font leur entrée sur le marché, chamboulant ainsi non seulement l'offre, mais également la demande. Nous croyons que plus les municipalités du Québec offriront de moyens de transport diversifiés à ses citoyens, plus les citoyens les utiliseront. Laval a un profil démographique qui est en expansion et nous souhaitons que ces nouveaux résidents bénéficient des facilités d'une ville intelligente qui offre à ses citoyens une variété de moyens de transport, allégeant ainsi le fardeau de l'auto-solo.

Mémoire des conseillers indépendants de la ville de Laval – 24 février 2016

Consultations particulières et auditions publiques de la Commission des transports et de l'environnement concernant le transport rémunéré de personnes par automobile

La réduction de ce fardeau est donc l'objectif premier, et nous convenons que tous ces acteurs faisant leur entrée dans le marché du transport est positif si elle est faite dans un environnement de saine concurrence et de reddition de compte envers l'état. Dans un souci d'avancements technologiques, de créativité et d'efficacité, la législation devrait permettre une flexibilité dans le milieu du transport, réduisant tous les risques de monopolisation.

1.2 La réglementation, une vision à long-terme

Nous sommes d'avis que la réglementation qui sera pensée à la lumière de cette commission parlementaire doit pouvoir s'inscrire dans le temps. Elle ne doit pas répondre à un problème isolé d'une minorité d'acteurs, comme la médiatisation de l'application UBER ou le dédommagement des chauffeurs de taxi. Elle s'inscrit dans un contexte de changement beaucoup plus large, et comporte des acteurs qui n'existent pas encore aujourd'hui, mais qui peuvent émerger sous peu. La réglementation doit pouvoir prévenir l'arrivée de nouvelles plateformes informatisées, et s'assurer d'une méthode claire et efficace pour que les entreprises de transport soient toutes au même niveau, dans un marché ouvert de saine concurrence qui permettra l'innovation. Rappelons que l'arrivée d'UBER a imposé à l'industrie du taxi d'importantes réformes qui ont bénéficiées aux utilisateurs. Nous pouvons penser le problème de réglementation actuel en deux temps. D'abord, la réglementation entourant l'industrie du taxi est trop lourde pour lui permettre adéquatement de s'adapter aux changements qui lui sont dictés par le marché. Une baisse de réglementation dans cette industrie aurait comme conséquence d'améliorer sa flexibilité et sa concurrence. Deuxièmement, la réglementation des plateformes interactives peut être augmentée. Il est important de s'assurer que les plateformes puissent fournir des redevances à l'état, voire des rapports trimestriels ou des états financiers, pour qu'ils soient analysés. La réglementation doit être claire principalement pour éviter un flou judiciaire, qui pourrait représenter un risque potentiel pour des investissements.

Mémoire des conseillers indépendants de la ville de Laval – 24 février 2016

Consultations particulières et auditions publiques de la Commission des transports et de l'environnement concernant le transport rémunéré de personnes par automobile

Nous suggérons donc que la réglementation qui sera mise en place reconnaisse le plus-value de l'innovation et qu'il est avantageux pour le Québec de permettre un cadre réglementaire valorisant l'émergence de nouvelles alternatives de transport, qui auront comme principale qualité de réduire la dépendance à l'auto-solo.

Enjeux

2.1 Notre rôle et responsabilités comme élus

Nous percevons notre rôle en deux pôles principaux. Nous représentons d'une part les citoyens qui nous ont élus pour les représenter, et nous représentons la Loi. Notre rôle est essentiel pour faire le pont entre la réalité des citoyens, et les obligations légales qui la régit. Nous sommes d'avis, comme d'autres intervenants l'ont mentionné en commission, que la loi que nous représentons ne reflète pas la réalité actuelle. La loi est en réaction aux phénomènes, il est donc tout à fait normal que les changements qu'impose la technologie ne trouvent pas de loi adaptées. Il est tout aussi normal que nous, politiciens, soyons également en réaction face aux phénomènes. Il n'est donc pas exact à notre sens de crier à l'illégalité si la Loi qui la dénonce ne prend pas en considération le contexte dans lequel est commise cette illégalité. Nous pouvons, et nous devons, adapter nos lois pour permettre l'émergence de ces moyens de transport qui existent bien au delà d'UBER. Nous devons reconnaître le besoin des citoyens que nous représentons et leur réalité, et nous devons construire un cadre réglementaire qui ne catégorise pas les citoyens comme des illégaux. C'est un non-sens que nous devons éviter. L'émergence de ces nouvelles technologies peut aider les politiques publiques à arriver à leurs fins, en offrant toujours une meilleure mobilité pour les citoyens mais surtout en se rapprochant de leurs comportements, qui permettrait une meilleure réflexion sur les politiques publiques de transport et de mobilité.

2.2 Repenser l'encadrement de l'offre

Il existe une distorsion dans la conception de l'offre. Il suffit de se rendre compte que la demande n'est pas fixe elle non plus pour tempérer l'idée que l'arrivée de nouvelles plateformes cannibalise l'offre à l'industrie du Taxi. Plus il y a de moyens de transport, plus les gens se déplaceront, c'est l'idée que nous en avons. Le phénomène a été observé dans le marché de l'hôtellerie avec l'application Air BnB. Les usagers de la plateforme ne réduisent pas la part des hôtels, mais contribuent à l'augmentation de la demande totale. Il existe notamment deux modèles d'offre. Une offre flexible et une offre fixe. Il est important de réaliser que ces modèles ne sont pas intégrables, c'est-à-dire que nous ne pouvons règlementer une offre flexible dans un modèle fixe. Le modèle de la gestion de l'offre actuel est un modèle d'affaire fixe. Un nombre prédéfini de permis est octroyé, et le marché est ainsi fixé. Le modèle de l'offre flexible est un modèle qui permet aux acteurs d'entrer facilement dans le marché, et d'en sortir tout aussi facilement. Le modèle de l'offre flexible devrait exister pour palier à l'offre fixe, mais l'offre flexible ne peut pas être encadrée dans un modèle fixe. Il est important de souligner que le modèle de gestion de l'offre ne peut pas répondre parfaitement en symétrie avec la demande. Nous devons aussi reconnaître que la valeur des permis de taxi n'est plus la même, et qu'il est de la responsabilité du gouvernement de protéger les acquis précédemment octroyés. La réglementation devrait donc également être en mesure de fixer la valeur d'un permis de taxi afin de déterminer la portion qui pourrait être dédommée. Le modèle de la gestion de l'offre n'est pas optimal et n'est plus au diapason avec les options actuelles. Nous proposerions que le gouvernement compense intelligemment un pourcentage de la valeur de ce permis, mais que cette valeur soit bien fixée avec les changements du marché.

2.3 La technologie, le monopole d'une constante

La technologie et l'innovation sont là pour durer. Elle est plus qu'à nos portes, elle est déjà intégrée dans le comportement des consommateurs et modifie le marché. Pour les consommateurs, bon nombre des outils de tous les jours, comme la musique, l'habitation, l'économie, le transport, la planification du temps et bien d'autres sont régis du bout des doigts. Par la technologie la consommation est plus accessible, rapide et économique en terme de temps et d'argent. La législation devrait encourager tous les acteurs du transport à se moderniser, et de jouer équitablement dans le terrain technologique. Une des raisons ayant contribué à l'immense succès que nous connaissons des plateformes interactives en matière de transport est due à cette proximité technologique et les différences de l'expérience client en comparaison aux voitures de taxi conventionnelles, souvent bien en deçà des standards de base. Payer par carte de crédit ou débit, suivre le trajet de la voiture en temps réel, connaître l'identité du chauffeur, etc.

La technologie n'a donc pas qu'un impact important dans le comportement des consommateurs, mais change également et drastiquement le marché du transport. L'État doit reconnaître que cette concurrence dans le marché l'est principalement par les capacités technologiques des joueurs. Ces dernières contribuent à augmenter le marché, puisque le transport rémunéré devient plus accessible tant au niveau de l'offre que de la demande. Nous pensons donc que nous devons impérativement susciter l'émergence d'acteurs dans l'industrie du transport, pour offrir aux citoyens une offre diversifiée et riche de moyens de transport, qui aura comme principale conséquence que les citoyens non seulement se déplaceront plus, mais dans un moyen de mobilité plus responsable. Tout risque de monopolisation devrait être évité dans la législation qui émergera de cette Commission.

2.4 La sécurité, un incontournable

Peu importe la plateforme ou le médium de transport, la sécurité doit toujours être le premier enjeu à surveiller avant de laisser libre cours aux activités d'une entité. Il y a lieu de qualifier la sécurité sous les axes physiques, donc des partis, la sécurité de la voiture et dernièrement, la sécurité financière de la transaction. Il est essentiel que la réglementation qui sera adoptée suite à la commission parlementaire doit obliger un examen des chauffeurs, par exemple pour assurer qu'ils ne comportent aucun antécédent criminel à leur dossier.

La réglementation devra aussi prévoir un encadrement de la sécurité de la voiture, en imposant des routines d'examen. Les examens en place présentement pour l'industrie du taxi comportent des détails qui ne sont pas nécessairement pertinents, comme la tenue d'un pare-soleil. Nous suggérons un examen général qui s'assure de la qualité de la transmission, du volant, et des roues, principalement. Dernièrement sur la sécurité de la transaction financière, elle doit l'être pour l'utilisateur, pour le chauffeur, et finalement pour l'État. Nous pourrions suggérer qu'une taxe soit prélevée directement à la source lors de la transaction pour assurer la reddition envers l'état, ou encore s'assurer de la confidentialité des logiciels de transaction pour l'utilisateur.

2.5 Enjeu social

Nous reconnaissons les chamboulements qui se présentent dans l'industrie du taxi, qui jusqu'à récemment, profitait de la principale part du marché du transport rémunéré des personnes en voitures. Nous reconnaissons également que les permis dans lesquels ont investi ces milliers de chauffeurs représentent des retraites, et subviennent aux besoins de leur famille. Nous devons impérativement protéger ces travailleurs, tout en reconnaissant que le Statu Quo actuel n'est pas compatible avec la vision qui devrait être adoptée par le gouvernement. Cette protection peut se faire par divers moyens, notamment en réservant l'exclusivité d'une certaine clientèle aux chauffeurs de taxi, ou encore en dédommageant partiellement les propriétaires de ces licences qui voient la valeur de leur permis diminuée.

Mémoire des conseillers indépendants de la ville de Laval – 24 février 2016

Consultations particulières et auditions publiques de la Commission des transports et de l'environnement concernant le transport rémunéré de personnes par automobile

Nous concevons l'innovation comme un incontournable du développement économique et social de notre société. Les changements que l'industrie du taxi a adoptés devant la concurrence nouvelle est signe que l'innovation profite à tous. Elle permet une expérience client renforcée, et permet à de jeunes entrepreneurs d'entrer dans un marché, créer des revenus d'appoint, et de positionner le Québec au même rang que ses homologues étrangers. L'innovation doit être encadrée mais surtout encouragée dans une multitude de plateformes. L'innovation est essentielle car elle permet d'accélérer la voie vers une mobilité intelligente et d'appuyer les politiques publiques qui visent à réduire la dépendance aux voitures et nos émissions de gaz à effet de serre. La culture de propriété dans laquelle nous évoluons est en voie de changement. Les citoyens envisagent de plus en plus différentes avenues pour bénéficier de services sans posséder de biens. Les législateurs doivent prévoir la venue d'un amalgame de moyens d'échange de service, et que la loi qui servira à encadrer l'industrie du transport soit une loi où il serait possible de l'appliquer dans d'autres secteurs économiques en vue d'être transformée par des révolutions technologiques. Elle doit reconnaître qu'une économie d'échange est viable pour l'état et reconnaître non pas que la possession mais l'utilisation d'un bien. Finalement, nous sommes conscients que la tenue de cette commission a créé un contexte social parfois trouble, comme ailleurs dans le monde. La législation doit être claire et adaptée à l'époque dans laquelle nous vivons. C'est pourquoi, finalement, nous recommandons à la Commission de demander des études supplémentaires par la société civile, qui pourront éclairer d'avantage la population sur les changements qui doivent être apportés à la législation, des études comparatives entre différents modèles de mobilité à travers le monde, une compréhension du rôle de l'état dans cet amalgame de transport qui peut être géré équitablement entre l'état et des particuliers privés, etc. Nous pensons que ces rapports et études peuvent fortement contribuer à une compréhension globale et équitable des défis qui nous incombent.

2.6 Défis

Plusieurs défis régissent ces nouvelles modalités de transport. Modifier une législation et potentiellement, un système de gestion de l'offre n'est pas chose simple. Nous l'avons déjà mentionné, nous pensons que la législation doit être tournée vers l'avenir. En ce sens, elle doit d'une part respecter les acquis d'un système mis en place par le gouvernement, mais aussi moderniser ce modèle de manière à y inclure également tous les autres acteurs présents et futurs. Le défi dans ce sens est d'assurer un retour sur l'investissement, de manière à ce que même si les barrières du marché sont abaissées, les joueurs soient également redevables envers l'état qui permet l'existence de ce marché. Il faut aussi réfléchir aux emplois. Dans le modèle d'une offre flexible, la rémunération est instable. Les emplois dans l'industrie du transport sont donc devant des chamboulements qui auront un impact considérable sur leur niveau de vie, et il est en parti d'une responsabilité de l'état de voir au dédommagement raisonnable de ces gens qui ont évolué en payant un permis dans un système qui perd en valeur. Il sera également important de bien analyser la réalité interne à l'industrie du Taxi. Si l'État s'engage à faciliter leur modernisation, il devrait aussi s'assurer de la bonne gouvernance à l'intérieur même de cette industrie. D'une part, il y a des détenteurs de permis qui eux, louent ces permis de manière hebdomadaire ou pour une fin de semaine à des tiers qui doivent respecter le prix de ces permis fixés par les propriétaires de licences. Si le système perdure, il faudrait s'assurer qu'il n'y ait pas d'abus sur la fluctuation du prix des locations de permis.

Conclusion

L'objectif principal de nos politiques publiques en matière de transport devrait être axé sur la réduction de l'utilisation de l'Auto-Solo. Cet objectif est accompagné d'une baisse de congestions, donc une meilleur mobilité, et d'une responsabilité environnementale. Nous devons respecter le désir des citoyens de vivre dans un territoire d'innovation et de responsabilité environnementale. Nous demandons à la commission de prendre les mesures nécessaires pour

fixer un cadre de réglementation qui permettra l'émergence de plusieurs plateformes, et de défaire l'idée que le taxi a un monopole dans ce domaine. Nous encourageons également les négociations avec cet acteur pour faciliter sa concurrence sur le marché et protéger les acquis. Par exemple, déterminer la valeur du permis en évolution avec le marché. Nous demandons à la commission d'assouplir le cadre actuel et de faciliter l'accès au marché, qui est de toute façon inévitable. Nous sommes conscients de l'importance du phénomène et nous savons que d'autres acteurs, préférablement des acteurs locaux, mettront en oeuvre leur créativité pour innover l'offre de mobilité.

En ce sens, nous recommandons à la commission de prévoir un cadre simple et large, qui prévoit l'arrivée de ces nouveaux acteurs. Il est primordial que les règles qui seront adoptées comportent deux axes. Un axe d'innovation, et un axe de saine concurrence qui, comme on l'a vu avec l'arrivée d'UBER, impose des adaptations de qualité pour répondre à une demande qui se modernise. Ces mesures doivent comprendre que ces activités de transport rémunéré peuvent représenter pour certains un revenu annuel et stable, mais que pour d'autres, un revenu d'appoint tout aussi essentiel et acceptable. La Commission doit reconnaître le caractère entrepreneurial de ces changements, et encourager la responsabilité des usagers des plateformes en encadrant les responsabilités fiscales qui y sont rattachées. Nous reconnaissons finalement la possibilité de cohabitation entre l'industrie du taxi et de nouvelles plateformes de transport. À terme, l'industrie du taxi devrait être soutenue dans la modernisation de son offre, pour pouvoir jouer son plein rôle, essentiel dans l'éventail de l'offre de transport que nous souhaitons pour les citoyens et notre territoire.

Synthèse des recommandations

1. Axer les politiques publiques en matière de transport vers la réduction de l'auto-solo.
2. Permettre, encadrer et encourager les initiatives émergentes de transport rémunéré de personnes en éliminant les monopoles.
3. Mettre en place une réglementation équitable et respectueuse de tous les acteurs, en prenant en considération l'importance de la technologie dans les modes de facturation.
4. Permettre l'existence d'une offre flexible dans l'industrie du transport.
5. Évaluer la valeur des permis de Taxi et dédommager adéquatement les propriétaires.
6. Commander des études et des rapports sur l'économie collaborative et les impacts de la technologie dans les modes de rémunération et de redevances publiques.