

Québec, le 9 mars 2016.

Mémoire présenté par :

Alain Fecteau, notaire

dans le cadre des

Consultations particulières et auditions publiques sur le document d'information sur le
transport rémunéré de personnes par automobile

tenues par

La Commission des Transports et de l'Environnement

Mesdames, Messieurs,

Je suis notaire exerçant à Québec depuis 30 ans et je connais très bien l'industrie du taxi. J'ai effectué ma première transaction relative à un permis de taxi il y a 28 ans et me suis « spécialisé » dans le domaine depuis, au point où ce champ de pratique occupe maintenant plus de 90% de mon temps.

Mes observations porteront essentiellement sur le volet « environnement d'affaires équitable » étudié par la Commission. Cela m'amènera inévitablement sur le sujet d'une compensation que certains ont proposée d'instaurer en faveur des propriétaires de taxis et des nombreuses complications qui y sont liées.

À des fins d'illustration, j'ai préparé un tableau de l'évolution de la valeur marchande du permis de taxi pour l'agglomération de Québec (A36) sur une période de 28 ans, correspondant aux transactions que j'ai moi-même instrumentées. Je ne prétends pas avoir la vérité absolue sur cette valeur mais cela vous donnera une bonne idée de cette évolution, à quelques centaines de dollars près.

1988 :	40,000.00 \$	1 transaction
1989 :	47,000.00 \$	1 transaction
1990 :	45,000.00 \$	8 transactions
1991 :	38,500.00 \$	10 transactions
1992 :	-----	0 transaction
1993 :	37,000.00 \$	3 transactions
1994 :	42,200.00 \$	3 transactions
1995 :	42,200.00 \$	16 transactions
1996 :	42,500.00 \$	15 transactions
1997 :	42,000.00 \$	14 transactions
1998 :	40,500.00 \$	6 transactions
1999 :	40,200.00 \$	15 transactions
2000 :	41,000.00 \$	17 transactions
2001 :	45,000.00 \$	14 transactions
2002 :	49,500.00 \$	19 transactions
2003 :	63,900.00 \$	21 transactions
2004 :	87,100.00 \$	26 transactions
2005 :	105,800.00 \$	19 transactions
2006 :	113,600.00 \$	25 transactions
2007 :	125,200.00 \$	12 transactions
2008 :	135,300.00 \$	20 transactions
2009 :	145,000.00 \$	33 transactions
2010 :	145,000.00 \$	36 transactions
2011 :	148,900.00 \$	35 transactions
2012 :	152,000.00 \$	30 transactions
2013 :	181,000.00 \$	28 transactions
2014 :	190,000.00 \$	30 transactions
2015 :	196,600.00 \$	34 transactions
2016 :	174,200.00 \$	3 transactions (du 01-01-2016 au 10-03-2016)

Dans le cadre des travaux de la Commission auxquels j'ai assisté, j'ai entendu beaucoup de bonnes idées pour améliorer et moderniser l'industrie : l'implantation d'une application électronique performante à l'échelle du Québec, l'électrification des véhicules, la création d'une association professionnelle à adhésion obligatoire, l'amélioration de la formation, l'instauration d'un code d'éthique, d'un code vestimentaire, l'assouplissement des règles applicables aux agglomérations afin d'éviter les voyages « à vide », et j'en passe... J'ai par contre entendu de moins bonnes idées comme celle de fixer une valeur marchande « plafond » des permis à 20,000.00\$ ou 25,000.00\$ en faisant fi des pertes subies par les propriétaires de ces permis qui ont parfois payé plus de 200,000.00\$ pour faire l'acquisition de leur entreprise. L'argument à l'appui de cette dévaluation : « *Tant pis pour eux, ils ont pris une décision d'affaires qui n'était pas la bonne* ». Et on a ajouté : « *C'est comme les gens qui ont acheté des actions de Nortel à l'époque* ». À mon avis, il ne faut pas avoir poussé l'analyse bien loin pour faire une telle comparaison. En effet, quand on investit à la bourse, on est conscient que notre investissement peut fondre comme neige au soleil. Ce qui n'est pas du tout le cas pour un permis de taxi. Tout au long de ses travaux, la Commission a utilisé le terme « marché secondaire » pour illustrer la situation du propriétaire qui revend son permis. Je n'aime pas ce terme parce qu'il peut laisser croire qu'il n'est pas autorisé par la Loi d'où, peut-être, la conclusion plus haut citée « *Tant pis pour eux* ». Je préfère utiliser le terme « marché de la revente ». Marché qui est tout à fait légal. Marché qui est autorisé en toutes lettres dans la *Loi concernant les services de transport par taxi* à son article 20.

20. Sur autorisation donnée par la Commission conformément au deuxième alinéa, un permis de propriétaire de taxi délivré avant le 15 novembre 2000 peut être cédé ou transféré à un nouvel acquéreur, à un créancier hypothécaire ou à un héritier qui remplit les conditions prévues par règlement, dont celle du paiement des droits.

Avant de donner son autorisation, la Commission doit s'assurer que la cession ou le transfert n'est pas préjudiciable à l'intérêt public et que le permis de propriétaire de taxi ne fait pas l'objet d'une procédure de suspension ou de révocation. Dans le cas d'une demande concernant un permis grevé d'une hypothèque, le cédant ou le cessionnaire doit prouver que le créancier consent à la cession ou au transfert.

La Commission doit accueillir favorablement la demande d'un créancier hypothécaire ayant pour objet que lui soit transféré, après respect des conditions d'exercice de ses droits hypothécaires, le permis de propriétaire de taxi de son débiteur en défaut de respecter ses obligations contractuelles.

La Commission doit également accueillir favorablement l'intervention d'un créancier hypothécaire suivant laquelle le permis de son débiteur lui soit automatiquement transféré, comme réalisation de sa garantie, si la Commission révoque ce permis en application d'une disposition de la présente loi. Le cas échéant, la décision de la Commission de révoquer le permis de propriétaire de taxi du débiteur n'a d'effet qu'à son égard.

Un permis visé aux troisième et quatrième alinéas est réputé avoir été délivré pour la première fois avant le 15 novembre 2000.

À aucun endroit dans cette loi il n'est question de restreindre le transfert d'un permis de taxi délivré avant le 15 novembre 2000 ou d'en limiter la valeur transactionnelle. Le législateur a même cru bon; en plus d'en permettre le transfert, de laisser le marché décider

le la valeur marchande du permis. C'est donc l'offre et la demande qui entre en jeu. Le prix auquel un vendeur, qui n'est pas obligé de vendre, accepterait de céder son permis et le prix qu'un acheteur, qui ne veut pas acheter à tout prix, accepterait de payer pour en faire l'acquisition.

Ce même article 20, à son quatrième alinéa, vient « sécuriser » le créancier détenant une hypothèque sur un permis de taxi en le prémunissant contre une éventuelle révocation du permis de son débiteur.

Si le législateur avait voulu éviter le marché de la revente, il l'aurait fait comme il l'a fait à l'article 19 de la Loi pour les permis émis à compter du 15 novembre 2000, ou encore à l'article 33 pour les permis d'intermédiaires.

19. Un permis de propriétaire de taxi délivré le ou après le 15 novembre 2000 ne peut être ni cédé, ni transféré et ne peut faire l'objet d'aucune prise d'intérêt.

33. Un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi est délivré pour une période d'au plus cinq ans. Il est renouvelable mais n'est pas transférable et ne peut faire l'objet directement ou indirectement d'une acquisition d'intérêts. Le présent article ne peut être interprété comme prohibant la vente de l'entreprise d'un titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi.

Le Gouvernement a donc d'une certaine façon « cautionner » le marché de la revente du permis de taxi et le financement qui lui est nécessaire.

À mon avis, légaliser l'arrivée de taxis amateurs occasionnerait de sérieux préjudices financiers, non seulement aux propriétaires de permis de taxis, mais également aux créanciers hypothécaires ayant participé au financement de ces entreprises. Le Gouvernement a la responsabilité de tout faire pour que cela ne se produise pas. Malheureusement, je constate déjà les « dommages » causés par ces taxis amateurs. Certains propriétaires pris de panique vendent à rabais leur entreprise, des ventes sont annulées ou « reportées » à une période « après Commission »... À preuve, le nombre de transactions notariées, toutes agglomérations confondues, depuis le début de l'année 2016 a chuté drastiquement. À titre de comparaison, mon premier trimestre pour l'année 2014 compte 21 transactions, mon premier trimestre pour 2015 en compte 23 et mon premier trimestre pour 2016 en compte uniquement 3.

Dans certains mémoires déposés devant la Commission, il a été question d'instaurer une « compensation financière » pour la perte de valeur des permis de taxis. Je vois mal comment une compensation « équitable » pourrait être accordée aux propriétaires de permis de taxi. Il n'y a pas que l'aspect comptable relié à la valeur du permis à tenir en compte. Va-t-on tenir compte de l'expectative de revenus non gagnés, de la perte de chauffeurs, des problèmes liés à d'éventuels financements dépassant la valeur du bien financé occasionnés par une baisse des valeurs marchandes... et j'en passe. Bien malin qui pourrait déterminer une éventuelle indemnité à payer à un propriétaire en compensation de l'arrivée de ces taxis amateurs...

Il serait à mon avis utopique de penser que le Gouvernement va pouvoir établir une structure d'affaires équitable dans une perspective où Uber; ou tout autre nouveau joueur (parce qu'il y en aura sûrement qui suivront ses traces), serait autorisé à effectuer du transport rémunéré de personnes. Comment peut-on entrevoir un éventuel équilibre de force entre celui qui a dû investir jusqu'à 200,000.00 \$ pour « ouvrir son commerce » et son compétiteur immédiat qui n'a rien eu à investir?

Ces investisseurs ou exploitants de permis ont accepté de déboursier ces montants, pour faire l'acquisition d'un permis, sur la base d'une certitude à l'effet qu'il n'y aurait jamais plus de compétiteurs que le nombre maximal fixé par la Commission des Transports du Québec. Et la valeur qu'ils ont accepté de payer s'est établie sur le chiffre d'affaires engendré par l'exploitation de ce permis de taxi, d'où les différences, souvent significatives, d'une agglomération à une autre. Il en est de même des institutions financières qui ont consenti des prêts à ces propriétaires.

La Commission des Transports du Québec avait vu la nécessité de contingenter les permis de taxis selon des territoires et agglomérations définis. Comment se fait-il que ce soit l'arrivée d'Uber qui ouvre soudainement les yeux du Gouvernement sur la nécessité de mettre fin à ce contingentement? Le marché d'aujourd'hui est pourtant, à peu de choses près, le même que celui d'hier. Uber n'arrive pas dans le marché avec sa propre clientèle. Si vous inondez un marché, déjà saturé, de compétiteurs, les revenus vont inévitablement diminuer. Si les revenus diminuent, la valeur marchande d'une entreprise diminue également. Dans le marché qui nous concerne, si la valeur marchande diminue, le montant financé par les « très rares » institutions financières qui acceptent de financer les permis de taxis va également diminuer. Ouvrir les portes à Uber c'est inévitablement occasionner un dommage direct aux propriétaires de taxis, en ce que la valeur des permis va être affectée à la baisse. Uber n'est pas « légalisé » que je suis déjà en mesure de constater une baisse de ces valeurs et une diminution du nombre de transactions. Le cas échéant, comment va être reçu le message envoyé par le Gouvernement du côté des institutions financières qui financent actuellement les permis de taxi? Cela peut peut-être se traduire par le retrait pur et simple de ces institutions du marché du financement des taxis, éliminant ainsi tout pouvoir d'achat et occasionnant du même coup une nouvelle baisse des valeurs des permis. Nous retrouverons nous à nouveau devant des manifestations de propriétaires frustrés et une nouvelle Commission pour un « rajustement » de compensation...

Et qu'en sera-t-il des modifications législatives à venir et l'application de celles-ci sur le terrain? On parle « d'encadrer » de façon législative le taxi amateur. Quand on voit l'arrogance des représentants d'Uber, qui peut me donner la garantie qu'Uber va respecter une éventuelle loi adoptée pour l'encadrer. Quand on voit ce qu'Uber fait avec les lois existantes qui sont pourtant très claires, la question est pertinente. Ne dit-on pas que « le passé est garant de l'avenir »?

À mon avis, ce sont les chauffeurs d'Uber et les utilisateurs de ce service qui causent problème. Enlever la demande à ce niveau et vous verrez qu'Uber ne sera plus une menace, peu importe ses moyens financiers. Ce qu'il faut faire dans un premier temps

c'est conscientiser les usagers, leur inculquer un certain niveau de conscience sociale. Au Québec, on a fait des choix de société. On a choisi l'accès à l'éducation, l'accès aux soins de santé, les garderies subventionnées... tous ces services existent parce que l'on paie des impôts et des taxes. Ce sont ces mêmes usagers et chauffeurs d'Uber, qui aujourd'hui fraudent le système, qui vont, demain, réclamer haut et fort ces services. Vous allez me dire que la seule conscientisation ne suffira pas à freiner la tendance? Je suis d'accord avec vous. À ce moment-là, il faudra sanctionner plus fortement les délinquants qui n'auront pas compris, en apportant des modifications législatives en conséquence...et il faudra le faire rapidement. Baisser les bras devant Uber c'est créer un dangereux précédent. L'avenir est plein de nouvelles « technologies » qui nous réservent des surprises..., dans toutes les sphères d'activités, et ces surprises ne seront pas nécessairement toutes agréables. Dans un second temps il faut « moderniser » l'industrie du taxi. Taxi Coop; pour ne nommer que cette coopérative, possède déjà une application efficace permettant la répartition des appels. Il faudrait étendre ce genre d'application à toute l'industrie et surtout en faire la promotion.

Avant de prendre une décision qui ne réglerait que l'aspect fiscal du volet « *Quelles mesures le gouvernement devrait-il adopter pour faire en sorte que toutes les formes de transport rémunéré de personnes soient assujetties à des structures d'affaires équitables / similaires?* », le Gouvernement devra répondre à plusieurs questions pour lesquelles je n'ai malheureusement pas de réponses :

Si le Gouvernement choisi d'indemniser les propriétaires de taxis, qui va indemniser le propriétaire de taxi?

Quels seront les critères pour calculer cette indemnité?

À qui sera versée l'indemnité? Au propriétaire? À son créancier hypothécaire?

Qu'arrivera-t-il au propriétaire qui va se retrouver avec un ratio d'endettement excédentaire à la « nouvelle valeur marchande » de son permis par rapport à la valeur marchande considérée par son prêteur au moment de l'octroi de son financement? En vertu des contrats hypothécaires, le débiteur a l'obligation de maintenir une garantie suffisante...

Le propriétaire qui a payé son permis 35,000.00 \$ il y a 30 ans et qui a atteint une valeur marchande de 200,000.00 \$ aujourd'hui, se verra-t-il indemnisé de la même façon que celui qui a fait l'acquisition de son permis en 2015 au coût de 200,000.00 \$? Il faut garder en tête que le premier a vu l'augmentation de la valeur des permis au fil du temps et qu'il n'a peut-être pas contribué à un REER en pensant se servir du produit de la vente de son permis comme fonds de pension. Peut-être même a-t-il hypothéqué ce permis pour s'en servir comme levier financier, lui permettant ainsi d'obtenir une mise de fonds pour investir dans l'achat d'une résidence ou d'une autre entreprise?

Combien de futurs taxis amateurs n'attendent que la légalisation du service pour se lancer eux aussi dans le transport de personnes rémunéré et quel impact cette nouvelle vague de chauffeurs aura-t-elle sur l'industrie?

Conclusion :

Je crois sincèrement qu'il faut laisser le marché de l'offre et de la demande déterminer la valeur du permis de taxi. Fixer une valeur arbitraire serait à mon avis faire fausse route et reporter le problème à un avenir plus ou moins proche advenant l'omission d'une donnée importante ou l'avènement d'un « imprévu » sur les conséquences de la fixation d'une telle valeur. Il faut cependant que ce marché soit libre de contraintes et influences négatives comme celles occasionnées notamment par l'arrivée du taxi amateur, d'où l'importance d'agir rapidement pour fortement sanctionner les fraudeurs et ainsi freiner la chute des prix.

Je côtoie les intervenants de l'industrie du taxi depuis bientôt 30 ans. Cette industrie a fait du « sur place » depuis des années parce que ses intervenants ont toujours eu une vision individualiste de l'entreprise qui crée des divisions non seulement entre les différentes coopératives, mais également à l'intérieur d'une même coopérative. Uber aura peut-être eu ça de bon : je n'ai jamais été témoin d'autan de consensus entre les divers intervenants (incluant le ministre et les oppositions) et de propositions positives visant l'amélioration de l'industrie pour le bénéfice non seulement du propriétaire et du chauffeur professionnel, mais également du client. Je porte peut-être des lunettes roses... mais je vois un avenir meilleur pour l'industrie du taxi. L'amélioration de l'expérience-taxi passe par la revalorisation de la profession, un nouvel encadrement chapeauté par une association unique regroupant tous les taxis professionnels et l'établissement d'un sentiment de fierté. Au Québec, on est capable de faire les choses différemment. C'est le moment de le prouver.

À quelques ajustements près, le système actuel fonctionne très bien et a fait ses preuves. L'industrie traditionnelle du taxi est en pleine modernisation. Laissons-lui le temps nécessaire à faire la transition vers une nouvelle technologie et l'adoption de nouvelles normes uniformisées.

J'ose espérer que mes commentaires pourront orienter la Commission sur une piste de réflexion. Je demeure à l'entière disposition de la Commission si mes connaissances acquises au fil des ans peuvent lui apporter un quelconque éclairage sur l'application de la Loi et des règlements actuels « sur le terrain » et sur les conséquences à prévoir en ce qui concerne les modifications législatives et réglementaires à être adopter à court terme. Modifier une loi pour le mieux, c'est bien, mais il faut voir quelles seront les conséquences de son application « sur le terrain ». Bien que la situation ait été qualifiée à plusieurs reprises d'urgente, il est impératif de prendre le temps nécessaire pour faire le tour de la situation afin d'éviter d'avoir à refaire l'exercice d'ici quelques mois...

Alain Fecteau, notaire