

Présenté par :

TAXELCO

» CITOYENS EN MOUVEMENT »

Le client au cœur de la solution



Table des matières

1	Présentation de Taxelco	3
2	Contexte	4
	2.1 Investir dans le transport individuel de personnes	4
	2.2 Permettre l'essor de plusieurs grands joueurs dans l'industrie	4
3	Recommandations	6
	3.1 Permettre systématiquement la location de permis	6
	3.2 Alléger les règles applicables au transfert ou à l'émission de permis	7
	3.3 Permettre l'attribution dynamique des permis à des voitures de taxi	8
	3.4 Mettre en place un système d'apprentis chauffeurs de taxi	10
	3.5 Pérenniser l'utilisation du taximètre informatisé	10
4	Conclusion	11

1 Présentation de Taxelco

XPND Capital est le promoteur de Taxelco, un nouvel acteur dans l'univers du taxi montréalais qui envisage une croissance importante de ses activités courantes et l'exportation de son savoir-faire ailleurs au Québec et dans le reste du monde et ce, à travers plusieurs marques de commerce.

Taxelco est propriétaire de Taxi Hochelaga, le deuxième intermédiaire de taxi à Montréal et le chef de file du transport adapté au Québec.

Taxelco a également lancé Téo, un projet qui vise à améliorer la qualité et la rentabilité de l'industrie du taxi, ainsi qu'à offrir une solution de rechange performante et écologiquement responsable à la voiture personnelle. Téo est un projet novateur qui contribuera à l'image de marque de Montréal et de tout le Québec. Il est structurant pour l'industrie du taxi et crée de la valeur pour tous les acteurs de l'industrie en offrant un modèle de redistribution plus juste.

Taxelco a investi à ce jour plus de 20 millions de dollars dans la modernisation de l'industrie en déployant un réseau de voitures électriques et une plateforme technologique qui augmenteront la productivité des chauffeurs et la qualité du service offert aux usagers. À terme, c'est plus de 200 millions de dollars qui seront investis dans la modernisation de l'industrie.

2 Contexte

Le 12 mai dernier, le ministre des Transports déposait à l'Assemblée nationale le projet de loi n° 100, *loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi*.

La présentation de ce projet de loi constitue la conclusion du gouvernement suite aux travaux de la Commission des transports de l'Assemblée nationale. Dans le cadre de ces travaux, Taxelco a présenté un mémoire dans lequel l'importance de placer le client au cœur de la solution est soulignée.

2.1 Investir dans le transport individuel de personnes

Notre constat est clair : pour mieux servir le client, il est nécessaire d'investir massivement dans l'industrie. De surcroît, il est impossible de prétendre pouvoir mieux servir le client sans travailler sur les aspects suivants :

- Développer des applications mobiles plus performantes et plus conviviales ;
- Se doter d'un parc de véhicules plus confortables, plus économiques et plus écologiques ;
- Mettre en place des systèmes d'optimisation du service et des systèmes d'analyse des données permettant de telles améliorations ;
- Mettre en place des infrastructures de nettoyage, d'entretien et de recharge des véhicules ; et
- Développer des mécanismes de suivi de la satisfaction de la clientèle.

Or, toutes ces actions requièrent **énormément de capital**. En conséquence, Taxelco encourage le parlement à promouvoir des mesures qui favoriseront l'investissement et à rejeter celles qui pourraient y nuire.

2.2 Permettre l'essor de plusieurs grands joueurs dans l'industrie

Pour des raisons qui lui apparaissaient probablement raisonnables à l'époque, le législateur québécois a jugé bon de favoriser le modèle du taxi artisanal et a rendu pratiquement impossible l'avènement de grands joueurs dans cette industrie.

Par conséquent, il est difficile d'attirer les investissements requis permettant de réinventer le taxi à l'intérieur du modèle artisanal actuel. Il faut cependant mentionner qu'il ne s'agit pas ici d'abolir le taxi artisanal, ce dernier représentant pour de nombreux chauffeurs un mode de vie qui leur convient. Par contre, le législateur devrait faciliter l'avènement de grands joueurs en leur permettant de détenir des flottes, des actifs et des permis en nombre suffisant afin de donner lieu à des optimisations et des économies d'échelle générant ainsi une augmentation de la rentabilité globale de l'industrie.

Il était par exemple inconcevable de mettre en place un système de taxi électrique dans les limites actuelles de la réglementation du secteur. Nous avons dû travailler de concert avec les instances publiques à la création d'un projet pilote afin de rendre ce dessein possible.

C'est pour cette raison que Taxelco accueille favorablement la proposition du gouvernement d'abolir la limite de vingt permis pouvant être détenus par une seule personne. Toutefois, il reste à notre avis quelques mesures à prendre afin de permettre la mise en place et l'optimisation de flottes de taxis.

Sans les mesures exposées ici, Taxelco est d'avis qu'il sera difficile de susciter les investissements requis pour moderniser l'industrie et mieux répondre aux besoins des utilisateurs.

3 Recommandations

Nos recommandations afin de bonifier le projet de loi n° 100 et ainsi susciter les investissements requis dans le but de moderniser l'industrie et mieux répondre aux besoins des utilisateurs sont les suivantes :

-
- 1) Permettre systématiquement la location de permis
 - 2) Assouplir les règles applicables au transfert de permis
 - 3) Permettre l'attribution dynamique des permis à des voitures de taxi
 - 4) Mettre en place un système d'apprentis chauffeurs de taxi
 - 5) Pérenniser l'utilisation du taximètre informatisé
-

3.1 Permettre systématiquement la location de permis

Taxelco est d'avis que l'article 5 de la Loi concernant les services de transport par taxi (S-6.01) devrait être modifié afin de permettre systématiquement la location de permis.

Comme nous l'avons évoqué plus haut, la modernisation de l'industrie nécessitera un important financement et la constitution de grandes flottes. L'achat de permis pour la constitution de telles flottes requerra des investissements pharaoniques à la portée de peu de joueurs québécois.

Autoriser la location de permis diminuera considérablement les besoins en capitaux et permettra une plus grande flexibilité. Cela génèrera de nouveaux modèles de financement avec de tiers partis, qui achèteront puis loueront des permis. Finalement, les propriétaires-artisans auront la possibilité de tirer une rente de leur permis de taxi sans avoir à le vendre.

Plus spécifiquement, dans le cadre du Projet-pilote favorisant les services de transport par taxi électrique (S-6.01, r.2.1), la location d'un permis qui est ensuite rattaché à un véhicule électrique est autorisée. À notre avis, il est maintenant temps de pérenniser et systématiser cette approche, et ce pour plusieurs raisons :

- Il faut diminuer le risque réglementaire associé à cette disposition particulière au projet-pilote. Plusieurs investisseurs nous questionnent sur l'avenir de Téo Taxi dans le cas où le gouvernement n'accepterait pas de pérenniser cette mesure à la fin du projet-pilote. Elle est un élément central de notre modèle d'affaires et le PL100 est le moment opportun pour fixer la question.
- Il faut étendre cette disposition à plus de 110 véhicules (tels que nous limite le projet pilote à l'heure actuelle). Cela empêche la constitution de grandes flottes et pose un risque réglementaire qui n'est plus justifié.
- Il faut étendre cette disposition à tous les types de véhicules. Téo taxi fournit de grands efforts pour déployer le plus rapidement possible ses véhicules électriques et continuera à opérer dans un modèle 100 % électrique. Par contre, d'autres intermédiaires pourraient choisir de constituer des parcs de véhicules hybrides modernes et bien équipés en remplacement des voitures actuellement louées par la majorité des chauffeurs.

3.2 Alléger les règles applicables au transfert ou à l'émission de permis

Aujourd'hui, un individu ou une entreprise peut se porter acquéreur d'un permis de propriétaire de taxi avec l'accord de la Commission des transports du Québec. Pour ce faire, l'individu ou l'actionnaire majoritaire et les dirigeants d'une société doivent, entre autres :

- Obtenir un certificat de recherche d'antécédents judiciaires ;
- Démontrer leurs connaissances ou leur expérience pour exploiter une entreprise de transport par taxi ;
- Déposer un inventaire des ressources humaines et matérielles pour établir la capacité de l'acquéreur ;
- Démontrer que le véhicule auquel sera attaché le permis répond aux exigences de la loi

Considérant ce qui précède, on présume que l'acquéreur est un artisan qui exploitera lui-même le permis ou le rattachera à un véhicule qu'il louera à un chauffeur. Ainsi, ces règles ne s'appliquent pas aisément à une société avec un grand nombre d'actionnaires (ou dont l'actionnaire principal est un fonds d'investissement qui regroupe un grand nombre d'actionnaires) qui voudrait acheter des permis, soit pour créer une flotte de voitures taxis ou dans le but de les louer à l'exploitant d'une flotte de véhicules.

Puisque le PL100 propose de retirer la limite des vingt permis par personne et d'encourager la constitution de flottes (ce qui nécessitera un apport important de capitaux pour acheter les permis), il importe que la loi envisage que l'acquéreur soit une personne morale détenue par un grand nombre d'actionnaires ou un fonds d'investissement. Dans le cas d'un fonds d'investissement, il est légitime de se demander qui serait la personne physique, qui devrait démontrer sa probité et ses connaissances : les investisseurs du fonds, l'administrateur du fonds, son président? Mais à bien considérer les choses, pourquoi cette personne aurait-elle besoin de connaissances ou d'expérience dans l'exploitation d'une entreprise de transport par taxi si son but est de louer les permis à un exploitant de flotte ?

Ces mêmes règles restrictives s'appliquent pour les demandes d'émission de nouveaux permis par la CTQ, comme pour les permis de propriétaire de taxi pour besoins particuliers (i.e. taxis adaptés) par exemple. Il y a lieu là aussi d'assouplir les règles applicables pour leur émission dans le but de constituer une flotte de véhicules.

3.3 Permettre l'attribution dynamique des permis à des voitures de taxi

Taxelco est d'avis qu'il est maintenant temps de briser le lien rigide entre le permis de propriétaire de taxi et son véhicule. Actuellement, si un propriétaire souhaite changer le véhicule attaché à son permis, il doit faire une demande en bonne et due forme à la CTQ et attendre sa décision. C'est une approche qui date d'une époque révolue où la seule façon de contrôler la validité d'un permis était de s'assurer que la version originale authentique était gardée dans le coffre à gants du taxi.

À notre époque, tenir un registre en temps réel de l'utilisation des permis de taxi est d'une simplicité informatique enfantine. Taxelco fait d'ailleurs usage de cette méthode informatisée depuis le lancement de son projet en novembre 2015. En effet, l'utilisation des permis loués par Taxelco sur les différents véhicules de Téo taxi est monitoré en temps réel et sur une base historique. Cette information est également disponible en tout temps aux autorités réglementaires, à partir d'une simple tablette ou de tout autre support possédant un accès à internet.

Véhicules électriques

Taxelco constate avec satisfaction que le gouvernement a proposé au Parlement de pérenniser la disposition qui permet de posséder plus de taxis électriques que de permis loués. C'est une mesure qui fonctionne avec le modèle Téo parce que Taxelco contrôle à la fois les permis et possède les voitures ; qui sont opérées par des chauffeurs salariés.

Véhicules hybrides

Taxelco souhaite toutefois constituer des parcs de véhicules hybrides qu'il mettra à la disposition de propriétaires-artisans sous sa bannière Taxi Hochelaga. Dans ce modèle, les artisans resteraient propriétaires du permis de taxi, mais loueraient la voiture et un certain nombre de services à Taxelco, moyennant un engagement à respecter une charte de service (modèle de type « franchise »). L'avantage de ce modèle est de permettre un investissement dans des véhicules de qualité (ce qui semble souvent hors de portée pour le propriétaire-artisan) et d'assurer une uniformité des véhicules et du service, tout en maintenant le modèle de travailleur autonome de l'artisan.

Par contre, ce modèle n'est possible que dans la mesure où l'opérateur de flotte est capable d'attacher dynamiquement le véhicule qu'il loue au permis du propriétaire-artisan qui va l'opérer. C'est d'autant plus vrai que les véhicules changeront constamment de mains afin d'être utilisés de façon optimale.

Afin de rendre disponibles des véhicules compatibles avec le transport de personnes à mobilité réduite à trente minutes d'avis ou moins, Taxelco entend prendre des mesures concrètes. La compagnie compte faire l'acquisition de véhicules adaptés et les mettre à disposition de tous ses chauffeurs afin rendre ce service disponible le plus tôt possible 24 h/24. Nous proposons encore ici la possibilité de transférer la licence d'une voiture à une autre qui serait utilisée temporairement, notamment dans le cas d'un véhicule spécialisé.

Si le Parlement maintient le lien rigide entre le permis et la voiture, il perpétuera un modèle où l'artisan investit le moins possible dans son véhicule et découragera la constitution de grandes flottes propices à la modernisation de l'industrie.

3.4 Mettre en place un système d'apprentis chauffeurs de taxi

Le renouvellement des travailleurs du taxi et l'amélioration de la qualité du service passent par la mise en place d'une approche de formation moderne.

À notre époque, à peu près tous les corps professionnels, allant des métiers manuels aux professions libérales, ont une approche de formation par apprentis. Les vertus pédagogiques de cette façon de faire ne sont plus à démontrer. La méthode actuelle constituée des phases bourrage de crâne, examen puis obtention du permis date d'une ère révolue.

Taxelco est d'avis que les détenteurs de permis 4C qui ont satisfait aux exigences de validation d'antécédents judiciaires devraient automatiquement être admissibles à conduire des taxis à titre d'apprentis auprès d'un intermédiaire de taxi ou d'un opérateur de taxi offrant un programme d'accompagnement accrédité; pourvu que l'apprenti complète avec succès la formation obligatoire pour obtenir le titre de chauffeur de plein droit dans une période de temps déterminée (par exemple, 120 jours).

Le programme de formation lui-même devrait être modifié pour consacrer moins de temps à la toponymie (rendu moins pertinente avec l'utilisation des GPS) et plus d'énergie sur la formation relative au service à la clientèle.

Taxelco est par ailleurs d'avis qu'une partie de la formation actuelle est inutile pour les chauffeurs qui envisagent de travailler à titre de salarié puisqu'elle porte sur l'apprentissage de la condition de travailleur autonome. Les candidats-chauffeurs devraient donc avoir le choix de suivre une formation qui exclurait cette partie. Une mention serait alors indiquée à leur permis leur interdisant d'être chauffeurs à titre de travailleur autonome.

3.5 Pérenniser l'utilisation du taximètre informatisé

Taxelco salue la volonté du gouvernement de permettre de convenir de tarifs différents de ceux fixés par la CTQ, et ce, selon le moyen technologique utilisé pour effectuer la demande de service de transport par taxi.

Il nous apparaît toutefois évident que l'application de cette mesure ne pourra être pleinement efficace qu'avec des taximètres informatisés, qui sauront s'adapter aisément aux tarifs offerts aux clients. Il convient donc de pérenniser et d'étendre cette mesure prévue au projet-pilote de taxi électrique à l'ensemble de l'industrie.

4 Conclusion

La modernisation de l'industrie du taxi passe par des investissements massifs dans les infrastructures, dans le matériel roulant et dans la formation des chauffeurs. Cela ne peut se faire que par la constitution et l'optimisation de grandes flottes. Or, cela est difficilement possible à moins de permettre systématiquement la location de permis, d'alléger les règles applicables au transfert ou à l'émission de permis, de permettre l'attribution dynamique des permis à des voitures de taxi, de mettre en place un système d'apprentis chauffeurs de taxi et de pérenniser l'utilisation du taximètre informatisé.

Taxelco propose donc que ces modifications soient apportées au projet de loi n° 100 et espère que le projet de loi ainsi bonifié puisse être adopté avant la relâche parlementaire.