

Commission des transports et de  
l'environnement

Déposé le : 2016-06-08

N° CTE-056

Secrétaire : L. Cameron

# MÉMOIRE

## SUR LE PROJET DE LOI 100



# Table des matières

TABLE DES MATIERES	1
INTRODUCTION	4
L'AVIS DES JEUNES LIBERAUX	6
DIMINUER LA PRESSION LEGISLATIVE SUR LES TAXIS	7
ASSURER UNE QUALITE DE VIE DECENTE AUX CHAUFFEURS	9
<b>Garantir des droits exclusifs aux taxis</b>	<b>9</b>
ENCADRER L'ECONOMIE DU PARTAGE EN CE QUI CONCERNE LES TRANSPORTS	10
<b>Programme de compensation</b>	<b>10</b>
<b>Exigences pour les chauffeurs</b>	<b>13</b>
<b>Obligations pour les intermédiaires de l'économie du partage</b>	<b>15</b>
<b>La modulation des prix</b>	<b>16</b>
REVALORISER LA PROFESSION	17
L'INTEGRATION EFFECTIVE DES COMMUNAUTES CULTURELLES DANS LA SOCIETE QUEBECOISE	18
CONCLUSION	20
RESUME DES RECOMMANDATIONS	21
ANNEXE 1	23
ANNEXE 2 — Suggestions d'amendements au Projet de loi 100 en fonction des recommandations de la Commission-Jeunesse	25



**45 ans de progrès et d'idées novatrices**  
**Commission-Jeunesse du PLQ**

Fondée en 1970, la Commission-Jeunesse du Parti libéral du Québec regroupe tous les membres jeunes du PLQ qui sont âgés entre 16 et 25 ans. Elle détient le tiers des voix au sein de la plus haute instance du PLQ. Elle constitue donc l'aile jeunesse ayant le plus grand pouvoir décisionnel au sein d'un parti politique au Canada. Elle assure la participation des jeunes et la représentation de leurs intérêts au PLQ, mais également dans la société Québécoise. Les gouvernements libéraux ont toujours considéré les idées de la Commission-Jeunesse jusqu'à en faire des lois qui ont changé la politique québécoise : la carte d'assurance-maladie, la création du Fonds des générations, la réforme du mode de financement des partis politiques et, plus récemment, la loi sur la malbouffe dans les écoles.

**Bureau de Québec**

120-1535, chemin Sainte-Foy

Québec (Québec)

G1S 2P1

418.688.8910

1.800.463.4575

**Bureau de Québec**

120-1535, chemin Sainte-Foy

Québec (Québec)

G1S 2P1

418.688.8910

1.800.463.4575

# Introduction

Le génie de l'économie du partage se trouve dans l'idée d'offrir une opportunité commode de maximiser l'utilisation de certains biens et compétences. Un logement libre pour une courte période de temps ou un siège vacant dans une automobile peuvent être facilement transformés en profits, tout en étant bénéfiques pour le consommateur. Si le profit en question peut être moral -- la satisfaction d'avoir aidé son prochain -- il peut également être pécuniaire et s'ajouter au premier. Uber et ses compétiteurs introduisent le monde du transport de personnes à l'économie du partage en transformant quelques heures libres et une voiture inutilisée en prestataire de service.

L'histoire de l'évolution technologique est une longue liste de chamboulements des industries établies. Le progrès ne se fait que très rarement sans une réévaluation des mœurs actuelles. Dans le cas de l'économie du partage, le choc se fait au niveau de l'échelle de l'opération. Les règles entourant ces industries ont été écrites à une époque où seuls des professionnels travaillant à temps plein pouvaient offrir des services. Personne ne pensait à des services comme *Airbnb* quand est venu le temps de régler les établissements touristiques. Le défi pour le législateur, dans ce nouveau contexte, est de mettre en place de nouvelles règles qui prennent en considération le fait que de petits joueurs peuvent offrir des services à temps partiel, maintenant que la technologie facilite la mise en relations entre prestataire et bénéficiaires de services.

C'est sous cet angle d'analyse que le projet de loi 100 déposé par le gouvernement est un échec. En voulant s'attaquer, avec raison, aux déficiences de *Uber*, le gouvernement ferme en même temps la porte à de futures entreprises, parfois locales, qui voudraient proposer une solution efficace aux problèmes de mobilité, ce qui leur permettrait de pénétrer le marché au bénéfice de tous. Au lieu d'assouplir les règles encadrant l'industrie du taxi afin de réduire les barrières à l'entrée, suivant ainsi le sens de la technologie, le projet tente d'appliquer les anciennes règles à la nouvelle économie. Ce manque de vision se devait d'être dénoncé par la Commission-Jeunesse.

## L'avis des jeunes libéraux

La position de la Commission-Jeunesse sur ce dossier n'est ni pro-taxi, ni pro-*Uber*; son objectif est la promotion d'une saine compétition. Une compétition équitable et forte est bonne pour les consommateurs québécois ainsi que pour notre économie. C'est ce que les jeunes libéraux désirent permettre et c'est dans cet esprit que sont proposés les amendements suivants au projet de loi 100. Certains de ces changements seront bénéfiques pour les entreprises de l'économie du partage voulant améliorer le transport urbain, d'autres seront bénéfiques pour l'industrie du taxi. Le but est de maximiser l'accessibilité au marché pour les utilisateurs de la nouvelle économie tout en maintenant certains avantages pour les taxis professionnels. En d'autres mots, la Commission-Jeunesse croit qu'il est possible et même souhaitable d'établir une équité entre les différents joueurs sans les contraindre à user l'un ou l'autre des modèles, garantissant ainsi la liberté de choix du consommateur.

Le plan proposé se définit en cinq axes :

1. Diminuer la pression législative sur les taxis
2. Assurer une qualité de vie décente aux chauffeurs propriétaires
3. Encadrer l'économie du partage en ce qui concerne le transport de personnes
4. Revaloriser la profession
5. L'intégration effective des communautés culturelles dans la société québécoise

## Diminuer la pression législative sur les taxis

Le cadre législatif actuel est très contraignant pour les chauffeurs de taxi et le projet de loi n'améliore pas leurs conditions. Si Uber a pu grandir si rapidement au Québec, c'est qu'il existe plusieurs contraintes dans l'industrie du taxi auxquelles cette compagnie n'a pas eu à faire face. La rareté des permis limite l'offre du service et les prix planchers limitent la compétitivité des taxis conventionnels. À ceux-ci s'ajoutent de coûteux permis de classe 4 C.

Le Regroupement des propriétaires chauffeurs de taxi de Montréal estime à 60 \$ par jour les frais fixes reliés à la simple possession d'un taxi et d'une licence. Ainsi, c'est plus de 1800 \$ par mois que représente le simple droit de conduire et de posséder un taxi. Au regard des nombreuses exigences et surtout des frais exorbitants qui les accompagnent, il est légitime pour les chauffeurs propriétaires de considérer qu'ils sont victimes de compétition déloyale.

La Commission-Jeunesse croit que la solution est de diminuer la pression financière sur les taxis, et non d'appliquer ce modèle archaïque à l'économie du partage, comme le suggère le projet de loi 100. En effet, les conditions de travail des chauffeurs propriétaires sont actuellement très peu enviables. Des journées de seize heures de travail, plusieurs jours par semaine pour arriver à payer les frais fixes et espérer faire un profit pour subvenir à leurs besoins et à ceux de leur famille. Il y a peu de métiers au Québec qui nécessitent d'accumuler autant d'argent avant de faire le premier dollar de revenu net. La Commission-Jeunesse croit qu'un ajustement à la baisse de l'ensemble de ces frais est non seulement souhaitable, mais également nécessaire.

La réévaluation du bien-fondé du coût élevé de l'immatriculation d'un taxi et du permis de chauffeur de taxi doit être effectuée dans les plus brefs délais. Les coûts de ces deux biens sont exorbitants; il serait excessivement prohibitif de les exiger à des conducteurs opérant à petite échelle. Dans l'esprit de promouvoir une saine et juste compétition, la Commission-Jeunesse recommande fortement au gouvernement de revoir à la baisse la tarification imposée aux chauffeurs de taxi, tout particulièrement réétudier l'abolition du coût de droit d'état, ce qui représente des frais annuels allant jusqu'à 106 \$ que les taxis doivent déboursier.

Bien que la Commission-Jeunesse comprenne que le tarif élevé des frais d'immatriculation est calculé en fonction du risque plus élevé d'accident étant donné le nombre d'heures plus élevé sur la route, elle croit qu'il est possible de réduire ces frais. La logique selon laquelle le risque d'accident augmente avec le nombre d'heures de conduite ne tient pas compte du fait qu'avec l'augmentation du nombre d'heures de conduite vient aussi une bien meilleure expertise sur la route, ce qui peut contribuer à une réduction des risques d'accident. Bien qu'il serait exagéré de réduire le montant des frais d'immatriculation d'un taxi au même niveau que celui exigé pour un véhicule de promenade, il est toutefois envisageable de revoir ce montant à la baisse.

En plus des coûts de permis de chauffeurs de taxis et d'immatriculation, la location d'un permis représente une somme de plusieurs centaines de dollars par semaine pour le chauffeur non propriétaire. Afin de résoudre cette situation, il est proposé d'abolir les prix planchers et la gestion de l'offre dans l'industrie du taxi. Ces deux mesures permettront aux chauffeurs d'être sur le même niveau que les chauffeurs œuvrant selon le modèle de l'économie du partage, qui ne commencent pas leur semaine avec un déficit monétaire et qui n'ont pas de prix plancher pour limiter leur compétitivité.

**Par conséquent, il est recommandé par la Commission-Jeunesse du Parti libéral du Québec de**

1. Réduire le fardeau financier des chauffeurs et des propriétaires de taxis afin qu'ils aient des conditions d'accès à l'emploi équitable avec celles des autres Québécois et Québécoises
2. Abolir les prix planchers et la gestion de l'offre dans l'industrie du taxi.

## Assurer une qualité de vie décente aux chauffeurs

### Garantir des droits exclusifs aux taxis

Puisque les taxis seront, dans tout système favorable à l'économie du partage, plus règlementé que cette dernière, le Gouvernement se doit de leur offrir des droits exclusifs justifiant les efforts pour se qualifier à titre de taxi. Pour cette raison, les taxis doivent pouvoir maintenir leur accès exclusif aux voies réservées, leur droit de se faire héler dans la rue, leurs aires d'attentes réservées, leur droit d'avoir des téléphones de contact dans les lieux publics et leur exclusivité des contrats publics et parapublics. Sans ces avantages, les taxis se verraient encore une fois mal servis par la législation.

**Par conséquent, il est recommandé par la Commission-Jeunesse du Parti libéral du Québec de**

3. Maintenir l'accès exclusif aux voies réservées, le droit de se faire héler dans la rue, leurs aires d'attentes réservées, leur droit d'avoir des téléphones de contact dans les lieux publics et leur exclusivité des contrats publics et parapublics pour les taxis.

# Encadrer l'économie du partage en ce qui concerne les transports

## Programme de compensation

La Commission-Jeunesse est consciente que sa proposition de mettre fin à la gestion de l'offre dans l'industrie aurait d'importantes conséquences pour les acteurs de ce milieu et qu'il serait inéquitable et inacceptable de ne pas compenser les propriétaires de ces permis.

Le ministre Daoust résumait la situation clairement en affirmant que l'État québécois a une part de responsabilité dans le marché secondaire qui s'est installé. D'abord parce que c'est l'État québécois qui a mis sur pied le système de gestion de l'offre, ensuite parce que l'État québécois a toléré le marché secondaire en faisant passer toutes les transactions par un organisme d'État. Il a donc une part de responsabilité dans la situation qui s'est installée.

Contrairement aux gens qui auraient décidé d'acheter des actions dans une compagnie qui aurait fait faillite par la suite, ceux et celles qui ont choisi d'investir dans l'industrie du taxi l'ont fait avec la bénédiction implicite de l'État qui assurait que ce système ne tomberait pas. C'était une erreur, que nous devons maintenant collectivement réparer croit le ministre Daoust. Toutefois, la Commission-Jeunesse est consciente, tout comme le gouvernement, que les finances publiques ne permettent pas de compenser l'ensemble des joueurs de l'industrie. Après avoir analysé le marché et consulté plusieurs acteurs, il appert qu'il y a trois groupes distincts. D'abord, les investisseurs et les compagnies qui, chacun, possèdent plusieurs licences pour la plupart obtenues gratuitement à l'époque ou à coût moindre qu'aujourd'hui ainsi que plusieurs voitures de taxi. Ces derniers louent leurs licences et voitures au second groupe, les chauffeurs non propriétaires. Ils doivent donc déboursier des frais pour pouvoir conduire les

véhicules sans assurance de gains. Certains vont voir cela comme un travail temporaire en attendant de trouver un emploi dans leur domaine. Ils seraient donc moins portés à vouloir offrir un service à la clientèle de qualité. Le troisième et dernier groupe représente les chauffeurs propriétaires qui sont souvent des individus du second groupe qui ont préféré devenir leurs propres patrons au lieu d'être chauffeurs de taxi pour un long moment. Il y a également parmi eux des personnes qui souhaitaient être chauffeurs de taxi parce que c'est une noble profession.

Le ministre Daoust exprimait des inquiétudes face aux citoyens impliqués dans cette industrie. La Commission-Jeunesse partage cette inquiétude, mais croit que les individus du troisième groupe sont ceux que l'État doit soutenir en premier. C'est sur eux et leurs familles que pèsera plus lourdement la perte de valeur éventuelle de leur permis. Les compagnies de taxi devaient et pouvaient s'améliorer malgré le contexte de gestion de l'offre. Malheureusement, elles ne l'ont pas ou peu fait et la présence de la gestion de l'offre n'explique pas à elle seule le manque d'innovation ou de service à la clientèle imputé à cette industrie. D'après les consultations qu'a effectuées la Commission-Jeunesse, cette réputation serait grandement causée par le laxisme des investisseurs, compagnies et chauffeurs occasionnels, au détriment des chauffeurs propriétaires, qui, eux, auraient davantage le souci de leur clientèle et de son bien-être.

Ainsi, la Commission-Jeunesse propose la création du «Programme Profession Taxi» ayant comme but de garantir une compensation financière aux chauffeurs propriétaires qui exercent dans cette industrie. Ce programme temporaire sera financé par une taxe de 35c à 50c sur le transport de personnes à l'exception des services de transports collectifs et de covoiturage tel que défini par le projet de loi 100. Le problème a été créé par l'État, c'est donc collectivement qu'il faut trouver une solution. En contribuant ainsi d'une modique

somme sur chaque transport de personnes, le Fonds sera fonctionnel en peu de temps.

Cette mesure est le juste équilibre entre faire contribuer l'ensemble des Québécoises et des Québécois indépendamment et faire contribuer seulement les nouveaux joueurs de l'économie du partage. Ainsi la facture de la compensation revient non pas aux contribuables, mais plutôt aux utilisateurs qui, eux, sont les vrais gagnants de la réforme de cette industrie. Puisque l'abolition de la gestion de l'offre et des prix planchers auraient comme effet de diminuer le prix des courses, il est évident pour la Commission-Jeunesse que le coût total d'une course avec cette taxe s'avèrera moindre que celui existant aujourd'hui.

**Par conséquent, il est recommandé par la Commission-Jeunesse du Parti libéral du Québec de**

4. Créer un Programme «Profession Taxi» ayant comme but de garantir une compensation financière aux chauffeurs propriétaires. Ce programme temporaire sera financé par une taxe de 35c à 50c sur le transport de personnes à l'exception des services de transports collectifs et de covoiturage.

## Exigences pour les chauffeurs

Même si la Commission-Jeunesse préconise une approche qui réduit autant que possible le coût d'entrée au marché de l'emploi, la sécurité des utilisateurs reste non-négociable. Ainsi, tous les conducteurs de service de transport sur demande devront se plier aux mêmes exigences : une vérification rigoureuse des antécédents judiciaires et une inspection régulière du véhicule. Ces mesures étant déjà en place dans l'industrie du taxi, les appliquer à l'économie du partage n'est qu'équitable. De plus, afin d'obtenir le droit de transporter des personnes, ils devront se munir d'un permis de transport de personnes qui sera fourni par la SAAQ, à coût modique, sous forme d'un autocollant à apposer sur le permis de conduire du chauffeur. En effet, le principe voulant qu'un permis spécial soit issu, se veut une manière pour l'État de savoir qui transporte des personnes sur demande. Un permis de taxi étant trop dispendieux pour une personne souhaitant faire du transport à temps partiel, la Commission-Jeunesse demande donc l'instauration d'une seconde classe de permis.

Le conducteur d'une voiture de transport sur demande, lorsqu'il est en service, devra afficher visiblement le pictogramme adopté par règlement, l'identifiant ainsi comme conducteur en service. De cette manière, on s'assure que lorsqu'il est sur la voie publique et en service, tous puissent l'identifier comme tel et reconnaître qu'il s'est enregistré à cette fin. Un individu faisant du transport d'individus en échange d'un gain pécuniaire dépassant le cadre établi par le projet de loi 100, amendé selon les recommandations de la Commission-Jeunesse, s'expose donc à des amendes sévères, décrites dans ledit projet.

Certaines différences plus grandes doivent s'appliquer. Les chauffeurs de taxi auront l'obligation de faire inspecter leur véhicule chaque année. Puisqu'une portion significative des prestataires des services de transport de l'économie du partage offre ces services à temps partiel, requérir de faire un suivi chaque année, peu importe le kilométrage, semble démesuré. Pour cette raison, il est recommandé d'exiger les inspections après une certaine distance parcourue. En second lieu, selon les données rendues publiques par la compagnie d'économie du partage, la majorité de ses partenaires chauffeurs opèrent durant 20h et moins. En effet, ce modèle d'économie représente un à-côté et non une profession comme peut l'être le fait de conduire un taxi. C'est pourquoi la Commission-Jeunesse recommande de limiter le nombre d'heures travaillées dans l'économie du partage à un maximum de 20h par semaine. L'opportunité de travailler à temps plein sera donnée aux citoyens désirant être chauffeurs de taxi professionnel. Cela n'entre pas en contradiction avec la volonté de la Commission-Jeunesse d'abolir la gestion de l'offre dans l'industrie du taxi puisque le caractère temporel//le temps partiel est l'une des caractéristiques actuelles de l'économie du partage.

**Par conséquent, il est recommandé par la Commission-Jeunesse du Parti libéral du Québec de**

5. Procéder à vérification des antécédents judiciaires par un organisme public ou privés reconnus et à une inspection à chaque 30 000 km
6. Demander l'instauration d'une seconde classe de permis pour les conducteurs de transport sur demande.
7. Réglementer afin que le conducteur d'une voiture de transport sur demande doivent afficher visiblement sur son véhicule un pictogramme adopté par règlement, l'identifiant ainsi comme conducteur en service
8. Limiter le nombre d'heures actif dans l'économie du partage à un maximum de 20h par semaine.

## Obligations pour les intermédiaires de l'économie du partage

Un encadrement orienté vers le futur du marché du transport sur demande présentera de faibles barrières à l'entrée, mais, dans le contexte de l'économie du partage, certaines exigences devraient aussi être imposées aux intermédiaires opérant un réseau entre les chauffeurs et les consommateurs, qui elles sont moins sensibles à ces barrières. C'est le cas de l'assurance commerciale pour la voiture du conducteur et de la collecte des taxes de vente.

La Commission-Jeunesse propose que les entreprises de l'économie du partage soient mandatées de détenir une assurance qui couvre la voiture et ses passagers seulement pendant la période nécessaire pour effectuer la course. Ainsi, du moment où le conducteur reçoit l'avis d'une demande de transport jusqu'au débarquement du ou des passagers au point d'arrivée, la voiture serait assurée par des assurances commerciales fournies par l'opérateur de la plateforme. Quand le conducteur n'est pas en déplacement pour aller chercher ou déposer un passager, il sera couvert par ses propres assurances.

De même, la nature électronique de ces plateformes permet d'enlever une pression sur le conducteur : la collecte de taxes. De surcroît, cette façon de procéder réduit significativement le risque de fraude puisque toute transaction est informatisée. Il est donc possible et souhaitable que les conducteurs de l'économie du partage collectent les taxes applicables pour le transport de personne.

### **Par conséquent, il est recommandé par la Commission-Jeunesse du Parti libéral du Québec que**

9. Les entreprises de l'économie du partage doivent détenir une assurance qui couvre la voiture, les passagers, et les autres véhicules pouvant être impliqués dans un accident durant la période nécessaire pour effectuer la course.

10. Les entreprises de l'économie du partage sont mandatées à collecter les taxes de leurs conducteurs à fin d'impôt.

## La modulation des prix

La modulation des prix en fonction de la demande respectant la loi de l'offre et de la demande est une idée qui peut être préjudiciable au consommateur. La seule situation où cette majoration est acceptable dans le contexte actuel est celle où elle s'accompagne d'une augmentation de l'offre pour répondre à la demande excédentaire. Si l'offre est figée et qu'une majoration a lieu, c'est le consommateur qui devient la victime d'un système dans lequel il ne peut que se sentir floué. C'est à ce moment que ce dernier est le plus à risque de préférer utiliser sa voiture la prochaine fois, augmentant ainsi le nombre d'autosolos. De plus, le taxi professionnel tel que vu par la Commission-Jeunesse représente une stabilité dans une ville, un pilier fiable aux tarifs prévisibles, rien de semblable au service volatil offert par l'économie du partage. La modulation des prix doit donc rester l'apanage de l'économie du partage.

**Par conséquent, il est recommandé par la Commission-Jeunesse du Parti libéral du Québec de**

11. La modulation des prix doit rester en vigueur si et seulement si une modulation correspondante de l'offre est possible.

# Revaloriser la profession

La Commission-Jeunesse souhaite revaloriser et redynamiser la profession. C'est pourquoi elle propose de créer une identité visuelle pour chaque territoire, en commençant par Montréal et Québec, desservi par des services de taxi. Celle-ci devra être une caractéristique distincte commune à tous les taxis d'un même territoire. Elle permettra de reconnaître facilement les véhicules offrant un service de transport par taxi, tout en mettant l'accent sur leur appartenance à une municipalité ou une région spécifique. Cela aura pour effet de donner un cachet à la ville non seulement aux yeux des touristes, mais également pour la population locale qui pourra voir d'un autre œil les chauffeurs de taxi.

Après tout, ils sont aux nombres des ambassadeurs d'une ville par leur connaissance touristique un peu de la même façon que peut l'être le personnel des hôtels. Bien que mus par des intérêts privés, ils ont, dans un souci de service à la clientèle, un impact bénéfique sur la ville dans laquelle ils opèrent. C'est pourquoi la Commission-Jeunesse croit qu'il vaut mieux encadrer cet aspect du rôle de taxi et s'assurer d'un standard minimum universel. Il serait donc pertinent de modifier la formation désuète obligatoire sur les noms de rue en une formation touristique dispensée par un organisme reconnu par la municipalité ou la municipalité régionale de comté, le cas échéant.

## **Par conséquent, il est recommandé par la Commission-Jeunesse du Parti libéral du Québec de**

12. D'instaurer l'obligation pour les différentes régions desservies par les différentes compagnies de taxis de d'établir une identité visuelle régionale unique pour l'ensemble des voitures de taxi sur leur territoire
13. De dispenser la formation obligatoire des chauffeurs de taxi par un organisme touristique reconnu par la municipalité ou la municipalité régionale de comté plutôt que par un autre organe gouvernemental

# L'intégration effective des communautés culturelles dans la société québécoise

Les récents évènements de l'industrie du taxi ont permis de mettre de l'avant la fragilité du réseau et les failles d'une gestion de l'offre trop coercitive. Toutefois, un enjeu plus large doit aussi être abordé. Il s'agit de l'intégration effective des communautés culturelles au Québec. La Commission-Jeunesse est consciente que ce n'est pas le projet de loi 100 qui va changer la situation, mais elle ne pouvait garder le silence. Les chauffeurs de taxi sont nombreux à être architectes, ingénieurs, médecins, agronomes de formation, mais pour différentes raisons, ils travaillent dans l'industrie du taxi. Plusieurs d'entre eux ont opté pour le métier de chauffeur faute de trouver des débouchés dans leur carrière initiale alors qu'il y a pourtant de la demande pour des employés dotés de diplômes d'études postsecondaires au Québec.

Plusieurs chauffeurs de taxi que la Commission-Jeunesse a rencontré dans le cadre de ses recherches exprimaient que bien qu'ils aiment leur profession, ils auraient préféré travailler dans le domaine qu'ils ont étudié si on leur avait donné la chance. Les personnes plus âgées exprimaient que même si l'État rachetait leur permis, leur licence et leur dette, ils ne pourraient travailler dans leur domaine, puisqu'ils ont gradué il y a maintenant trop longtemps. C'était le cas d'un architecte de formation qui disait avoir appris «à l'époque où il fallait faire des plans avec des crayons et des équerres». Aujourd'hui, avec l'arrivée de nouveaux logiciels d'architecture et la modernisation qu'a vécue cette profession, il ne s'y retrouverait pas. Il est donc en quelque sorte condamné à conduire son taxi.

L'intégration effective des communautés culturelles ou des minorités visibles est un enjeu plus large auquel il faudra trouver des solutions. Il serait pertinent par exemple que le gouvernement analyse les causes et les raisons du sous-emploi de personnes qualifiées. Une autre piste de solution sera de travailler notamment avec les ordres professionnels pour qu'ils adaptent mieux leurs exigences à un marché de l'emploi mondialisé et multiculturel. Finalement, la Commission-Jeunesse va continuer de faire des démarches pour l'inclusion effective des personnes issues des communautés culturelles.

## Conclusion

La position de la Commission-Jeunesse s'inscrit dans une vision globale de l'enjeu de l'industrie du taxi. Ainsi, dans la lignée d'établir un chantier de l'économie du partage, nous croyons qu'il faut avoir une vision à long terme qui prévoit que le marché va évoluer. C'est pourquoi nous proposons un programme de compensation plutôt qu'un programme de rachat de permis. Il faut accorder un niveau de vie décent aux gens qui ont fait confiance en l'État pour se lancer dans un marché «protégé». D'autant plus que plusieurs de ces personnes se retrouvent dans des situations difficiles où malgré leur scolarité et leur diplomation, la société semble leur avoir refusé un autre métier que celui qu'ils opèrent, sous la bénédiction de l'État. Pour assurer qu'une personne puisse subvenir à ses besoins et à ceux de sa famille en travaillant dans l'industrie à temps plein, nous proposons de revaloriser la profession en créant une identité visuelle commune à tous les taxis d'une ville en commençant par Montréal et Québec.

Nous préconisons un système équitable qui permet à tous les joueurs de payer leur part de taxes et d'impôt, mais surtout, à tous les joueurs d'opérer. Il n'est pas question pour nous de contraindre le transport de personnes dans un modèle dépassé, d'autant plus que la crise que nous vivons actuellement se répètera dans quelques années seulement. En effet, les annonces se multiplient à l'international, les grosses multinationales investissent dans les compagnies d'économie du partage et souhaitent intégrer leur fonctionnement à leur opération.

Va-t-on dire à Apple © ou à Google © ou à Tesla © ou à Ford © ou à Facebook © de s'acheter des permis de taxis contraignants quand ils viendront offrir les services de demain aux Québécoises et aux Québécois? Le projet de loi, dans sa forme actuelle, ne prévoit rien qui nous permettra d'éviter la prochaine crise technologique. Ne pas agir maintenant, c'est déplacer à demain un problème encore plus difficile à gérer. Il faut adapter notre cadre au bénéfice des citoyens et ce n'est pas en protégeant aveuglément une industrie qu'on y arrivera. Nous croyons qu'il est possible d'ouvrir le Québec au futur plutôt que de l'enchaîner à son passé dans une optique d'équité intergénérationnelle. C'est notamment en se penchant sur les recommandations que la Commission-Jeunesse rend publiques aujourd'hui qu'on pourra le faire.

# Résumé des recommandations

1. Réduire le fardeau financier des chauffeurs et des propriétaires de taxis afin qu'ils aient des conditions d'accès à l'emploi équitable avec celles des autres Québécois et Québécoises
2. Abolir les prix planchers et la gestion de l'offre dans l'industrie du taxi.
3. Maintenir l'accès exclusif aux voies réservées, le droit de se faire héler dans la rue, leurs aires d'attentes réservées, leur droit d'avoir des téléphones de contact dans les lieux publics et leur exclusivité des contrats publics et parapublics pour les taxis.
4. Créer un Programme «Profession Taxi» ayant comme but de garantir une compensation financière aux chauffeurs propriétaires. Ce programme temporaire sera financé par une taxe de 35c à 50c sur le transport de personnes à l'exception des services de transports collectifs et de covoiturage.
5. Procéder à vérification des antécédents judiciaires par un organisme public ou privés reconnus et à une inspection à chaque 30 000 km
6. Demander l'instauration d'une seconde classe de permis pour les conducteurs de transport sur demande.

7. Réglementer afin que le conducteur d'une voiture de transport sur demande doivent afficher visiblement sur son véhicule un pictogramme adopté par règlement, l'identifiant ainsi comme conducteur en service

8. Limiter le nombre d'heures actif dans l'économie du partage à un maximum de 20h par semaine.

9. Les entreprises de l'économie du partage doivent détenir une assurance qui couvre la voiture, les passagers, et les autres véhicules pouvant être impliqués dans un accident durant la période nécessaire pour effectuer la course.

10. Les entreprises de l'économie du partage sont mandatées à collecter les taxes de leurs conducteurs à fin d'impôt.

11. La modulation des prix doit rester en vigueur si et seulement si une modulation correspondante de l'offre est possible.

12. D'instaurer l'obligation pour les différentes régions desservies par les différentes compagnies de taxis de d'établir une identité visuelle régionale unique pour l'ensemble des voitures de taxi sur leur territoire

13. De dispenser la formation obligatoire des chauffeurs de taxi par un organisme touristique reconnu par la municipalité ou la municipalité régionale de comté plutôt que par un autre organe gouvernemental

## ANNEXE 1

Tableau comparatif entre la nouvelle économie et l'industrie du taxi

	Nouvelle économie	Taxi professionnel
Frais d'accès	Augmentation raisonnable des frais par l'obtention d'un permis de seconde classe,	
Abolition du prix plancher pour une course par taxi		Abolir le prix plancher pour permettre aux différentes compagnies de taxis de faire compétition entre eux.
Permis de conduire pour les véhicules respectifs	Tous ceux désirant offrir un service de transport sur demande devront être titulaires d'un permis de seconde classe et obtenir un autocollant qui devra être apposé sur leur permis de conduire. Ils devront également apposer le pictogramme réglementaire dans une vitre de leur véhicule pour signifier qu'ils sont en fonction	Diminuer le coût des permis de chauffeur de taxi de classe 4C en abolissant les droits d'états du MTQ.
Vérification des antécédents judiciaire	Toute plateforme qui est introduite au Québec doit vérifier les antécédents légaux et judiciaires de leurs transporteurs en faisant appel à un organisme reconnu par le gouvernement qui peut être public ou privé.	Les compagnies de taxis doivent s'engager à vérifier les antécédents judiciaires de leurs chauffeurs par un organisme reconnu par le gouvernement qui peut être public ou privé.

Vérification du véhicule	Inspection aux 30 000 km	Inspection aux 30 000 km ou à chaque année, selon le premier cas échéant.
Droits exclusifs au taxi	Dois agir comme un véhicule de particulier sur la route et n'a pas le droit de se faire héler dans la rue. Ne peut faire plus de la moitié d'une semaine de travail à temps plein	Droit de se faire héler dans la rue, accès à des aires d'attente et de stationnement exclusives, accès aux voies réservées, possibilité d'établir des ententes de services prédéterminées avec des municipalités, droit de travailler sans limites de temps.
Assurance	L'entreprise qui opère une plateforme de transport sur demande doit fournir une assurance couvrant le véhicule et son conducteur pendant toute la durée d'une course fournie via la plateforme.	Le propriétaire d'un taxi doit assurer le véhicule et le conducteur en tout temps.
Obligation des plateformes envers Revenu Québec	Les plateformes numériques doivent coopérer avec Revenu Québec ou tout autre organisme gouvernemental pertinent quant à la perception des taxes pour que leurs conducteurs paient leurs justes parts de taxes et d'impôt.	Les plateformes numériques doivent coopérer avec Revenu Québec ou tout autre organisme gouvernemental pertinent quant à la perception des taxes pour que leurs conducteurs paient leurs justes parts de taxes et d'impôt.

## ANNEXE 2 — Suggestions d'amendements au Projet de loi 100 en fonction des recommandations de la Commission-Jeunesse

Les recommandations suivantes sont présentées à titre indicatif. La Commission-Jeunesse n'étant pas une entité juridique et ne se revendiquant pas de l'être, il se peut que les suggestions d'amendements ne répondent pas en tout point aux formalités juridiques en vigueur au Québec. Toutefois, elles démontrent la volonté de la Commission-Jeunesse de voir ce projet comme l'occasion d'inscrire le Québec dans la modernité. En effet, il est possible de montrer au reste du monde qu'une troisième voie est possible entre le refus et la simple acceptation.

Nous avons une chance en or de montrer à tous que le Québec est un leader en matière d'innovation non seulement en parole, mais également, et surtout, en action! Ainsi, le projet, une fois modifié, permettra l'épanouissement de tous les acteurs au plus grand bénéfice des Québécois et des Québécoises. Finalement, ce ne sont pas l'ensemble des recommandations de la Commission-Jeunesse qui se trouvent dans cette annexe. Elle doit être vue comme un complément au document principal et non comme un substitut.

1. L'article 2 du Projet de loi n°100, soit la *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi*, soit modifié :
  - a. par le remplacement de «intermédiaire en services de transport par taxi» par «intermédiaire en services de transport sur demande»;
  - b. par l'insertion de paragraphes 4 ° et 5 ° à l'article 2 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* (chapitre S-6.01) se lisant ainsi :

4 ° «Transport par taxi», tout service de transport sur demande effectué à l'aide d'un véhicule commercial;

5 ° «Transport par particulier», tout service de transport sur demande effectué à l'aide d'un véhicule particulier par son utilisateur selon un horaire maximal équivalent à un emploi mi-temps;
2. Ce projet de loi est modifié par l'insertion, après l'article 3, de l'article suivant :

«3,1. Le titre du Chapitre II de cette loi est modifié en remplaçant « propriétaire de taxi » par « transport sur demande »»;

3. L'article 8 de ce projet de loi est modifié :

a. par le remplacement de «du suivant» par «des suivants»;

b. par l'insertion, à la suite de l'article 6.1, de :

«6,2. Chaque agglomération devra développer une identité visuelle distincte qui permettra de démarquer à ses véhicules. Un regroupement d'agglomérations se trouvant dans une même municipalité ou région peut se partager une identité visuelle commune. »;

4. Ce projet de loi est modifié par l'insertion, après l'article 8, de l'article suivant :

«8,1. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 9, des articles suivants :

« 9,1. Pour offrir ou effectuer un transport sur demande particulier, une personne doit posséder un permis de conduire de seconde classe. Ce permis est adopté par règlement.»

« 9,2. Avant d'accorder un permis de classe seconde à un conducteur, une vérification des antécédents judiciaires de celui-ci doit être effectuée par un organisme public ou privé reconnu.»»;

5. L'article 9 de ce même projet de loi est modifié :

a. Par le remplacement de

«par le remplacement, dans le premier alinéa, de «qu'elle a fixé en vertu de l'article 10.1 » par « fixé en vertu de l'article 10.1 ».»

par

«par l'abrogation de « en tenant compte, le cas échéant, du nombre maximal de permis qu'elle a fixé en vertu de l'article 10.1. Elle doit cependant considérer la demande d'une personne qui en démontre la nécessité afin de répondre à un besoin particulier de toute clientèle qu'elle désigne, notamment à l'égard des déplacements requis par des personnes handicapées »;

6. L'article 10 de ce projet de loi est remplacé par le suivant :

«10. L'article 10.1 de cette loi est abrogé.»;

7. L'article 17 de ce projet de loi est modifié :

a. par l'insertion, à la fin de l'article, des articles suivants :

« 59,4. Les entreprises opérant une plateforme de transport sur demande s'engagent à :

1 ° Fournir une assurance automobile aux utilisateurs de l'application à partir du moment où le véhicule est commandé et jusqu'à ce que la course soit terminée;

2 ° Recueillir les données des transactions afin d'aider les utilisateurs à payer leur impôt»;

« 59,5. Le conducteur d'une voiture de transport sur demande, lorsqu'il est en opération, doit afficher visiblement le pictogramme adopté par règlement et l'identifiant comme conducteur en service.»;

« 59,6. Pour obtenir le pictogramme, le conducteur doit soumettre son véhicule à une inspection. Pour que le pictogramme demeure valide, une nouvelle inspection doit être complétée à tous les 30 000 kilomètres parcourus par le véhicule pour effectuer du transport sur demande. »;

8. L'article 18 de ce projet de loi est modifié :

- a. par le remplacement, dans les deuxième et cinquième alinéas, de « transport par taxi » par « transport sur demande »;
- b. par le remplacement, dans le troisième alinéa, de « tarif de base » par « tarif plafond »;

9. L'article 19 de ce projet de loi est modifié :

- a. par le remplacement, au paragraphe 3 ° de l'alinéa 1, de « de l'alinéa suivant » par « des alinéas suivants »;
- b. par l'ajout, à la fin du paragraphe 3 °, de « Le client d'un service de transport sur demande doit être avisé de la tarification de sa course au début de celle-ci. »;

10. L'article 45 de ce projet de loi est modifié :

- a. par le remplacement, dans le premier alinéa, de « du sous-paragraphe suivant » par « des sous-paragraphes suivants »;
- b. par l'ajout, à la suite du sous-paragraphe *i*, du sous-paragraphe suivant :
  - « *j*) du fonds de soutien destiné à l'industrie du taxi qui sera affecté sous la forme de l'élaboration et du financement du programme « Profession Taxi »
    1. Le programme « Profession Taxi » a pour but de donner une compensation financière aux chauffeurs propriétaires qui ont investi dans cette industrie;
    2. Ce programme sera financé »;

11. L'article 46 de ce projet de loi est modifié :

- a. par le remplacement de « du suivant » par « des suivants »;

b. par l'insertion du paragraphe suivant :

« 2,13 °. Les sommes prélevées en vertu de la loi *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi*; ».

