



Mémoire présenté dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 17, *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* de la Commission des transports et de l'environnement

MAI 2019

Sommaire

Déposé en mars 2019, le projet de loi 17, *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, entend moderniser l'industrie du taxi.

Or, s'il est vrai que l'industrie du taxi nécessitait et désirait une modernisation de son cadre législatif, il semble maintenant évident que le présent projet de loi ne répond pas aux attentes d'une partie des acteurs de l'industrie.

Par ailleurs, le projet de loi n° 17 met de côté trois volets importants se rapportant à l'industrie du taxi soit :

- Le transport adapté de personnes à mobilité réduite par le biais de véhicules de taxi;
- Le développement durable de l'industrie ainsi que l'électrification des véhicules de taxi;
- La modernisation technologique de l'industrie.

De ce fait, Taxi Para-Adapté, E-Taxi ainsi que PAXI Technologies inc. proposent de se pencher sur ces facettes reliées au transport rémunéré de personnes ainsi qu'à la modernisation de l'industrie.

Taxi Para-Adapté, E-Taxi ainsi que PAXI Technologies inc. sont trois entreprises montréalaises distinctes, mais qui ont toutes à cœur le développement durable de l'industrie du taxi.

Table des matières

Sommaire	2
Table des matières	3
Présentation de Taxi Para-Adapté, E-taxi et Paxi.....	4
Taxi Para-Adapté	4
E-Taxi.....	4
PAXI.....	4
L'industrie québécoise du taxi	5
Le projet de loi 17, Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile	6
Les problématiques actuelles	7
Discussion sur le projet de loi n° 17.....	8
Appui à la modernisation.....	8
Transport adapté.....	8
Environnement.....	9
Développement de l'industrie.....	10
Conclusion.....	12
Liste des recommandations.....	13
Transport adapté par taxi.....	13
Électrification et mobilité durable	13
Modernisation technologique	13

Présentation de Taxi Para-Adapté, E-taxi et Paxi

Taxi Para-Adapté

L'entreprise Taxi Para-Adapté est présente depuis 1999 dans le domaine du transport adapté. Notre mission : proposer à nos clients et à leurs usagers le service de transport adapté non médical le plus efficace sur le marché.

Grâce à une approche globale, basée sur un modèle opérationnel de pointe et sur une flotte de chauffeurs expérimentés, nous nous fixons comme objectif de fournir un service d'exception à nos partenaires, tout en réduisant considérablement leurs coûts de transport. En effet, selon nous, il est indispensable que tous nos partenaires d'affaires soient gagnants : les établissements de santé qui bénéficient de nos services comme les chauffeurs qui composent notre flotte de taxi.

E-Taxi

Fondée en 2017, E-Taxi inc. est une entreprise québécoise dont la mission est de prendre activement part à l'électrification des transports au Québec. L'entreprise se concentre actuellement sur la réalisation d'un projet d'électrification des taxis à Montréal avec comme partenaire, le plus grand fabricant d'automobiles électriques, BYD. Toutefois, dans les prochaines années, E-Taxi entend diversifier ses opérations.

PAXI

PAXI est un fournisseur de services et de technologies pour les chauffeurs de taxi et leur clientèle, dont le paiement électronique, l'habillage, les caméras de sécurité, etc. PAXI permet à l'industrie québécoise du taxi de faire enfin un véritable saut dans le XXI^e siècle. Le seul et unique objectif de PAXI est de soutenir l'industrie tout en améliorant l'offre de services pour les usagers.

L'industrie québécoise du taxi

Au Québec, l'industrie du taxi compte environ 8 500 détenteurs de permis de taxi, mais permet à 22 000 familles de subvenir à leurs besoins. Collectivement, les permis de taxi valaient, en décembre 2014, au moment de l'arrivée d'Uber au Québec, 1,3 milliard de dollars selon les chiffres de la Commission des transports du Québec (CTQ). Qui plus est, ce sont 22 000 familles québécoises qui subviennent à leurs besoins grâce à l'industrie du taxi¹. Finalement, au Québec, l'industrie du taxi est encadrée par la Loi concernant les services de transport par taxi.

Par ailleurs, devenir chauffeur de taxi nécessite beaucoup de temps et d'efforts.

En effet, afin de devenir chauffeur, il faut détenir un permis de chauffeur de taxi (Pocket number) délivré par la Commission des transports du Québec (CTQ) ou par le Bureau du taxi de Montréal (BTM) pour les chauffeurs opérant sur l'île de Montréal. Il faut également détenir un permis de classe 4C délivré par la SAAQ. Pour cela, il faut avoir 12 mois d'expérience avec permis de classe 5 ainsi que valider un test visuel et un examen médical. Une vérification du certificat d'absence d'antécédents judiciaires doit également être réalisée auprès d'un corps policier via la SAAQ ou le BTM. Enfin, toutes personnes désirant devenir chauffeurs doivent suivre une formation obligatoire dont la durée varie entre 7 et 150 heures selon le territoire.

Une fois l'ensemble de ces critères validés, il est aussi nécessaire de faire autoriser l'automobile utilisée dans le cadre du transport par taxi.

Pour ce faire, il est important de montrer que le véhicule est admissible selon les modalités fixées par règlement ou par le BTM pour Montréal telles que : caractéristiques à l'entrée, année/modèle, empattement, etc. Qui plus est, il faut être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi délivré par la CTQ afin de faire autoriser son automobile. À noter que la vérification des antécédents judiciaires doit également avoir été faite par la CTQ.

Par la suite, la SAAQ doit procéder à la vérification mécanique. Cette vérification est annuelle et obligatoire. Finalement, la SAAQ doit délivrer une plaque T, TR, TS ou TB pour les véhicules qui répondent à l'ensemble des caractéristiques énumérées plus haut².

Bref, il s'avère que l'industrie du taxi est une industrie bien encadrée, professionnelle et qui permet à de nombreuses personnes de subvenir à leurs besoins de manière honnête.

¹ Mobilisation Taxi URL : <http://mobilisationtaxi.com/>

² Ministère des Transports, Tableau comparatif - Projet de loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile.

Le projet de loi 17, Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile

Actuellement, le projet de loi³ propose de modifier les points suivants :

1. La loi proposée remplace la Loi concernant les services de transport par taxi (RLRQ, chapitre S-6.01). Elle établit un nouveau régime d'encadrement unique s'appliquant à l'ensemble des services rémunérés de transport de personnes par automobile.
2. Le nouveau régime abolit la gestion de l'offre des services rémunérés de personnes par automobile réalisés au moyen de quotas du nombre de permis de propriétaire de taxi par agglomération.
3. Pour une durée de trois ans, il met en place une redevance de 0,20 \$ prélevée sur le prix de chacune des courses rémunérées de transport de personnes par automobile pour assurer le financement de la modernisation de l'industrie du transport par automobile.
4. Elle introduit de nouvelles autorisations visant le véhicule utilisé et le chauffeur attestant que le véhicule et son propriétaire, ainsi que le chauffeur, satisfont aux exigences s'appliquant au service rémunéré de personnes par automobile.
5. En lieu et place des « intermédiaires en services de transport par taxi », le projet de loi instaure un nouveau statut d'entreprise : « les répondants de service de transport autorisé » auprès de la Commission des transports du Québec (CTQ). Ceux-ci auront la responsabilité de s'assurer du respect des conditions applicables aux véhicules ainsi qu'aux chauffeurs qualifiés enregistrés auprès d'eux.
6. Le permis de chauffeur de taxi est remplacé par une attestation de chauffeur qualifié pouvant être délivrée soit par un répondant, soit, dans le cas des chauffeurs indépendants, par la SAAQ. Les conditions de délivrance seront uniformes.
7. La loi introduit un nouveau statut d'entreprise désigné sous l'appellation de « répartiteur » dont l'activité d'affaires consiste à offrir des services de répartition des demandes de service à un ou plusieurs chauffeurs qualifiés indépendants de tout répondant.
8. La loi encadre deux régimes de tarification des services de transport de personnes, soit le régime de tarification des courses au moyen d'un taximètre et une tarification dite dynamique permettant au passager de connaître le prix de la course au moment de la demander au moyen d'une application mobile.
9. La loi et la réglementation qui en découlent fixent les conditions de délivrance d'une autorisation de répondant, de chauffeur qualifié et d'automobile ainsi que d'un enregistrement de répartiteur.

³ Ministère des transports du Québec, Projet de loi n° 17 Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile.

Les problématiques actuelles

Le fait est que les modifications proposées par le gouvernement via le projet de loi 17 entraînent de nombreuses répercussions au niveau économique, humain et environnemental qui sont, à ce jour, très peu documentées. De ce fait, le projet de loi fait craindre le pire pour les 22 000 familles vivant de l'industrie du taxi.

À cela s'ajoute le fait que le présent projet de loi fait également impasse sur le principe de mobilité durable ainsi que sur les moyens employés afin de poursuivre les démarches déjà entamées afin d'électrifier les transports dans le domaine du taxi.

En effet, le projet loi ne prévoit aucun encadrement en matière l'électrification des taxis et des voitures utilisées dans le cadre du transport rémunéré de personnes. Ce faisant, faute de nouvelles initiatives dans ce domaine, tout porte à croire que le développement d'une industrie durable se fera au ralenti.

Enfin, l'avenir de l'industrie étant incertain, en raison du projet de loi, notons que cela vient mettre en hiatus l'ensemble des initiatives en matière de modernisation de l'industrie du taxi qui étaient présentement en cours. Le projet de loi représente donc un obstacle à l'entreprenariat et au développement économique du Québec.

Discussion sur le projet de loi n° 17

Appui à la modernisation

Dans l'absolu, Taxi Para-Adapté, E-Taxi et PAXI appuient le principe de modernisation de l'industrie.

Cependant, nous croyons que le projet de loi dans son format actuel ne répond pas aux besoins de l'industrie, met en place une iniquité entre les joueurs et ne permettra pas de combler les attentes des clients. Par ailleurs, trop de sujets sont omis ou négligés et de nombreuses modifications ne répondent pas de manière adéquate aux enjeux actuels.

De ce fait, nous désirons profiter de l'occasion afin de soumettre à votre attention d'autres modifications possibles.

Transport adapté

Tout d'abord, le projet de loi 17 ne répond pas de façon optimale aux enjeux en matière de transport adapté.

Il faut savoir qu'actuellement, l'industrie du taxi est le principal fournisseur de transport adapté au Québec.

Par ailleurs, contrairement à ce que l'on pourrait croire, le manque de chauffeurs transport adapté n'est pas dû à une pénurie de main d'œuvre, mais par un délaissement du transport adapté par les chauffeurs. Ce délaissement s'explique notamment en raison du fait que le transport adapté n'est pas rémunéré à sa juste valeur.

Sachant cela, il serait pertinent de revoir l'encadrement interne des sociétés de transport, et ce, afin que soit optimisé le fonctionnement du transport adapté. Cette demande est formulée en raison du fait que le transport adapté est en perpétuelle augmentation. En effet, selon nos vérifications faites auprès de la Société de transport de Montréal (STM), uniquement sur l'île de Montréal, le nombre de déplacements liés au transport adapté par taxi atteint plus 3,5 millions de déplacements en 2018. Au Québec, l'achalandage du transport adapté par taxi a atteint plus de 6,5 millions de déplacements. Une hausse qui se perpétuera dans les années à venir considérant le vieillissement de la population. Or, la majorité de ces déplacements se fait aux moyens de taxis et, advenant la disparition de l'industrie du taxi, il est fort à parier que les services de transport adapté se verraient être en situation de précarité.

De ce fait, nous recommandons que le gouvernement garantisse que les contrats gouvernementaux, municipaux, paramunicipaux en matière de transport adapté soient réservés à l'industrie professionnelle du taxi. Pour ce faire, il est nécessaire que soit inscrit dans la loi qu'il est obligatoire de suivre une formation spécialisée afin d'être reconnu chauffeur professionnel, et ce, afin d'œuvrer dans le secteur du transport adapté.

À cela s'ajoute le fait qu'il est primordial que soit spécifié dans la loi les types de véhicules qui sont autorisés à fournir des services de transport adapté, et ce, sur la base de la sécurité ainsi que de la qualité requise pour ce type de service.

Par ailleurs, afin de faciliter l'offre de service en matière de transport adapté, il est nécessaire que les limites des territoires de dessertes soient abolies pour le transport adapté.

Environnement

Concernant le volet du développement durable, ce dernier semble également avoir été mis de côté par le gouvernement dans ce projet de loi. En effet, le projet loi ne prévoit aucun encadrement en matière l'électrification des taxis et des voitures utilisées dans le cadre du transport rémunéré de personnes.

Cependant, il est important de rappeler que l'électrification de 8 500 taxis, soit environ le nombre de taxis présents au Québec, permettrait une diminution majeure des émissions de gaz à effet de serre (GES) annuellement et des retombées économiques significatives attribuables aux économies d'essence⁴. À ce sujet, selon les données fournies par E-Taxi, uniquement en électrifiant 3 000 véhicules, il est possible de diminuer de 76 500 t. éq. CO₂ annuellement le taux d'émission de GES de l'industrie du taxi. Par ailleurs, considérant que le Québec est un leader mondial en matière d'hydroélectricité, la province regorge d'énergie verte prête à alimenter les transports électriques.

Cependant, malgré que la province possède toutes les ressources nécessaires afin de développer une industrie verte du taxi, il est possible d'envisager que l'arrivée du projet de loi 17 mette à risque toutes les avancées faites dans le domaine de l'électrification des transports au Québec.

Enfin, le projet de loi fragilisant la stabilité économique de l'industrie, un ralentissement dans l'électrification des taxis est à prévoir. En effet, le projet de loi remettant en question la pertinence et la valeur des permis de taxi, il est difficilement possible d'aller de l'avant avec l'électrification de l'industrie, puisque sans garantie de prêt disponible pour les propriétaires de taxi, ceux-ci ne pourront électrifier leurs véhicules. À noter que dans le passé, cette garantie de prêt était généralement constituée du permis de taxi possédant une valeur de revente, ce que le gouvernement veut abolir.

Dans ce contexte, nous recommandons que soit inscrit dans la loi que l'ensemble des véhicules de type berline opérant en transport rémunéré de personnes doivent désormais être hybrides rechargeables ou électriques. Un changement qui permettra non seulement de diminuer les gaz à effet de serre émis par l'industrie, mais qui permettra aussi à

⁴ E-Taxi, Salon du véhicule électrique de Montréal : E-Taxi et le e6 de BYD seront présents URL : <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/salon-du-vehicule-electrique-de-montreal--e-taxi-et-le-e6-de-byd-seront-presentes-679982193.html>

l'industrie de demeurer compétitive en réduisant les coûts d'opération des chauffeurs et des entreprises.

En outre, le gouvernement du Québec devrait également offrir une garantie de prêt aux propriétaires de taxi afin de favoriser l'achat d'un véhicule 100 % électrique, et ce, dans l'optique de continuité des efforts fournis en matière de mobilité durable.

Il serait important de revoir le mode d'attribution de l'aide financière accordée dans le cadre de l'achat d'un véhicule électrique ou lors l'achat de borne de recharge du Programme de soutien à la modernisation de l'industrie du taxi du ministère des Transports du Québec afin de devenir un rabais incitatif à l'achat au lieu d'un remboursement.

Enfin, l'électrification des transports est non seulement le choix juste à faire afin de maintenir l'industrie du taxi compétitive, il s'agit aussi du choix judicieux à faire afin de préserver un environnement adéquat pour les générations futures.

Développement de l'industrie

Comme vous le savez, l'évolution de l'industrie du taxi au Québec appelle à l'innovation et au renouvellement des pratiques. L'électrification des taxis, l'intégration d'outils technologiques et la priorité mise sur l'expérience client sont au cœur des transformations qui définiront notre industrie dans les prochaines années. Conformément à cette vision, nous croyons que l'accès à un taximètre virtuel dans toutes les voitures de taxi serait une option à envisager. Les avantages d'un taximètre virtuel sont multiples.

D'abord, celui-ci est beaucoup moins dispendieux que l'acquisition d'un appareil de taximètre standard. De plus, cette solution technologique faciliterait les pratiques des chauffeurs puisque son fonctionnement est très simple. Cela favoriserait nécessairement l'adhésion des chauffeurs et assurerait au gouvernement du Québec une surveillance appropriée sur les courses de l'industrie du taxi.

Par ailleurs, seul le taximètre virtuel serait en mesure de gérer équitablement la mise en place de la tarification dynamique lors d'une course générée autrement que par application mobile. En effet, advenant l'instauration de la tarification dynamique, le taximètre virtuel permettrait à l'ensemble des membres de l'industrie de disposer des avantages de la tarification dynamique, et ce, peu importe le moyen par lequel a été commandé une course.

À noter que nous n'appuyons l'instauration de la tarification dynamique uniquement que si le tarif de base de celle-ci s'avère encadré par la Commission des transports du Québec (CTQ). La tarification dynamique devra aussi être limitée à une diminution d'au maximum 75 % du prix de base ou une augmentation maximum de 2 fois le tarif de base, et ce, uniquement si aucune autre voiture ne se trouve à moins de 2 km.

Dans un autre ordre d'idées, nous croyons aussi qu'il est important de poursuivre les démarches déjà entamées en matière de modernisation technologique de l'industrie du taxi, et ce, pour la simple et bonne raison que ces ajustements permettront à l'industrie de demeurer compétitive.

De ce fait, nous recommandons de favoriser l'émergence d'une plateforme numérique universelle de commande et de répartition pour l'ensemble de l'industrie québécoise du taxi professionnel.

Aussi, chaque voiture en transport rémunéré de personnes, qu'il s'agisse de taxi professionnel ou amateur comme avec Uber, devra être dotée d'un système d'enregistrement des ventes (SEV) individuel et connecté en temps réel aux autorités fiscales, gouvernementales ou municipales concernées.

Nous suggérons également que soit spécifié dans la loi que le paiement de manière électronique par débit, crédit ou coupon électronique sera désormais obligatoire pour tout transport rémunéré de personnes. À ce sujet, il serait important d'inscrire dans la loi que chaque chauffeur est autorisé à utiliser le fournisseur de son choix quant au paiement électronique.

Nous proposons finalement que le gouvernement envisage l'instauration de coupons électroniques afin de payer les courses de taxi de ses employés, et ce, dans l'objectif de promouvoir les courses par taxi. Cette initiative permettra non seulement de remplacer les coupons papier par une version plus environnementale, elle permettra aussi de faire diminuer les coûts d'opération des chauffeurs en leur évitant des déplacements inutiles.

Conclusion

En conclusion, bien que le projet de loi 17 mette de l'avant les besoins des clients, les besoins de l'industrie ne doivent pas non plus être négligés.

En outre, il est important de se rappeler que le présent projet de loi doit également viser la modernisation juste et équitable de l'industrie ainsi que l'amélioration des services offerts par celle-ci.

Enfin, nous espérons voir le gouvernement intégrer nos propositions en matière de transport adapté, développement durable et modernisation technologique de l'industrie au sein du projet de loi 17.

En effet, l'ensemble de nos recommandations entrent en concordance avec la vision du gouvernement soit : le désir de stimuler l'innovation et les investissements privés, libérer la force de nos entrepreneurs, développer et utiliser des nouvelles technologies, exploiter de façon responsable nos ressources naturelles, respecter les grands objectifs de réduction des gaz à effet de serre, électrifier nos transports, fournir des efforts concrets dans la mise en place de technologies vertes ainsi que développer des modes de transport moins polluants⁵.

Bref, nous espérons pouvoir collaborer avec le gouvernement afin que soit réellement mis en place une industrie du taxi efficiente, humaine et durable.

⁵ Coalition Avenir Québec, Nos idées, URL <https://coalitionavenirquebec.org/fr/blog/enjeux/environnement/>

Liste des recommandations

Transport adapté par taxi

1. Que les contrats gouvernementaux, municipaux, paramunicipaux en matière de transport adapté soient réservés à l'industrie professionnelle du taxi;
2. Que soit inscrit dans la loi qu'il est obligatoire de suivre une formation spécialisée afin d'être reconnu chauffeur professionnel, et ce, afin d'œuvrer dans le secteur du transport adapté;
3. Que soit spécifié dans la loi les types de véhicules qui sont autorisés à fournir des services de transport adapté, sur la base de la sécurité et de la qualité requise pour ce type de service;
4. Que les limites des territoires de dessertes soient abolies pour le transport adapté;
5. Si elle adopte le projet de loi n° 17, que l'Assemblée nationale adopte des amendements prévoyant le financement et le versement d'une compensation équitable basée sur la pleine valeur marchande indexée des permis de propriétaire de taxi avant l'arrivée d'Uber sur le marché québécois, qui était d'approximativement de 1,3 milliard de dollars en 2014-2015, valeur devant être indexée pour équivaloir aux dollars d'aujourd'hui;

Électrification et mobilité durable

1. Que soit inscrit dans la loi que l'ensemble des véhicules de type berline opérant en transport rémunéré de personnes doivent désormais être hybrides rechargeables ou électriques;
2. Que le gouvernement du Québec offre une garantie de prêt aux propriétaires de taxi afin de favoriser l'achat d'un véhicule 100 % électrique;
3. Que le mode d'attribution de l'aide financière accordée dans le cadre de l'achat d'un véhicule électrique ou lors l'achat de borne de recharge du Programme de soutien à la modernisation de l'industrie du taxi du ministère des Transports du Québec soit revu afin de devenir un rabais incitatif à l'achat au lieu d'un remboursement.

Modernisation technologique

1. Favoriser l'émergence d'une plateforme numérique universelle de commande et de répartition pour l'ensemble de l'industrie québécoise du taxi professionnel;
2. Que chaque voiture en transport rémunéré de personnes soit dotée d'un système d'enregistrement des ventes (SEV) individuel et connecté en temps réel aux autorités fiscales, gouvernementales ou municipales concernées;
3. Qu'il soit spécifiquement autorisé d'utiliser un taximètre virtuel pour toutes les voitures concernées;
4. Qu'un tarif de référence pour tout transport de personnes soit établi par la CTQ;
5. Que la modulation des prix soit permise pour tous, sans dépasser le double du prix de référence à la hausse (prix plafond) afin de protéger le consommateur et sans dépasser 25 % à la baisse (prix plancher) afin de protéger l'industrie du dumping;

6. Que la tarification dynamique soit interdite si une voiture se trouve à moins de 2 km;
7. Que le paiement de manière électronique par débit, crédit ou coupon électronique soit obligatoire pour tout transport rémunéré de personnes;
8. Que chaque chauffeur soit autorisé à utiliser le fournisseur de son choix quant au paiement électronique;
9. Que le gouvernement envisage l'instauration de coupons électroniques afin de payer les courses de taxi de ses employés.