

Montréal, le 2 février 2026

Madame Mériem Lahouiou  
Secrétaire de la Commission de l'économie et du travail  
Édifice Pamphile-Le May  
1035, rue des Parlementaires, 3e étage  
Québec (Québec) G1A 1A3

**Objet : Commentaires officiels de Taxelco sur le projet de loi n° 11 – allègement du fardeau réglementaire et administratif**

Madame,

Par la présente, Taxelco transmet ses commentaires officiels à l'ensemble des parlementaires appelés à étudier le projet de loi n° 11, [Loi modifiant diverses dispositions principalement aux fins d'allègement du fardeau réglementaire et administratif](#). Nous vous prions de bien vouloir verser la présente au dossier de la Commission et d'en assurer la transmission aux parlementaires concernés.

Taxelco est un leader québécois de la mobilité et du taxi. Nous opérons notamment à travers plusieurs bannières et services, dont Téo Taxi. Nous regroupons plus de 1 500 membres propriétaires et assurons une part importante du service de taxi dans la grande région de Montréal. Au cours des dernières années, nous avons aussi contribué à la modernisation du secteur par la consolidation, par l'innovation technologique et par l'électrification, notamment avec le développement de Téo Taxi et l'intégration d'actifs stratégiques comme Taxi Diamond et Radio Taxi Union.

Nous appuyons l'objectif général d'allègement, à condition qu'il demeure compatible avec la sécurité, la qualité du service et la confiance du public. Dans cet esprit, nos propositions portent strictement sur des dispositions touchant des lois et des règlements qui sont modifiés directement par le projet de loi n° 11. Elles concernent plus précisément la [Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile](#) – notamment les articles 82 et 89, ainsi que certaines obligations de reddition de comptes (incluant l'abrogation proposée de l'article 306) – et les règlements pris pour son application, de même que la [Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec](#), dont l'article 66 serait abrogé.

Nous soumettons ci-dessous trois recommandations d'amendements, afin de maintenir un cadre clair et prévisible, tout en réduisant des irritants administratifs et des coûts de conformité.

### **1. Amendement demandé – Table de concertation nationale et représentativité réelle du secteur**

Les articles 39 et 40 du projet de loi n° 11 modifient les articles 82 et 89 de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, loi qui encadre notamment la composition de la table de concertation nationale.

Dans ce contexte, nous recommandons d'inscrire clairement dans la loi le pouvoir du ministre de s'assurer que le siège réservé aux associations et regroupements du secteur reflète une représentativité réelle et actuelle. Lorsque l'association en place ne rencontre pas, ou plus, un seuil objectif de représentativité, le ministre devrait pouvoir désigner, pour la durée qu'il détermine, une entreprise représentative qui occupera ce siège.

Les critères de désignation pourraient notamment tenir compte du nombre de chauffeurs et de détenteurs de permis représentés, du nombre de véhicules, de la couverture territoriale, de la diversité des réalités opérationnelles, ainsi que de la gouvernance et de l'indépendance. L'objectif est simple : éviter qu'un espace de concertation national devienne, par défaut, un espace déconnecté de la réalité du terrain, tout en préservant un mécanisme transparent et prévisible.

### **2. Amendement demandé – Véhicules zéro émission et indicateurs publics allégés mais utiles**

Le projet de loi n° 11 prévoit, à son article 185 (2°), l'abrogation de l'article 66 de la *Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec*. Nous comprenons l'intention générale de retirer certaines obligations formelles de reddition de comptes.

Cela dit, dans un secteur en transition – et particulièrement pour le taxi, qui joue un rôle structurant dans l'électrification de la mobilité urbaine – l'absence complète d'indicateurs publics réduit la capacité collective de mesurer les progrès, d'identifier les obstacles et d'ajuster les leviers. Nous savons par ailleurs que les véhicules commerciaux comptent pour beaucoup dans les émissions.

Nous recommandons donc de remplacer l'abrogation proposée par une modification ciblée de l'article 66, directement dans le projet de loi, afin d'y inscrire une obligation plus légère : la publication périodique, sur le site Internet du ministère, d'un petit nombre d'indicateurs simples sur l'électrification, incluant notamment (à titre indicatif) le nombre de véhicules commerciaux en opération, la part de véhicules zéro émission, l'évolution annuelle, la répartition territoriale, ainsi que les principaux freins identifiés et les mesures d'atténuation.

Bien que l'électrification du taxi soit un levier immédiat pour la mobilité urbaine, nous proposons ces indicateurs à l'échelle des véhicules commerciaux, puisque la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec s'applique plus largement et que l'objectif poursuivi est de documenter la progression globale de l'électrification dans les segments à usage intensif.

Cette solution maintiendrait une transparence minimale utile au public et au gouvernement, sans recréer un fardeau administratif lourd. Le secteur du transport commercial est structuré, habile à faire face à une telle obligation.

### **3. Amendement demandé – Retrait de l'obligation de transmission périodique des renseignements à la Commission des transports du Québec**

Nous prenons acte des modifications proposées aux règlements pris en application de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*. Les articles 50 et 51 du projet de loi modifient les articles 35 et 51 du [Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile](#) afin de remplacer une transmission mensuelle par une transmission trimestrielle. Par ailleurs, l'article 49 du projet de loi abroge la section I (articles 1 et 2) du [Règlement sur la transmission de renseignements et le facteur de multiplication du prix d'une course](#), ce qui va également dans le sens de l'allègement.

Cela dit, pour atteindre pleinement l'objectif d'allègement du fardeau réglementaire et administratif, Taxelco recommande d'aller plus loin : nous demandons le retrait complet de l'obligation de transmission périodique des renseignements visés aux articles 35 et 51 du *Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile*, telle que maintenue et ajustée par le projet de loi n° 11.

L'expérience opérationnelle démontre que ces transmissions régulières et systématiques génèrent des coûts de conformité significatifs, pour une valeur ajoutée limitée lorsque l'information sert principalement à un suivi global, plutôt qu'à une intervention ciblée. Un allègement réel et proportionné commande donc de mettre fin à cette logique de transmission automatique.

Par ailleurs, il importe de rappeler que l'industrie du taxi est déjà soumise aux mesures de facturation obligatoire de Revenu Québec, notamment au moyen d'un système

d'enregistrement des ventes certifié qui consigne les courses et permet la transmission des renseignements requis à des fins fiscales. Dans ce contexte, l'obligation de transmission périodique de renseignements à la Commission des transports du Québec constitue, en partie, une duplication de l'information déjà enregistrée. Un allègement réel et proportionné doit éviter de multiplier les canaux de reddition de comptes lorsque la finalité est essentiellement le suivi global.

Ce retrait ne diminuerait pas la capacité de surveillance ni la protection du public. L'autorité de contrôle conserverait pleinement la possibilité d'obtenir, dans des cas justifiés, les renseignements nécessaires à ses fonctions (inspection, audit, plainte, enquête ou analyse ciblée). L'équilibre est ainsi clair : suppression de l'obligation de transmission périodique pour tous, tout en préservant l'accès aux renseignements lorsque la situation le requiert.

## **Discussion**

Pris ensemble, ces trois amendements poursuivent un même principe : alléger là où l'obligation est principalement administrative, sans créer d'angles morts en matière de gouvernance sectorielle, de transition énergétique et de protection du public. Un cadre plus clair et proportionné réduit les coûts de conformité, libère des capacités d'innovation et favorise une offre de service plus fiable pour les usagers.

Dans la mesure où Taxelco est un acteur de terrain, engagé dans l'électrification et en contact quotidien avec les chauffeurs, les entreprises et les usagers, nous croyons que ces ajustements ciblés contribueront à l'atteinte des objectifs du projet de loi.

Les amendements proposés sont conformes aux orientations gouvernementales, et s'inscrivent dans les priorités énoncées dans ces documents importants :

- la [Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente](#) (décret 1558-2021);
- la [Politique de mobilité durable – 2030](#) : Transporter le Québec vers la modernité;
- le [Rapport du ministre sur l'application de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile et de ses règlements](#) (2022), dont les principales recommandations invitent justement à alléger et à harmoniser la transmission de plusieurs rapports, afin de réduire le fardeau administratif tout en maintenant les objectifs de suivi.

Nous vous remercions de l'attention portée à ces commentaires et demandons le dépôt de la présente communication. Taxelco demeure disponible pour répondre aux questions des parlementaires et contribuer, de manière constructive, à des amendements qui permettront au projet de loi d'atteindre ses objectifs tout en respectant les réalités du terrain.

Veillez agréer, Madame, l'expression de nos salutations distinguées.

Frédéric Prigent  
Président-directeur général

c.c. : M. Samuel Poulin, ministre délégué à l'Économie et aux Petites et Moyennes Entreprises

M. Frédéric Beauchemin, porte-parole de l'opposition officielle en matière d'économie et d'innovation et en matière d'administration gouvernementale et pour le Conseil du trésor

Mme Alejandra Zaga Mendez, porte-parole du deuxième groupe d'opposition en matière d'économie et d'innovation

Mme Catherine Gentilcore, porte-parole du troisième groupe d'opposition en matière d'économie, d'innovation, de développement économique régional et de PME

M. Pascal Paradis, porte-parole du troisième groupe d'opposition en matière d'allègement réglementaire

M. Jonatan Julien, ministre des Transports et de la Mobilité durable

M. Monsef Derraji, porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports et de mobilité durable

M. Étienne Grandmont, porte-parole du deuxième groupe d'opposition en matière de transports et de mobilité durable

M. Joël Arseneau, porte-parole du troisième groupe d'opposition en matière de transports et de mobilité durable