

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

Projet de règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile

Ministère des Transports du Québec

15 juillet 2020

TABLE DES MATIÈRES

1. DÉFINITION DU PROBLÈME	1
2. PROPOSITION DU PROJET	3
3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES	6
4. ÉVALUATION DES IMPACTS	6
4.1. Description des secteurs touchés.....	7
4.2. Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	9
4.3. Coûts pour les entreprises	10
Estimation des coûts supplémentaires	11
Synthèse des coûts pour les entreprises	19
4.4. Économies pour les entreprises	19
Synthèse des économies pour les entreprises	21
4.5. Synthèse des coûts et des économies	21
Synthèse des dispositions engendrant des coûts supplémentaires	21
Synthèse des dispositions produisant des économies	21
4.6. Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies.....	22
4.7. Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée	22
5. APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI	23
6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)	24
7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES	24
8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES	24
9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION	24
10. CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES	25
11. CONCLUSION	26
12. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	27
13. PERSONNE-RESSOURCE	27

SOMMAIRE

a) DÉFINITION DU PROBLÈME

L'offre de services rémunérés de transport de personnes par automobile et les nouvelles mobilités s'inscrivent dans les orientations de la Politique de mobilité durable – 2030 : Transporter le Québec vers la modernité, dévoilée le 17 avril 2018, qui vise la mise en place de systèmes de transport performants, sécuritaires, connectés et durables qui répondent aux besoins des citoyens et des entreprises. C'est en réponse à ces orientations que le gouvernement a entrepris de moderniser l'encadrement législatif et réglementaire de ces services à la population.

Jusqu'à maintenant, l'industrie du transport de personnes par automobile était segmentée en deux types d'entreprises selon la technologie utilisée, assujettis à leur propre cadre réglementaire et, pour les taxis, à deux règlements : un pour l'île de Montréal et un autre pour le reste du Québec, ce dernier comportant des spécificités pour certains territoires urbains ou pour les régions ressources.

Le 10 octobre 2019, la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (LQ 2019, chapitre 18) (ci-après « la Loi ») a été adoptée. Cette loi vient remplacer la Loi concernant les services de transport par taxi (RLRQ, chapitre S-6.01), qui est abrogée.

La Loi favorise le développement et l'utilisation de pratiques et de technologies innovantes dans l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile dans une perspective de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone. Elle vient aussi préciser, entre autres, ce qui distingue le transport rémunéré du covoiturage et des services bénévoles de raccompagnement. De plus, elle vise à favoriser l'accès des personnes handicapées au transport par automobile, y compris celui offert avec une automobile adaptée.

La Loi redéfinit les rôles en introduisant les statuts de répondant d'un système de transport de personnes par automobile, de répartiteur de courses, de propriétaire d'automobile qualifiée (autorisée ou inscrite auprès d'un répondant), de chauffeur qualifié (autorisé ou inscrit) et de destinataire d'information de géolocalisation, tout en maintenant des exigences et des privilèges particuliers pour les taxis. La Loi introduit également une redevance de 0,90 \$ ajoutée au prix de chaque course.

Le projet de règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile (ci-après « le Règlement ») faisant l'objet de la présente analyse d'impact réglementaire (AIR) remplacera les règlements adoptés en vertu de l'ancienne loi du taxi, y compris les projets pilotes autorisés au moyen d'arrêtés ministériels mis en place afin de favoriser le développement et la modernisation des modèles d'affaires de l'industrie des services rémunérés de transport de personnes par automobile¹.

¹ Entre 2016 et 2018, plusieurs projets pilotes ont été autorisés. Ils ont permis d'encadrer et de décrire plusieurs nouvelles réalités, telles que l'offre de services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile (RLRQ, chapitre S-6.01, r. 2.3), l'optimisation des services de transport par taxi au moyen d'une plateforme numérique commune sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (RLRQ, chapitre S-6.01, r. 2.02), la révision du statut de certains chauffeurs et la réduction des exigences de formation (RLRQ, chapitre S-6.01, r. 2.01) ainsi que l'offre de services de transport par taxi à l'aide de véhicules entièrement mus par l'électricité (RLRQ, chapitre S-6.01, r. 2.1.1).

b) PROPOSITION DU PROJET

Le Règlement vient compléter le nouvel encadrement prévu par la Loi pour assurer la sécurité des usagers, la disponibilité de services de qualité ainsi que l'équité entre les entreprises, entre autres par l'introduction de différentes modalités applicables aux divers intervenants travaillant dans le secteur de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile (répondant², répartiteur³, propriétaire d'automobile, chauffeur, mécanicien et destinataire de données de géolocalisation), aux automobiles et aux équipements utilisés (taximètre, lanternon, accessoire d'identification et dispositif de géolocalisation). Il établit les conditions qui doivent être respectées pour qu'une automobile soit autorisée ainsi que celles pour qu'une automobile soit considérée comme adaptée.

Il prévoit différentes mesures concernant l'électrification du transport rémunéré de personnes par automobile de même que les modalités de perception de la redevance prévue par la Loi ainsi que diverses dispositions transitoires.

Les dispositions réglementaires proposées dans le Règlement viennent préciser les documents requis pour toute demande d'autorisation et les modalités afférentes ainsi que la teneur et la fréquence des rapports exigés des différents intervenants.

c) IMPACTS

Les dispositions du Règlement, en faisant abstraction des dispositions de la Loi et de leurs impacts qui ont été considérés dans l'AIR de la Loi⁴, imposent des coûts à certains des groupes d'agents économiques qui composent l'industrie. Les impacts les plus importants touchent quatre groupes limités d'entreprises de l'industrie du taxi :

- Les répartiteurs :
 - La forme du rapport annuel concernant l'atteinte des cibles d'électrification du parc automobile de chaque répartiteur implique une dépense nouvelle et récurrente de l'ordre de 1 500 \$ par année.
- Les répondants qui exploitent des applications mobiles :
 - Ces entreprises, dont le nombre est estimé à cinq, devront tenir à jour des registres et rédiger des rapports sur une base mensuelle dont le coût en personnel est estimé à 3 150 \$ par année.
- Les entreprises qui rendent disponibles des dispositifs de géolocalisation :
 - Le coût des formalités initiales pour la reconnaissance d'un dispositif de géolocalisation est estimé à 33 739 \$ et le coût récurrent annuel à 12 200 \$.
- Les destinataires désignés de données de géolocalisation :
 - Les exigences liées à la désignation et à la protection des données ont un coût initial par destinataire estimé à 30 654 \$, tandis que le coût récurrent est estimé à 12 310 \$ par année.

² Un répondant est une personne morale qui prend la responsabilité d'un système de transport regroupant plusieurs chauffeurs et plusieurs automobiles et qui exerce les fonctions de répartiteur directement ou par l'intermédiaire d'un fournisseur.

³ Un répartiteur s'entend de quiconque reçoit et répartit des demandes de courses entre des chauffeurs sans égard aux outils ou aux méthodes qu'il utilise.

⁴ Ministère des Transports du Québec. *Analyse d'impact réglementaire – Projet de loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, 9 avril 2019.

L'impact du Règlement sur les pratiques actuelles des principaux groupes de l'industrie, des chauffeurs, des propriétaires d'automobile et des répartiteurs, composés essentiellement de travailleurs autonomes et de petites et moyennes entreprises (PME)⁵, ainsi que sur les coûts nets qu'assumeront ces agents économiques est de moins de 200 \$ par entrepreneur à l'implantation et d'environ 100 \$ par année par la suite.

La disposition dont l'impact est le plus important est la généralisation de la norme minimale d'empatement des automobiles, qui exigera le remplacement prématuré d'un certain nombre de véhicules personnels par les partenaires-chauffeurs inscrits auprès d'un répondant.

La présente AIR démontre que les mesures proposées auront des impacts très marginaux sur les entreprises qui composent l'industrie des services rémunérés de transport de personnes par automobile. Ces coûts sont adaptés à la taille des entreprises.

La non-reconduction de deux exigences prévues au Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile dans les exigences applicables aux répondants générera des économies de l'ordre de 19 000 \$ par répondant au moment de la demande d'autorisation et de 6 000 \$ par année par la suite.

En définitive, comme le projet de règlement d'application de la Loi ne fait que compléter la Loi et permettre sa mise en vigueur, son impact quant au temps et à l'argent que les entrepreneurs en transport de personnes par automobile devront y consacrer annuellement est inférieur à cinq millièmes (0,5 %) du chiffre d'affaires total déclaré par l'industrie, qui était de 747 millions de dollars en 2018⁶.

TABLEAU 1
Synthèse des coûts et des économies

(en milliers de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Total des coûts pour les entreprises	5 706	3 301
Total des économies pour les entreprises	200	60
COÛTS NETS POUR LES ENTREPRISES	5 506	3 241

d) EXIGENCES SPÉCIFIQUES

Les coûts de conformité et ceux découlant des formalités administratives d'entrée ou de fonctionnement pour les différents agents économiques de l'industrie s'inscrivent dans la continuité et sont compatibles avec la taille des entreprises. Des mesures transitoires, des outils d'accompagnement, des guides et des formulaires standardisés faciliteront leur tâche. L'ouverture aux solutions numériques fera en sorte de réduire au minimum le fardeau économique supplémentaire que les entrepreneurs devront supporter.

Les exigences sont semblables à celles que l'on retrouve chez les principaux partenaires commerciaux du Québec. Notons que la plupart laissent aux instances régionales ou municipales le soin d'encadrer les services de transport par automobile sur leur territoire, ce qui singularise l'approche québécoise.

⁵ Selon le registre des entreprises du Québec, aucune entreprise de l'industrie, ce qui inclut notamment Uber, ne compte plus de 100 employés au Québec.

⁶ Source : Revenu Québec (communication confidentielle).

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

L'offre de services rémunérés de transport de personnes par automobile et les nouvelles mobilités s'inscrivent dans les orientations de la Politique de mobilité durable – 2030 : Transporter le Québec vers la modernité, dévoilée le 17 avril 2018, qui vise la mise en place de systèmes de transport performants, sécuritaires, connectés et durables qui répondent aux besoins des citoyens et des entreprises. C'est en réponse à ces orientations que le gouvernement a entrepris de moderniser l'encadrement législatif et réglementaire de ces services à la population.

Jusqu'à maintenant, l'industrie du transport de personnes par automobile était segmentée en deux types d'entreprises selon la technologie utilisée, assujettis à leur propre cadre réglementaire, à savoir les taxis et les entreprises de répartition de véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC) au moyen d'une application mobile. Pour les taxis, rappelons que deux règlements régissent leurs activités : un pour l'île de Montréal et un autre pour le reste du Québec qui, lui, comporte des spécificités pour certains territoires urbains ou pour les régions ressources.

Le sous-secteur du taxi traditionnel est composé des propriétaires de véhicule de taxi (titulaire de permis de propriétaire de taxi), des chauffeurs de taxi et des intermédiaires en services de transport par taxi, qui regroupent des propriétaires sous une même bannière et assurent la répartition des appels téléphoniques sur le territoire d'une agglomération de taxi.

Depuis 2014, un deuxième sous-secteur a pris pied au Québec, celui des VTC. Ce type d'entreprise, dont la plus connue est la multinationale Uber et ses partenaires-chauffeurs, offre des services de répartition et d'appariement entre chauffeurs et passagers potentiels, sur application mobile, qui ne sont pas assujettis aux règles tarifaires et autres règles s'appliquant aux véhicules et aux chauffeurs de l'industrie traditionnelle du taxi.

Le 10 octobre 2019, un nouveau cadre législatif uniforme s'appliquant à l'ensemble de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile a été adopté. La Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (LQ 2019, chapitre 18) (ci-après « la Loi ») vient remplacer la Loi concernant les services de transport par taxi (RLRQ, chapitre S-6.01), qui est abrogée.

La nouvelle loi favorise le développement et l'utilisation de pratiques et de technologies innovantes dans l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile dans une perspective de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone. Elle vient aussi préciser, entre autres, ce qui distingue le transport rémunéré du covoiturage et des services bénévoles de accompagnement. La Loi vise de plus à favoriser l'accès des personnes handicapées au transport par automobile, y compris celui offert avec une automobile adaptée.

- La Loi introduit un nouveau statut d'entreprise, celui de répondant de système de transport. Ces systèmes regroupent plusieurs chauffeurs et plusieurs automobiles sous la responsabilité d'une personne morale qui accepte d'en être répondant. Le répondant assume la surveillance des chauffeurs et des automobilistes inscrits auprès de lui ainsi que les fonctions de répartiteur et de teneur de registres.

- En vertu de la Loi, un répartiteur s'entend de quiconque reçoit et répartit des demandes de courses entre des chauffeurs sans égard aux outils ou aux méthodes qu'il utilise. Tous les répartiteurs doivent s'enregistrer auprès de la Commission des transports du Québec (ci-après « la Commission »). Cette obligation ne vise pas le répartiteur qui fournit des services exclusivement à des chauffeurs faisant partie d'un système de transport autorisé. Dans ce cas, c'est le répondant qui assume les responsabilités du répartiteur.
- La Loi prévoit que tout transport rémunéré de personnes par automobile doit être effectué au moyen d'une automobile qualifiée conduite par un chauffeur qualifié. Ainsi, elle établit qu'une personne peut se qualifier comme chauffeur et qu'une automobile peut se qualifier pour être utilisée pour du transport de personnes soit par une autorisation de la Société de l'assurance automobile du Québec (ci-après « la Société »), soit par une inscription auprès d'un répondant.
- La Loi encadre la présence de dispositifs de géolocalisation et prévoit des exigences applicables aux destinataires désignés de l'information générée par ces dispositifs.
- La Loi prévoit plusieurs régimes de tarification des services de transport de personnes.
 - La première option reconduit le régime actuel de tarification au moyen d'un taximètre ou d'un odomètre, dont les paramètres sont fixés par la Commission. Elle s'applique pour les courses demandées par téléphone ou au poste d'attente, ou hélées dans la rue.
 - L'option de convenir du prix d'une course par contrat est reconduite.
 - Une troisième option de tarification est applicable si un moyen technologique permettant au passager de connaître à l'avance le prix de la course est utilisé au moment de solliciter la course auprès d'un répondant, d'un répartiteur ou d'un chauffeur qualifié.
- Finalement, la Loi introduit une redevance de 0,90 \$ ajoutée au prix de chacune des courses rémunérées de transport de personnes par automobile. Le produit de cette redevance est affecté au financement d'un programme d'aide financière établi par le ministre des Transports visant à indemniser, dans la mesure prévue par ce programme, les personnes ou les groupements qui, le 19 mars 2019, étaient titulaires d'un permis de propriétaire de taxi délivré avant le 15 novembre 2000.

La nouvelle approche répond à deux objectifs majeurs :

1. L'uniformisation de l'encadrement réglementaire sur tout le territoire québécois;
2. L'harmonisation des règles applicables à toutes les entreprises, y compris les travailleurs autonomes, qui offrent des services rémunérés de transport de personnes par automobile, tout en maintenant certaines exigences à l'endroit des taxis en contrepartie d'un accès réservé aux marchés publics ainsi qu'aux courses hélées ou demandées à une station de taxis ou par téléphone.

Les dispositions du Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile (ci-après « le Règlement ») faisant l'objet de la présente analyse d'impact réglementaire (AIR) viennent remplacer les dispositions réglementaires adoptées en vertu de l'ancienne loi. Cela inclut le Règlement sur les services de transport par taxi (RLRQ, chapitre S-6.01, r. 3) et le Règlement sur le transport par taxi (RCG 10-009), qui relève du Conseil de l'agglomération de Montréal⁷. Il comprend également les projets pilotes autorisés au moyen d'arrêtés ministériels, mis en place afin de favoriser le développement et la modernisation des modèles d'affaires de l'industrie des services rémunérés de transport de personnes par automobile⁸.

2. PROPOSITION DU PROJET

Le Règlement vient compléter le nouvel encadrement prévu par la Loi pour assurer la sécurité des usagers, la disponibilité de services de qualité ainsi que l'équité entre les entreprises. À cette fin, il prévoit, entre autres, l'introduction de différentes modalités applicables aux divers intervenants travaillant dans le secteur de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile (répondant, répartiteur, propriétaire d'automobile, chauffeur, mécanicien et destinataire de données de géolocalisation), aux automobiles et aux équipements utilisés (taximètre, lanterne, accessoire d'identification et dispositif de géolocalisation). Il établit les conditions pour qu'une automobile soit considérée comme adaptée et prévoit différentes mesures concernant l'électrification du transport rémunéré de personnes par automobile de même que les modalités de perception de la redevance prévue par la Loi ainsi que diverses dispositions transitoires.

Les dispositions réglementaires proposées dans le Règlement viennent préciser les documents requis pour toute demande d'autorisation et les modalités afférentes ainsi que la teneur et la fréquence des rapports exigés des différents intervenants.

⁷ La Ville de Montréal exerce des pouvoirs de réglementation et de contrôle du transport par taxi sur l'île de Montréal par l'entremise du Bureau du taxi de Montréal. Ce dernier est une société paramunicipale de la Ville de Montréal.

⁸ Entre 2016 et 2018, plusieurs projets pilotes ont été autorisés. Ils ont permis d'encadrer et de décrire plusieurs nouvelles réalités telles que l'offre de services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile (RLRQ, chapitre S-6.01, r. 2.3), l'optimisation des services de transport par taxi au moyen d'une plateforme numérique commune sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (RLRQ, chapitre S-6.01, r. 2.02), la révision du statut de certains chauffeurs et la réduction des exigences de formation (RLRQ, chapitre S-6.01, r. 2.01) ainsi que l'offre de services de transport par taxi à l'aide de véhicules entièrement mus par l'électricité (RLRQ, chapitre S-6.01, r. 2.1.1).

TABLEAU 2**Principales obligations législatives balisées par des dispositions du Règlement, pour chaque type d'agent économique**

Obligations des agents économiques	Fréquence	Statut de la disposition
Exploitant d'une entreprise de transport de personnes par automobile au sens de la Loi sur la taxe de vente du Québec		
• Enregistrement auprès du ministre	Une fois	Nouvelle
• Perception des montants de redevance aux usagers et versement au ministre de ces montants	Variable ¹	Nouvelle
Répondant²		
• Demande d'autorisation	Une fois	Reconduite ³
○ États financiers prévisionnels préparés par un comptable professionnel agréé		Nouvelle
• Tenue et conservation du registre des chauffeurs	En continu	Reconduite
• Tenue et conservation du registre des automobiles	En continu	Reconduite
• Rapport d'activité	Annuelle	Reconduite
○ États financiers audités ou mission d'examen		Nouvelle
• Maintien de l'autorisation	Annuelle	Nouvelle
• Nouvelle demande (changement)	Annuelle	Nouvelle
• Avis et demande de révocation	Au besoin	Nouvelle
Répartiteur		
• Enregistrement auprès de la Commission	Une fois	Étendue ⁴
• Tenue à jour de la preuve attestant de l'autorisation de l'automobile	Annuelle	Nouvelle
• Rapport sur les automobiles (électrification)	Annuelle	Nouvelle
• Tenue à jour de la reproduction du permis de chauffeur valide	Bisannuelle	Nouvelle
• Déclaration de la connaissance d'une poursuite à l'endroit d'un chauffeur	En continu	Nouvelle
• Tenue d'un registre des courses demandées par application mobile	En continu	Reconduite
• Rapport des courses demandées par application et accessibilité de l'application aux personnes présentant tout handicap	Mensuelle	Reconduite
• Rapport des demandes de courses qui requièrent l'utilisation d'une automobile adaptée	Trimestrielle	Nouvelle
• Conservation des preuves de paiement au chauffeur	En continu	Nouvelle
Propriétaire d'une automobile qualifiée		
• Demande d'autorisation ou d'inscription	Une fois	Étendue
• Caractéristiques techniques de l'automobile	Une fois	Reconduite
○ Empattement d'au moins 261 cm	Une fois	Étendue
• Format des données de géolocalisation	Une fois	Nouvelle
• Vérification mécanique	Variable	Reconduite
Propriétaire d'une automobile de taxi		
• Installation/retrait d'un taximètre et d'un lanternon	Au besoin	Reconduite
• Spécifications techniques et visuelles du lanternon	Une fois	Réduite
• Vérification et scellage du taximètre	Semestrielle	Reconduite
Propriétaire d'une automobile adaptée		
• Spécifications techniques de sécurité	Une fois	Harmonisée

TABLEAU 3*(suite)*

Obligations des agents économiques	Fréquence	Statut de la disposition
Chauffeur qualifié		
• Demande d'autorisation ou d'inscription du chauffeur	Une fois	Reconduite
• Vérification sommaire	En continu	Reconduite
• Transmission d'un avis de défectuosité mécanique	Au besoin	Nouvelle
• Comportements	En continu	Reconduite
• Pratiques de facturation	En continu	Reconduite
• Installation et retrait des accessoires fournis par la Société et, le cas échéant, le répondant	En continu	Reconduite
Chauffeur de taxi		
• Points de contrôle de la qualité du service	En continu	Révisée à la baisse
Mécanicien certifié		
• Conditions de certification professionnelle	Une fois	Nouvelle
Entreprise de dispositif de géolocalisation		
• Demande de reconnaissance et rapport d'expert indépendant sur le respect de l'anonymat des passagers	Une fois	Nouvelle
• Spécifications techniques	Une fois tous les 5 ans	Nouvelle
• Rapport d'un expert indépendant sur le respect de l'anonymat des passagers et sur toute défaillance ou atteinte à l'intégrité du dispositif	Une fois	Étendue
Destinataire de l'information transmise par un dispositif de géolocalisation		
• Demande de désignation et rapport d'un expert indépendant à l'égard de la protection des données	Une fois	Nouvelle
• Rapport comprenant une attestation de la capacité de l'entreprise à protéger les données par un expert indépendant	Tous les 5 ans	Nouvelle
• Mise en place de protocoles propres à assurer la protection adéquate des données	Une fois	Nouvelle
• Avis au ministre d'une défaillance susceptible de porter atteinte à l'intégrité de la protection des données reçues	Au besoin	Nouvelle
Entreprise de services pour taximètre		
• Spécifications techniques	Une fois	Reconduite

1. La fréquence est harmonisée avec celle du versement des taxes de vente.
2. Le répondant d'un système de transport autorisé est responsable de toutes les obligations du répartiteur qui agit pour ce système de transport.
3. Une mesure reconduite peut présenter des ajustements qui n'ont pas d'incidence sur le coût pour les entreprises. C'est le cas, par exemple, pour un changement de l'institution responsable de l'autorisation.
4. Le statut « Étendue » s'entend d'une disposition existante, mais étendue à plus d'entreprises.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Lorsque l'objet s'y prêtait, des options d'intervention de nature communicationnelle (sensibilisation, accompagnement) et financière (intervention incitative) ont été explorées afin de laisser le maximum de latitude aux entreprises dans un marché concurrentiel.

Le Règlement s'abstient de reconduire plusieurs normes du Règlement sur les services de transport par taxi à l'endroit des chauffeurs. Le gouvernement compte plutôt sur l'action des répondants, la formation et les forces du marché pour assurer l'adhésion des chauffeurs aux meilleures pratiques.

De même, le gouvernement privilégie le recours à des incitatifs dans le cadre d'un programme d'aide financière pour augmenter l'offre de services de transport de personnes handicapées par automobile adaptée plutôt que la voie réglementaire.

Certaines dispositions du Règlement offrent le choix entre différentes options. C'est notamment le cas en ce qui concerne les conditions à satisfaire pour obtenir la reconnaissance en tant que mécanicien certifié.

Pour ce qui est de la perception de la redevance auprès des taxis, notons que les exploitants de services de taxi ont déjà l'obligation de percevoir et de remettre les taxes en vertu de la Loi sur la taxe de vente du Québec (RLRQ, chapitre T-0.1). En adoptant la même approche dans le Règlement, le gouvernement peut miser sur les actions de concertation et de sensibilisation menées par Revenu Québec auprès de cette clientèle afin de les inciter à s'inscrire aux fichiers des taxes et à respecter volontairement leur obligation à titre de mandataires du gouvernement auprès des usagers.

Avec la généralisation probable des applications de mobilité au sein de l'industrie, il ne fait pas de doute que le partage par les usagers de leur degré de satisfaction aura un effet direct sur la qualité générale du service, qui surclassera certaines normes prescriptives du nouveau règlement.

En définitive, les objets visés par le Règlement sont ceux qui ne sont pas propices à d'autres solutions non réglementaires. Puisqu'il s'agit d'un règlement d'application et que plusieurs dispositions de la Loi ne peuvent être mises en application sans complément réglementaire, il n'était pas possible d'opter pour une solution non réglementaire pour les sujets couverts par le Règlement.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

Pour estimer les coûts de conformité au Règlement que les entreprises, les propriétaires d'automobile et les chauffeurs travailleurs autonomes devront assumer, il est nécessaire de faire la comparaison des coûts induits par la nouvelle réglementation avec les coûts découlant des règlements adoptés en vertu de la Loi concernant les services de transport par taxi (RLRQ, chapitre S-6.01).

4.1. DESCRIPTION DES SECTEURS TOUCHÉS

L'industrie des services rémunérés de transport de personnes par automobile regroupe l'industrie des services de taxi traditionnel ainsi que le secteur naissant, mais vigoureux, des services de mobilité par automobile personnelle offerts au moyen d'une application mobile de répartition des demandes de services rémunérés de transport⁹.

Le portrait de l'industrie et de son environnement d'affaires actuel comporte aussi deux divisions territoriales, chacune étant assujettie à son propre règlement. D'une part, il y a l'île de Montréal, assujettie au Règlement sur le transport par taxi (RCG 10-009) qui relève du Conseil de l'agglomération de Montréal. Le respect des dispositions de ce règlement est sous la responsabilité du Bureau du taxi de Montréal, un organisme paramunicipal de la Ville de Montréal. D'autre part, il y a le reste du territoire québécois, assujetti au Règlement sur les services de transport par taxi, qui est sous la responsabilité de la Société et de ses agents de la division Contrôle routier Québec.

Le portrait d'ensemble résulte de l'assemblage de ces constituantes qui caractérisent la fragmentation actuelle de l'industrie du transport par automobile.

En 2019, l'industrie traditionnelle du taxi comptait 6 508 titulaires de permis de propriétaire de taxi exploitant 8 367 véhicules taxis, soit : 7 346 taxis réguliers, 301 limousines et 719 véhicules adaptés (dont 352 avec des permis restreints et 367 avec des permis réguliers). Le nombre de véhicules étant limité par un système de gestion de l'offre, il y a avantage à ce que chaque véhicule soit le plus longtemps possible sur la route, avec des périodes de service le plus extensives possible. C'est pourquoi on compte deux fois plus de chauffeurs titulaires d'un permis de chauffeur de taxi en règle que de véhicules liés à un permis de propriétaire de taxi¹⁰. Les chauffeurs qui ne sont pas propriétaires ou partenaires dans l'exploitation d'un permis sont le plus souvent des travailleurs autonomes. Ils louent un véhicule lié à un permis de propriétaire de taxi selon une plage horaire convenue. Quelques rares entreprises de taxis emploient des chauffeurs salariés.

TABLEAU 4
Structure de propriété des permis de taxi

Nombre de permis	Société par actions	Société en nom collectif	Individu	Autre statut	Total
1	439	370	4 939	4	5 752
2-5	155	27	489	6	677
6-10	33	1	16	1	51
11 ou +	23		4	1	28
Nombre de titulaires	650	398	5 448	12	6 508
Nombre de permis	1 584	443	6 250	56	8 333

Source : Commission des transports du Québec.
Traitement des données : Ministère des Transports.

⁹ Les applications de covoiturage au sens du paragraphe 4 de l'article 166 de la Loi sont exclues du secteur économique traité dans la présente AIR.

¹⁰ En 2019, on dénombrait 8 293 chauffeurs autorisés sur le territoire de l'île de Montréal et 7 712 dans le reste de la province, pour un total de 16 005 chauffeurs.

Environ 75 % des titulaires de permis font affaire avec un intermédiaire de services de transport par taxi¹¹, qui reçoit et répartit les demandes reçues non seulement par téléphone, mais aussi et de plus en plus au moyen d'une application mobile.

Les intermédiaires qui exercent leurs activités dans les neuf plus grands centres urbains du Québec doivent détenir un permis délivré par la Ville de Montréal pour l'île de Montréal et par la Commission pour les huit autres marchés.

À l'extérieur de ces marchés, les intermédiaires n'ont pas à obtenir de permis et leur pratique n'est pas visée par la réglementation. Leur nombre, environ 200, est donc une estimation réalisée par la Commission.

Le ministère des Transports estime que quelques grands intermédiaires choisiront de se convertir en répondants d'un système de transport tandis que la grande majorité des intermédiaires actuels opteront pour le statut de répartiteur.

TABLEAU 5
Intermédiaires et véhicules automobiles autorisés

Catégorie d'intermédiaire	Nombre d'intermédiaires	Nombre de véhicules ¹	Véhicules/intermédiaire
Territoire de l'île de Montréal	20	4 095	156
Autres centres urbains du Québec	28	1 476	53
À l'extérieur des centres urbains	≈200	1 522	8
Taxis indépendants sur l'île de Montréal	Ne s'applique pas ²	711	
Taxis indépendants ailleurs au Québec	Ne s'applique pas	529	
Sous-totaux autorisés	≈250	8 333	
Exploitants d'application mobile	3	15 000	5 000³

1. À Montréal, 15 % des taxis sont indépendants. Ce pourcentage a été extrapolé au reste de la province.

2. Par définition, un taxi indépendant ne travaille pas avec un intermédiaire.

3. Cette valeur est peu significative du fait de la différence de taille entre les intermédiaires.

Sources : Bureau du taxi de Montréal, Commission des transports du Québec, Uber, Eva.

L'industrie des services de mobilité par automobile personnelle offerts au moyen d'une application mobile compte actuellement trois entreprises : l'entreprise Uber, dont le siège social est en Californie, ainsi que Netlift¹² et la coopérative Eva, deux PME québécoises. Le statut de répondant défini dans la Loi correspond en quelque sorte au modèle d'affaires exploité par ces entreprises.

L'activité hebdomadaire des partenaires-chauffeurs varie de quelques heures par mois à plus de 60 heures par semaine. Près de 1 000 chauffeurs de taxi sont simultanément partenaires Uber¹³, ce qui complique la présentation d'une image claire. Tout au plus pouvons-nous déduire que les heures travaillées par l'ensemble des partenaires-chauffeurs, déclarées par les intermédiaires autorisés en vertu du Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile, représentent environ 4 000 emplois à temps complet¹⁴.

Le nombre de chauffeurs qui offrent des services rémunérés de transport de personnes par automobile est estimé à plus de 30 000. À ces personnes

¹¹ Commission des transports du Québec, communication personnelle.

¹² Netlift détient un permis d'intermédiaire de taxi délivré par la Ville de Montréal en vertu de son règlement.

¹³ Source : Revenu Québec.

¹⁴ Pour les fins de cette estimation, le Ministère a retenu l'hypothèse qu'un emploi à temps plein correspond à 2 000 heures de travail par année.

s'ajoutent environ 500 emplois dans les services de répartition (téléphonistes) et probablement autant dans les services administratifs chez les intermédiaires et les sociétés qui gèrent un parc de véhicules. Pour compléter le tableau actuel de l'industrie, il faut ajouter environ 2 000 titulaires de permis de propriétaire de taxi (qui deviendront, lors de l'entrée en vigueur de la Loi, propriétaires d'automobile qualifiée) qui ne sont pas eux-mêmes titulaires d'un permis de chauffeur de taxi et dont les revenus sont tirés de la location de véhicules de taxi¹⁵.

Les secteurs connexes à l'industrie du transport de personnes par automobile comprennent les mandataires de la Commission en vérification de taximètres (industrie des équipements électroniques)¹⁶, le réseau des mandataires de la Société en vérification de véhicules routiers¹⁷ ainsi que quelques entreprises du domaine des services numériques pour la conception d'applications de répartition et d'exploitation de données de géolocalisation.

Avant l'adoption de la Loi, trois écoles de formation offraient des services de formation aux aspirants chauffeurs de taxi, soit à Montréal (Centre de formation professionnelle pour l'industrie du taxi du Québec inc., ou École du taxi), à Québec (Centre de formation en transport de Charlesbourg, Commission scolaire des Premières-Seigneuries) et à Saint-Jérôme (Centre de formation du transport routier de Saint-Jérôme, Commission scolaire de la Rivière-du-Nord). L'École du taxi de Montréal a annoncé sa fermeture, qui a pris effet le 11 mai 2020.

4.2. HYPOTHÈSES UTILISÉES POUR L'ESTIMATION DES COÛTS ET DES ÉCONOMIES

Le portrait quantitatif actuel de l'industrie a été utilisé pour réaliser les estimations présentées dans l'AIR. Cependant, l'effet structurant sur l'industrie (consolidation des intermédiaires en services de transport par taxi, réduction du nombre de propriétaires d'automobile qui ne sont pas eux-mêmes chauffeurs) qu'aura vraisemblablement la mise en œuvre de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile n'a pas été pris en compte.

Considérant les responsabilités, les systèmes de surveillance et les rapports à produire que le choix entre le statut de répondant de système de transport de personnes par automobile et celui de répartiteur de courses implique, le Ministère pose l'hypothèse que seule une dizaine d'entreprises opteront pour le statut de répondant.

Le coût lié à une formalité découle du temps et du type d'emploi requis pour remplir cette formalité. Aux fins du calcul du coût horaire des employés pour l'entreprise, nous avons majoré le salaire horaire moyen au Québec pour ce type d'emploi (tableau 5) de 50 % pour estimer le coût horaire d'un tel employé. Ce facteur est issu de la méthode empirique utilisée par les économistes¹⁸. Il correspond approximativement à celui qu'utilise le Ministère pour l'estimation du coût des travaux attribués par contrat. Pour le travailleur autonome, un facteur de majoration équivalant à deux fois le salaire horaire a été retenu¹⁹.

¹⁵ Source : Ministère des Transports du Québec. Approximations tirées du recoupement d'informations confidentielles et publiques.

¹⁶ Le réseau des mandataires de la Commission compte 37 établissements qui se partagent un chiffre d'affaires d'environ trois millions de dollars annuellement.

¹⁷ Le réseau des mandataires de la Société compte environ 155 établissements qui réalisent plus de 300 000 vérifications mécaniques par année, principalement sur des véhicules lourds.

¹⁸ Source : <https://www.manager-go.com/finance/cout-d-un-employe.htm>, consulté le 15 mai 2020.

¹⁹ Source : <https://pige.quebec/blog/comment-calculer-taux-horaire-travailleur-autonome/>, consulté le 15 mai 2020.

TABLEAU 6
Coûts horaires des employés liés aux formalités réglementaires
(en dollars)

Type d'emploi	Salaire horaire	Coût horaire
Travailleur autonome ¹	13,10	26,20
Chauffeur ²		26,00
Réceptionniste ³	16,88	25,32
Agent administratif ³	25,00	37,50
Ingénieur informaticien ³	42,86	64,29
Directeur ³	38,46	57,69
Comptable professionnel agréé (CPA) ⁴		200,00

1. Le salaire du pigiste autonome est établi au salaire minimum au 1^{er} mai 2020.
2. Le coût horaire du chauffeur correspond aux recettes annuelles brutes, moyenne du 3^e quartile divisée par 2 000 heures de prestation par année (source : Industrie Canada, <https://www.ic.gc.ca/app/scr/app/cis/performance/rev/48531>, consulté le 7 juin 2020).
3. Les salaires horaires pour les différentes catégories d'emplois sont tirés du site d'Emploi Québec ([IMT en ligne](#)), consulté le 25 mai 2020.
4. Le taux horaire d'un CPA provient d'une soumission récente (confidentielle).

Le nombre d'heures requis pour remplir une formalité ainsi que le coût pour l'obtention d'un rapport d'expertise sont des valeurs reposant sur des hypothèses et des consultations menées aux fins du présent exercice²⁰.

Les dépenses en capital ont été annualisées en appliquant un taux de financement de 7 % par année.

Le nombre de défaillances relatives à l'intégrité de la protection des données reçues est une hypothèse de travail.

L'incertitude entourant le choix que feront les titulaires de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi et tous les autres intermédiaires qui ne sont pas visés actuellement par l'obligation de détenir un tel permis ainsi que l'incertitude entourant les choix que feront les propriétaires de véhicule adapté entachent l'estimation des coûts pour l'industrie d'une marge d'erreur importante.

4.3. COÛTS POUR LES ENTREPRISES

Le Règlement comporte des dispositions spécifiques qui interpellent 11 groupes d'agents économiques (tableau 1) ainsi que la Société et la Commission. Les obligations qui découlent directement de la Loi et pour lesquelles le Règlement n'apporte aucune précision au regard des coûts assumés par ces agents sont exclues de la présente AIR.

À titre d'exemple, les précisions réglementaires sur la forme du certificat d'absence d'antécédent judiciaire prescrite aux autorités policières n'ont aucun impact sur le coût administratif assumé par la personne demanderesse qui est tenue de joindre cette pièce à sa demande d'autorisation ou d'inscription en vertu de la Loi. Cette disposition réglementaire n'est donc pas considérée dans la présente AIR, bien que la disposition de la Loi qui exige cette pièce à la demanderesse pourrait lui imposer un coût supplémentaire. La disposition a été considérée dans l'analyse d'impact de la Loi, qui a conclu que ce n'était pas le cas, la disposition étant simplement reconduite.

²⁰ Ces hypothèses pourront être révisées à la suite de commentaires reçus lors de la publication initiale de l'AIR préliminaire.

ESTIMATION DES COÛTS SUPPLÉMENTAIRES

Le défi de la présente AIR provient de la diversité des situations initiales des entrepreneurs et des chauffeurs selon l'endroit où ils pratiquent et le modèle d'affaires qu'ils exploitent. Malgré la réduction et la simplification de certaines normes et formalités réglementaires, leur application à l'ensemble des entreprises de l'industrie, sans distinction, fait en sorte que certaines entreprises voient leurs coûts augmenter, tandis que d'autres les voient diminuer ou rester les mêmes. C'est la conséquence normale de la mise en place d'un encadrement légal uniforme à tous.

Ainsi, la somme des coûts et des économies découlant du Règlement à l'échelle de l'industrie ne peut pas être utilisée pour établir l'impact du Règlement sur une entreprise spécifique puisque cet impact (la différence des coûts de conformité au nouveau règlement par rapport aux règlements qu'il remplace) varie selon la localisation et le modèle d'affaires des entreprises.

EXPLOITANTS D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT DE PERSONNES PAR AUTOMOBILE

Aux fins de la perception et du versement de la redevance prévus par la Loi, le Règlement définit le statut d'exploitant d'une entreprise de transport de personnes par automobile et lui attribue le rôle de mandataire du ministre pour percevoir, à l'égard de chaque course effectuée dont le prix est déterminé en application des dispositions du chapitre VII de la Loi, la redevance payable par le client.

L'exploitant pourra, selon le modèle d'affaires propre à chacun des agents, être un chauffeur qualifié travaillant à titre de travailleur autonome, un propriétaire d'automobile qualifiée ou un répartiteur qui aura défini ainsi son statut en vertu du contrat qui le lie avec des chauffeurs et des propriétaires d'automobile. Le répondant est de facto un exploitant. Ainsi, bien que tous les chauffeurs percevront la redevance au client, la responsabilité de la gestion des sommes perçues et de leur remise au ministre pourra être assumée par un autre agent économique, propriétaire ou répartiteur.

Pour établir une estimation de coût total de la gestion de la redevance pour l'industrie, nous avons posé des hypothèses sur les choix que feront les entrepreneurs, la fréquence de remise et le temps qu'ils consacreront à réaliser cette obligation légale.

TABLEAU 7**Coûts administratifs découlant de la perception et du versement au ministre de la redevance par les exploitants d'entreprise de transport de personnes**

(en dollars)

Enregistrement auprès du ministre	Nombre ¹	Temps		Emploi	Coût
• Chauffeur	12 286	1 heure		Chauffeur	26,20
• Propriétaire	532	1 heure		Travailleur autonome	26,00
• Répartiteur ²	250	1 heure		Agent administratif	37,50
• Répondant	10	1 heure		Agent administratif	37,50

Remise de la redevance	Nombre	Fréquence de remise	Temps annuel	Emploi	Coût annuel
• Chauffeur	12 286	Annuelle	3 heures	Chauffeur	79
• Propriétaire	532	Trimestrielle	12 heures	Travailleur autonome	312
• Répartiteur	250	Mensuelle	12 jours	Agent administratif	3 150
• Répondant	10	Mensuelle	12 heures	Agent administratif	450
Total	13 078				

1. Le nombre d'exploitants a été déterminé à partir des recettes déclarées en 2018 à Revenu Québec. Le statut des exploitants n'étant pas disponible, nous avons posé l'hypothèse que les exploitants déclarant moins de 100 000 \$ de recettes annuelles étaient des chauffeurs. Le nombre de propriétaires a été estimé par la soustraction des répartiteurs et des répondants du nombre d'exploitants déclarant plus de 100 000 \$.

RÉPONDANTS

Le rôle du répondant défini dans la Loi correspond approximativement à celui des intermédiaires Uber et Eva défini par le Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile. Les dispositions du Règlement reproduites du projet pilote n'engendrent donc pas de frais supplémentaires. Les nouvelles dispositions concernent la confirmation du maintien de l'autorisation du système de transport mis en place ainsi que la demande de changement ou la demande de révocation du système.

TABLEAU 8**Formalités supplémentaires exigées aux répondants ou dont les précisions réglementaires impliquent des coûts supplémentaires**

(en dollars)

Formalité non récurrente	Temps	Emploi	Coût par entreprise
• Demande d'autorisation ¹			
○ États financiers prévisionnels (CPA)	Contrat	CPA	5 000
• Nouvelle demande (changement) ²	80 heures 40 heures	Directeur Agent administratif	6 115
• Révocation et avis aux partenaires ²	40 heures 80 heures	Directeur Agent administratif	5 308
Formalité récurrente	Temps par entreprise	Emploi	Coût annuel par entreprise
• Maintien annuel de l'autorisation	2 heures	Directeur	115
• Audit ou mission d'examen des états financiers	Contrat	CPA	4 000

1. Seul le recours à un comptable professionnel agréé est une exigence supplémentaire.
2. Le coût de cette formalité n'est pas compilé au tableau synthèse puisqu'elle est facultative.

RÉPARTITEURS

Le rôle de répartiteur est présentement assumé par les intermédiaires en services de transport par taxi. Rappelons qu'actuellement, seuls les 51 intermédiaires²¹ exerçant leurs activités dans 9 grands centres urbains du Québec sont visés par l'un ou l'autre des 2 règlements qui encadrent l'industrie du taxi au Québec.

En vertu de la Loi, le répondant d'un système de transport autorisé est responsable de toutes les responsabilités qui incombent à un répartiteur sous son autorité.

Le nombre total d'entreprises visées par l'obligation de s'enregistrer auprès de la Commission à titre de répartiteur en vertu de la Loi est estimé à environ 250 par la Commission. Le Règlement pose des exigences spécifiques aux répartiteurs qui recourent à une application numérique permettant à l'utilisateur de connaître le prix maximal de la course et d'y consentir. Le Ministère estime qu'à moyen terme, seulement une vingtaine de répartiteurs utiliseront ce type d'application. Ils seront visés par l'obligation de tenir un registre des courses et de produire un rapport mensuel. De telles exigences s'appliquaient auparavant à tous les intermédiaires autorisés. Il s'agit donc d'un assouplissement pour une trentaine d'entre eux.

²¹ Ce nombre inclut Uber, Netlift et Eva.

TABLEAU 9
Formalités supplémentaires exigées aux répartiteurs
(en dollars)

Formalité non récurrente	Entreprises visées	Temps par entreprise	Emploi	Coût d'implantation par entreprise
• Enregistrement auprès de la Commission	200	40 heures	Directeur	2 308
Formalité récurrente	Entreprises visées	Temps par entreprise	Emploi	Coût annuel par entreprise
• Tenue à jour de la preuve de conformité de l'autorisation de l'automobile	250	0,5 h/sem.	Agent administratif	975
• Rapport sur les automobiles (électrification)	250	2 jours	Agent administratif	525
• Tenue à jour de la preuve de conformité de l'autorisation du chauffeur	250	0,5 h/sem.	Agent administratif	975
• Déclaration de la connaissance d'une poursuite à l'endroit d'un chauffeur	250	1 h/an	Directeur	58
• Tenue d'un registre des demandes de courses effectuées	20	0	(Automatisé)	0
• Rapport mensuel des courses demandées par application	20	1 j/mois	Agent administratif	3 150
• Rapport trimestriel des courses avec automobile adaptée	250	4 j/an	Agent administratif	1 050
• Conservation des preuves de paiement au chauffeur	250	0		0
Sous-total¹				6 733

1. Le sous-total des coûts récurrents est applicable aux répartiteurs qui exploitent une application. Pour les autres répartiteurs, le total des coûts annuels est plutôt de 3 583 \$. Ce faisant, le coût total pour l'industrie est inférieur au coût annuel par entreprise multiplié par le nombre de répartiteurs.

PROPRIÉTAIRES D'AUTOMOBILE QUALIFIÉE

Pour assurer la sécurité et le confort des usagers, les services de transport de personnes par automobile doivent être offerts au moyen d'automobile qualifiée. La Loi offre deux options : l'inscription auprès d'un répondant ou l'obtention d'une autorisation auprès de la Société. Bien que les démarches administratives soient distinctes, les normes de qualification et d'entretien établies sont en tout point les mêmes.

Les mesures transitoires prévues à la Loi font en sorte qu'une automobile liée à un permis de propriétaire de taxi en vertu de la Loi concernant les services de transport par taxi est réputée être autorisée en vertu de la nouvelle loi.

Le véhicule utilisé par un partenaire-chauffeur en vertu du Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile devra être inscrit de nouveau auprès d'un répondant par son propriétaire et satisfaire aux exigences prévues au Règlement et à la Loi²².

²² Une mesure transitoire permet l'utilisation d'une automobile qui ne respecte pas la norme sur l'empattement minimal jusqu'au 10 octobre 2022.

Par ailleurs, les conditions de qualification proposées au Règlement sont reproduites ou inspirées du règlement provincial, à l'exception de celle concernant l'âge du véhicule au moment de la demande d'autorisation ou d'inscription, qui reprend plutôt les conditions prévues au projet pilote, soit une limite de 10 ans ou de 350 000 kilomètres parcourus²³. Ce changement réduira de manière appréciable la barrière économique à l'entrée que l'achat d'une voiture plus récente constitue au chapitre des coûts de conformité au moment de la demande d'autorisation ou de l'inscription du véhicule.

En revanche, là où les coûts d'investissement initiaux sont réduits, les coûts d'entretien grimperont. Il est généralement reconnu que le coût total d'utilisation d'un véhicule par kilomètre est relativement constant dans le temps jusqu'au point où la fonction d'optimisation s'effondre sous l'effet des coûts de maintenance²⁴. C'est pourquoi nous n'avons retenu ni coût ni économie en lien avec ce changement dans la réglementation.

Les normes techniques relatives aux automobiles adaptées sont ainsi révisées :

- un système de verrouillage automatique des portes pouvant être actionné à partir de la place du conducteur doit être présent;
- la rampe d'accès pour fauteuil roulant ou la plateforme élévatrice doit permettre l'accès par la droite de l'automobile adaptée;
- il n'est plus requis que l'aménagement permette l'accès à au moins deux personnes en fauteuil roulant;
- les travaux d'adaptation doivent être réalisés par une entreprise autorisée à apposer la marque nationale de sécurité au sens de la Loi sur la sécurité automobile (LC 1993, chapitre 16).

Pour les automobiles utilisées pour offrir des services de taxi tels qu'ils sont définis à l'article 144 de la Loi, le Règlement prévoit que le taximètre devra être ajusté avant le 31 décembre 2020 afin que le prix affiché inclue le montant de la redevance payable sur chaque course. Le délai accordé permettra que cet ajustement soit synchronisé avec la vérification semestrielle, dont les modalités et la fréquence sont reconduites. Il n'y a donc pas de coût de conformité engagé pour les propriétaires.

²³ Pour les véhicules de taxi, la limite actuelle à l'inscription est de quatre ans (trois ans à Montréal) sans considération pour le kilométrage qui apparaît à l'odomètre.

²⁴ Voir à cet effet le calculateur du coût annuel de possession d'un véhicule mis en ligne par la CAA.

TABLEAU 10
Conditions supplémentaires exigées aux propriétaires de véhicule de taxi
(en dollars)

Automobile autorisée	Véhicules visés	Coût annuel par véhicule
• Format des données de géolocalisation ¹	3 500	0
• Déclaration de l'ajout ou du retrait d'un taximètre	385 ²	38
Conformité des automobiles adaptées	Véhicules visés	Coût annuel par véhicule
• Système de verrouillage automatique des portes	719	0
• Rampe d'accès pour fauteuil roulant ou plateforme élévatrice permettant l'accès par la droite de l'automobile adaptée ³	36 ⁴	Droit acquis

1. Bien que cette exigence relève du propriétaire d'une automobile qualifiée, c'est le responsable de l'application qui verra à s'assurer que son application respecte les normes réglementaires.
2. Nombre correspondant à 5 % des 7 700 véhicules de taxi régulier en service. Avec la fin des quotas, le nombre d'automobiles pourrait doubler et se rapprocher du nombre de chauffeurs.
3. Cette exigence est requise par le Programme de subvention aux véhicules collectifs accessibles, dont l'aide est de 20 000 \$ pour le volet destiné aux véhicules taxis accessibles. Comme les véhicules en service disposeront d'un droit acquis, il n'y aura pas de coût pour l'industrie.
4. Ce nombre repose sur les véhicules actuellement en service.

CHAUFFEURS QUALIFIÉS

Le Règlement n'impose aucune nouvelle obligation ni aucun changement significatif²⁵ aux chauffeurs de taxi. Au moment de l'entrée en vigueur de la Loi le 10 octobre 2020, ceux-ci seront réputés être des chauffeurs qualifiés en vertu de la Loi. Pour l'ensemble des chauffeurs autorisés, les nouvelles conditions sont allégées.

Les chauffeurs qui choisiront de s'inscrire auprès d'un répondant vivront une situation inchangée par rapport à ceux qui ont participé au Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile.

Néanmoins, les partenaires-chauffeurs inscrits auprès d'une entreprise titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi autorisé en vertu du projet pilote devront, pour poursuivre leurs activités au moment de l'entrée en vigueur de la Loi, s'inscrire de nouveau auprès de cette entreprise si celle-ci a signifié au Ministère et à la Commission, au plus tard le 11 août 2020, son intention d'exploiter un système de transport conforme à la nouvelle loi. La reprise de cette formalité constitue un irritant pour les quelque 15 000 partenaires-chauffeurs actifs actuellement. Par ailleurs, une mesure transitoire fait en sorte que les documents déjà en possession du répondant pourront être utilisés par ce dernier pour compléter l'inscription d'un chauffeur.

La modernisation de la liste de vérification sommaire du véhicule au début de la journée de tout chauffeur et de la liste des comportements attendus d'un chauffeur de taxi n'aura pas d'impact économique.

²⁵ Par exemple, l'exigence de noter le niveau de chargement d'un véhicule électrique au début d'un quart de travail est une bonne pratique. Aucun coût supplémentaire n'y est associé.

Une seule nouvelle formalité est balisée par le Règlement, soit l'obligation de transmettre au propriétaire d'une automobile qualifiée utilisée un avis de défektivité du véhicule, le cas échéant, dans une forme permettant d'obtenir une preuve de sa transmission. Un courriel avec une demande d'accusé de réception et un accusé de lecture répondent à cette exigence. Encore une fois, cette exigence ne comporte aucun coût puisque l'action elle-même d'informer le propriétaire d'un problème mécanique relève d'une relation normale entre le chauffeur et le propriétaire.

TABLEAU 11
Conditions supplémentaires exigées aux partenaires-chauffeurs

(en dollars)

Formalité non récurrente	Véhicules visés	Coût par partenaire-chauffeur
• Inscription d'un chauffeur auprès d'un répondant ¹ et respect des conditions	15 000	26,20 ¹
• Informations à produire au répondant pour l'inscription d'une automobile	15 000	26,20 ¹
• Empattement d'au moins 261 cm	1 500 ²	2 000 ³

1. Nous posons l'hypothèse que les partenaires-chauffeurs prendront une heure pour s'inscrire et le même temps pour inscrire leur automobile.
2. Nous posons l'hypothèse que 10 % des automobiles présentement utilisées par les partenaires-chauffeurs devraient être remplacées prématurément.
3. Le coût correspond à la compensation requise pour justifier le remplacement d'une automobile par une autre. Il est estimé à un quinzième de la valeur d'un véhicule neuf (inspiration : OCDE. *Assainir le parc automobile : Programme de renouvellement et de mise à la casse*, 1999).

La valeur moyenne des véhicules neufs achetés dans l'industrie du taxi au Québec en 2018-2019 est légèrement supérieure à 30 000 \$.

MÉCANICIENS CERTIFIÉS

Les conditions réglementaires auxquelles un mécanicien doit satisfaire pour se qualifier au titre de mécanicien certifié relèvent de la Loi sur la formation et la qualification professionnelle de la main-d'œuvre. Elles n'imposent aucune exigence supplémentaire à son endroit.

ENTREPRISES DE DISPOSITIF DE GÉOLOCALISATION

Les entreprises qui souhaitent commercialiser une application de géolocalisation doivent obtenir la reconnaissance de celle-ci et satisfaire à certaines conditions. La conformité aux normes et la reconnaissance des dispositifs occasionneront des coûts supplémentaires pour l'entreprise.

Les entreprises autorisées qui exploitent déjà une application de mobilité pour répartir les courses telles qu'Uber et Eva sont également visées. Elles devront vraisemblablement apporter des ajustements à leur application. Le cas échéant, les coûts de ces développements sont assimilés à des coûts d'exploitation.

TABLEAU 12**Coûts des dispositions applicables aux entreprises qui souhaitent commercialiser un dispositif de géolocalisation¹**

(en dollars)

Formalité non récurrente	Temps estimé	Emploi	Coût par entreprise
• Demande de reconnaissance et engagement de bon fonctionnement d'un dispositif de géolocalisation	40 h	Directeur	2 308
• Réponses relatives aux spécifications techniques	100 h	Ingénieur informaticien	6 429
• Rapport d'expertise sur la conformité du dispositif	Contrat	Expert indépendant	25 000
Total			33 736
Formalité récurrente			Coût annuel
• Rapport d'expertise sur le respect de l'anonymat	Contrat tous les 5 ans	Expert indépendant	12 200 ²

1. Compte tenu du marché québécois, nous estimons à une dizaine le nombre d'entreprises susceptibles de faire une telle demande.
2. Ce montant correspond à un coût de 50 000 \$ amorti sur cinq ans. L'estimation du montant est tirée de l'expérience du Bureau du taxi de Montréal lors de la mise en place du Registre des taxis de Montréal.

DESTINATAIRES DE L'INFORMATION TRANSMISE PAR UN DISPOSITIF DE GÉOLOCAISATION

Outre une municipalité, une régie intermunicipale ou un autre organisme public qui exerce une compétence que la loi lui confère en matière de transport collectif, toute entreprise de transport ou autre entreprise fournissant des services connexes au transport peut demander d'être désignée par le Ministère afin de recevoir les données de géolocalisation des automobiles qui offrent des services de transport rémunéré de personnes sur un territoire donné.

TABLEAU 13**Coûts des dispositions applicables aux entreprises destinataires¹ de données de géolocalisation sur leur marché**

(en dollars)

Formalité non récurrente	Temps estimé	Emploi	Coût par entreprise
• Demande de désignation	20 h	Directeur	1 154
• Rapport d'un expert indépendant sur la capacité de protéger les données	Contrat	Expert indépendant	25 000
• Mise en place de protocoles propres à assurer la protection des données	70 h	Ingénieur informaticien	4 500
Total des coûts non récurrents			30 654
Formalité récurrente			Coût annuel par entreprise
• Avis au ministre d'une défaillance susceptible de porter atteinte à l'intégrité de la protection des données reçues	2 h/an	Directeur	115
• Rapport d'expertise sur la capacité de l'entreprise à protéger les données ainsi que sur toute défaillance ou atteinte à l'intégrité du dispositif	Contrat tous les 5 ans	Expert indépendant	12 200
Total des coûts récurrents			12 315

1. Nous posons l'hypothèse que 20 entreprises feront une demande de désignation.

SYNTHÈSE DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES

Parmi les groupes d'agents économiques visés par le Règlement, six sont susceptibles de voir augmenter les coûts pour répondre aux normes et aux formalités réglementaires proposées dans le Règlement.

TABLEAU 14
Synthèse des coûts pour l'industrie¹

(en milliers de dollars)

Agent économique	Nombre ² d'agents	Coût à l'implantation	Coût annuel (récurrent)
Exploitant	13 078	343	1 924
Répondant	10	50	40
Répartiteur	250	577	959
Propriétaire d'automobile autorisé			
• Automobile taxi	7 701	0	14
• Automobile adaptée	719	0	0
Chauffeur inscrit ³	15 000	3 786	0
Mécanicien certifié	37 000	0	0
Entreprise de dispositif de géolocalisation	10 ⁴	337	122
Destinataire de l'information de géolocalisation	20	613	242
TOTAL DES COÛTS		5 706	3 301

1. Tous les coûts ne sont pas partagés également par l'ensemble des entreprises du groupe. Les coûts liés à des formalités facultatives (exemple : demande de changement) sont exclus.
2. Un même agent économique peut être inclus dans plusieurs catégories. C'est notamment le cas pour les exploitants.
3. Il est présumé que les partenaires-chauffeurs inscrivent une automobile.
4. Il existe environ 6 000 entreprises qui travaillent à la conception de systèmes numériques au Québec. Nous estimons qu'une dizaine pourraient exploiter le marché des applications de taxi.

À la lumière de l'analyse, il apparaît que les entreprises les plus affectées par le Règlement sont les répartiteurs, notamment ceux qui exploiteront une application numérique de répartition des demandes de courses. Leurs coûts seront ultimement refilés aux chauffeurs artisans, qui devront les absorber.

Les charges les plus importantes, de l'ordre de quelques dizaines de milliers de dollars par entreprise, affecteront les entreprises qui commercialisent des dispositifs de géolocalisation ainsi que les entreprises qui voudront accéder aux informations de géolocalisation des automobiles sur leur territoire.

4.4. ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES

Tout comme il était nécessaire de distinguer les différents groupes d'entreprises pour établir les coûts supplémentaires découlant du Règlement, il est nécessaire de procéder de la même manière pour établir les économies.

RÉPONDANTS

Pour les répondants d'un système de transport de personnes par automobile, le Règlement retranche et simplifie certaines obligations et formalités qui étaient requises par le projet pilote. En effet, ce projet pilote avait pour objectif de recueillir de l'information sur l'ensemble des services offerts par les entreprises de répartition des courses au moyen d'une application mobile, notamment sur la sécurité et la qualité des services, et d'étudier les impacts de ce nouveau modèle d'affaires sur les services de transport par taxi traditionnel.

Le TABLEAU 15 dresse la liste des exigences simplifiées et donne une estimation des économies que cela représente pour les entreprises.

TABLEAU 15

Liste des exigences et des formalités simplifiées ou retranchées pour les répondants

(en milliers de dollars)

Exigence non récurrente non reconduite	Économie
<ul style="list-style-type: none"> • Versement d'un acompte de 1,1 million de dollars à titre de redevance trimestrielle 	19 ¹
Exigence récurrente non reconduite	Coût annuel
<ul style="list-style-type: none"> • Suivi hebdomadaire des heures de fonctionnement de l'application mobile pour le calcul de la redevance 	0 ²
<ul style="list-style-type: none"> • Prise en compte des composantes du tarif déterminé par voie réglementaire dans la fixation des tarifs appliqués aux courses demandées par une application mobile 	0
<ul style="list-style-type: none"> • Modalités de diffusion des tarifs de base utilisés par le répondant 	0
<ul style="list-style-type: none"> • Détails de la ventilation du prix d'une course (distance et temps facturables) devant apparaître sur la facture³ 	0
<ul style="list-style-type: none"> • Rapport trimestriel consignait les coûts de surveillance du système de transport ainsi que le niveau d'appréciation des usagers 	6
Sous-total des économies annuelles	6

1. Estimation reposant sur le montant de 1,1 million de dollars avancé durant trois mois.
2. Dans le contexte des applications numériques, les économies réelles sont marginales.
3. À l'exclusion du montant de la redevance, qui doit être inscrit distinctement sur la facture.

RÉPARTITEURS

Le retrait de l'obligation d'offrir un service de répartition 24 heures par jour et 7 jours par semaine pourrait inciter certains répartiteurs (parmi les 51 intermédiaires en services de transport par taxi autorisés actuellement) à faire des économies durant les heures creuses de la nuit. D'autres facteurs découlant de la Loi favoriseront la consolidation des répartiteurs et pourraient faire en sorte que le service de nuit ne soit pas abandonné.

Les répartiteurs (parmi les 51 intermédiaires en services de transport par taxi autorisés actuellement) qui n'exploitent pas une application mobile n'auront plus à tenir le registre des courses réalisées. Les économies résultant de cette mesure sont minces puisque le système en place pour tenir le registre demandait peu ou pas d'actions supplémentaires à celles nécessaires pour offrir le service de répartition et assurer la gestion administrative des relations avec les chauffeurs.

CHAUFFEURS QUALIFIÉS

Bien que la nouvelle loi réalise l'uniformisation, sur l'ensemble du territoire québécois, des exigences à l'endroit des aspirants chauffeurs qualifiés pour l'obtention et la conservation des autorisations, les formalités réglementaires sont reconduites sans changement pouvant générer des économies.

SYNTHÈSE DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES

Pour l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile, les principales économies découleront de la modernisation du cadre législatif. Les économies découlant du Règlement sont modestes, diffuses, difficilement quantifiables et inégalement réparties²⁶.

TABLEAU 16
Synthèse des économies pour l'industrie
(en milliers de dollars)

	Nombre (estimation)	Période d'implantation	Économie (récurrente)
Répondants	10	200	60
TOTAL DES ÉCONOMIES		200	60

4.5. SYNTHÈSE DES COÛTS ET DES ÉCONOMIES

SYNTHÈSE DES DISPOSITIONS ENGENDRANT DES COÛTS SUPPLÉMENTAIRES

Exploitants d'une entreprise de transport rémunéré de personnes par automobile :

- Gestion et versement au ministre des montants de redevance perçus auprès des usagers.

Chauffeurs inscrits auprès d'un répondant :

- Respect de la norme sur l'empatement minimal de l'automobile inscrite.

Répartiteurs :

- Tenue de différents registres (automobiles, chauffeurs, courses);
- Rédaction et transmission de rapports mensuels sur les demandes de courses reçues au moyen d'une application mobile.

Entreprises de dispositif de géolocalisation :

- Demande de reconnaissance du dispositif;
- Rapport d'expertise sur le respect de l'anonymat;
- Conformité aux spécifications techniques.

Entreprises qui souhaitent recevoir et exploiter des données de géolocalisation :

- Demande de désignation;
- Rapport d'expertise sur la capacité de l'entreprise à protéger les données;
- Protocoles pour assurer la protection adéquate des données.

SYNTHÈSE DES DISPOSITIONS PRODUISANT DES ÉCONOMIES

Répondants :

- Élimination du versement d'un acompte de 1,1 million de dollars avec la demande d'autorisation;
- Élimination du rapport trimestriel sur les coûts de surveillance du système et le niveau d'appréciation des usagers.

²⁶ Il convient de noter que les modalités permettant de s'acquitter des formalités visant à qualifier une automobile pour faire du transport rémunéré de personnes seront définies par la Société et les répondants. Les économies de temps et de déplacement qui en résulteront, bien que réelles, ne sont pas en lien avec le projet de règlement faisant l'objet de la présente analyse.

TABLEAU 17
Synthèse des coûts et des économies
(en milliers de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents) ¹
Total des coûts pour les entreprises	5 706	3 301
Total des économies pour les entreprises	200	60
COÛTS NETS POUR LES ENTREPRISES	5 506	3 241

4.6. CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES SUR LES HYPOTHÈSES DE CALCUL DE COÛTS ET D'ÉCONOMIES

Des consultations très ciblées ont été réalisées auprès d'institutions et de représentants de segments très spécifiques de l'industrie pour obtenir et valider des données plus sensibles de nature économique.

- Bureau du taxi de Montréal;
- Intermédiaire en services de transport par taxi (répartiteur) en région;
- Entreprise de conversion de véhicule adapté pour le transport de personnes en fauteuil roulant;
- Comptable professionnel agréé (CPA).

4.7. AUTRES AVANTAGES, BÉNÉFICES ET INCONVÉNIENTS DE LA SOLUTION PROJETÉE

La flexibilité offerte par le Règlement permettra aux forces du marché de s'exprimer et d'ouvrir la voie à de nouveaux modèles d'affaires plus compétitifs, plus nichés et plus adaptés à la diversité des attentes exprimées par les usagers, sans sacrifier la sécurité des usagers et des chauffeurs.

Le Règlement ne reconduit pas certaines dispositions explicites et détaillées relatives à la présentation vestimentaire du chauffeur, à l'itinéraire qu'il doit emprunter et à la monnaie exacte qu'il doit remettre au client. Aucune économie quantifiable n'est toutefois escomptée de ces assouplissements.

Bien qu'aucun impact financier ne soit associé à la réduction et à la simplification des normes montréalaises qui s'appliquent au lanternon dont les véhicules de taxi doivent être munis, celles-ci seront appréciées.

Contrairement à la situation antérieure, les relations privées entre les répartiteurs ou les répondants, les chauffeurs qualifiés ainsi que les propriétaires d'automobile qualifiée ne sont plus balisées par des exigences prescriptives portant sur le contenu du contrat ou la gestion des comportements et de l'éthique. L'approche adoptée laisse aux parties le soin de définir elles-mêmes leur lien contractuel et la manière de respecter leurs obligations respectives.

L'abaissement de la barrière à l'entrée pour les nouveaux chauffeurs-propriétaires grâce à la possibilité de qualifier des véhicules moins jeunes, donc moins chers à l'achat, mais en bon état et dont l'état mécanique est vérifié régulièrement permettra à plus de nouvelles personnes de faire leurs premiers pas dans l'industrie.

La qualité des informations de géolocalisation exigées et rendues accessibles permettra une meilleure coordination entre les services de transport de personnes mis en place par le secteur privé et ceux mis en place par les entités municipales.

Cette information ainsi que celles exigées à l'ensemble des répondants permettront aussi à la Commission de réviser et d'adapter régionalement plus facilement les paramètres de calcul des courses appliqués par les taxis.

Afin de faciliter la mise en œuvre de la nouvelle loi, le Règlement comporte de nombreuses mesures transitoires qui réduiront le choc des charges administratives et des coûts de conformité au moment de l'implantation du nouveau régime, qui s'étalera sur trois années. Le droit de poursuivre l'utilisation d'un véhicule adapté pour le transport des personnes handicapées qui ne répond pas à toutes les nouvelles exigences de même que l'utilisation, pour une année, d'un véhicule dont l'empattement est inférieur à la norme étendue à toutes les automobiles qualifiées par le Règlement sont des exemples de dispositions transitoires favorables aux entreprises qui composent l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile.

5. APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI

Selon différentes sources, Uber et, dans une moindre mesure, l'expérience Téo Taxi, ont eu une influence marquée à la hausse sur le nombre de courses totales réalisées dans les marchés touchés. Les coopératives de la région de Québec, malgré la présence d'Uber, ont observé une augmentation du nombre de courses réalisées. Ainsi, la modernisation des pratiques et de l'image de l'industrie, notamment auprès des jeunes, fait en sorte que la demande de services de transport par automobile augmente.

Le Règlement n'influencera guère cette tendance. Ainsi, le nombre total d'emplois équivalents temps complet de chauffeurs ne sera pas affecté. Il en est de même chez les répartiteurs. Cet indicateur, soit le nombre d'emplois, pour l'ensemble de l'industrie sera néanmoins affecté par l'entrée en vigueur de la Loi puisqu'un certain nombre de personnes qui tiraient un revenu de la location d'une automobile liée à un permis de propriétaire de taxi seront vraisemblablement exclues.

En parallèle, les entreprises qui développent des services connexes de répartition par application mobile et des dispositifs de géolocalisation verront la demande augmenter, au moins momentanément.

TABLEAU 18
Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi (obligatoire)

✓	Appréciation	Nombre d'emplois touchés
	Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années)	
		100 et plus
		1 à 99
	Aucun impact	
✓		0
	Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années)	
		1 à 99
		100 et plus
	Analyse et commentaires :	
	Nous estimons que le Règlement provoquera une légère diminution du nombre de personnes, diminution que compensera la croissance de la demande induite par l'amélioration du service (réduction du temps d'attente) découlant de l'exploitation judicieuse des nouvelles technologies.	

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

L'industrie du transport de personnes par automobile est caractérisée par la présence dominante de très petites entreprises prenant la forme de propriétaires artisans et de chauffeurs autonomes. Environ 75 % de ceux-ci sont regroupés sous différents intermédiaires comptant généralement moins de 50 employés. Fait exception à ce modèle la multinationale Uber, dont les effectifs au Québec comptent à peine quelques dizaines d'employés, selon l'information disponible au registre des entreprises.

Les coûts de conformité et ceux découlant des formalités administratives d'entrée ou de fonctionnement pour les différents agents économiques de l'industrie s'inscrivent dans la continuité et sont compatibles avec la taille des entreprises. Des mesures d'accompagnement, des guides et des formulaires standardisés faciliteront la tâche. L'ouverture aux solutions numériques fera en sorte de réduire au minimum le fardeau économique que celles-ci constituent. Il n'y a donc pas lieu de prévoir des mesures particulières aux PME.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Le Règlement, dont les dispositions s'appliquent à tous sur le territoire québécois, assure l'équité entre les différents exploitants de services rémunérés de transport de personnes par automobile. Il impose des exigences dans la continuité de celles qui prévalaient jusqu'à maintenant tout en harmonisant celles qui pouvaient avantager un modèle d'affaires par rapport à un autre.

Par ailleurs, des mesures transitoires permettront aux entreprises de poursuivre leurs activités et d'adapter leurs pratiques sans rupture.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Les exigences sont de même niveau que celles que l'on retrouve chez les principaux partenaires commerciaux du Québec. Il faut par ailleurs noter que la plupart laissent aux instances régionales ou municipales le soin d'encadrer les services de transport par automobile sur leur territoire.

Le Règlement proposé ne nécessite aucune mesure pour harmoniser les règles avec celles de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick, seules provinces susceptibles d'être le point de destination d'un usager des services de transport rémunéré de personnes par automobile régis par la Loi québécoise.

Le Règlement n'affecte pas le commerce avec les partenaires économiques du Québec ni la libre circulation des personnes, des biens, des services ou des investissements.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Le ministère des Transports du Québec considère avoir respecté les fondements et principes énoncés dans la Politique gouvernementale sur l'allégement réglementaire et administratif : pour une réglementation intelligente, notamment les fondements et principes suivants :

- Les règles proposées sont nécessaires pour clarifier, compléter ou préciser les mesures énoncées dans la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile, dans plusieurs cas au bénéfice des entreprises, toujours dans le souci de mieux protéger les usagers, notamment les plus vulnérables.

- Ces règles :
 - répondent à des besoins clairement définis dans la première partie de cette analyse;
 - ne posent pas de restriction importante au commerce et comportent un minimum de répercussions sur l'économie de marché, comme le démontre cette AIR;
 - ont été élaborées de façon transparente en consultant les parties prenantes au moyen, notamment, de la Table de concertation nationale du transport rémunéré de personnes par automobile.

Les dispositions proposées n'entraîneront pas de coûts supplémentaires importants ni aucun manque à gagner pour la très grande majorité des entreprises de l'industrie. Le projet respecte en ce sens les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allégement réglementaire et administratif.

10. CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES

La Table de concertation nationale du transport rémunéré de personnes par automobile est composée de neuf personnes désignées par le ministre et représentant des regroupements de chauffeurs, d'intermédiaires de taxi (répartiteurs), d'entreprises de transport par automobile (répondants de systèmes de transport) ainsi que d'usagers.

Les groupes invités à suggérer des candidats pour participer à la Table sont les suivants :

- Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN);
- Association des taxis des régions du Québec (ATRQ);
- Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal (RPTM);
- Option consommateurs;
- Association du transport urbain du Québec (ATUQ);
- Société de transport de Montréal (STM);
- Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT);
- Regroupement des intermédiaires de taxi de Québec (RITQ);
- Regroupement des travailleurs autonomes Métallos (RTAM);
- Association du covoiturage urbain du Québec (ACUQ).

11. CONCLUSION

Les dispositions du Règlement, en faisant abstraction des dispositions de la Loi et de leurs impacts qui ont été considérés dans l'AIR de la Loi²⁷, imposent des coûts à certains des groupes d'agents économiques qui composent l'industrie. Les impacts les plus importants touchent quatre groupes d'entreprises de l'industrie du taxi :

- Les répartiteurs :
 - La forme du rapport annuel concernant l'atteinte des cibles d'électrification du parc automobile de chaque répartiteur implique une dépense nouvelle de l'ordre de 1 500 \$.
- Les quelques répartiteurs qui exploitent des applications mobiles :
 - Ils devront tenir à jour des registres et rédiger des rapports sur une base mensuelle dont le coût en personnel est estimé à 3 150 \$.
- Les entreprises qui rendent disponibles des dispositifs de géolocalisation :
 - Le coût des formalités initiales pour la reconnaissance d'un dispositif de géolocalisation est estimé à 33 739 \$ et le coût récurrent annuel à 12 200 \$.
- Les destinataires désignés de données de géolocalisation :
 - Les exigences liées à la désignation et à la protection des données ont un coût initial par destinataire estimé à 30 654 \$, tandis que le coût récurrent est estimé à 12 310 \$ par année.

L'impact du Règlement sur les pratiques actuelles des principaux groupes de l'industrie, des chauffeurs, des propriétaires d'automobile et des répartiteurs, composés essentiellement de travailleurs autonomes et de PME²⁸, et sur les coûts nets qu'assumeront ces agents économiques est de moins de 200 \$ par entrepreneur à l'implantation et d'environ 100 \$ par année par la suite.

La disposition dont l'impact est le plus important est la généralisation de la norme minimale d'empatement des automobiles, qui exigera le remplacement prématuré d'un certain nombre de véhicules personnels par les partenaires-chauffeurs inscrits auprès d'un répondant.

La présente AIR démontre que les mesures proposées auront des impacts marginaux sur les entreprises qui composent l'industrie des services rémunérés de transport de personnes par automobile. Ces coûts sont adaptés à la taille des entreprises.

En incitant à la modernisation des pratiques d'affaires et à l'exploitation optimale des outils numériques, le nouvel encadrement légal mènera vraisemblablement, à moyen terme, à une réduction des coûts administratifs assumés par les entreprises de transport rémunéré de personnes par automobile, ce qui améliorera leur rentabilité.

²⁷ Ministère des Transports du Québec. *Analyse d'impact réglementaire – Projet de loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, 9 avril 2019.

²⁸ Selon le registre des entreprises du Québec, aucune entreprise de l'industrie, ce qui inclut notamment Uber, ne compte plus de 100 employés au Québec.

12. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Le Règlement proposé nécessite un minimum de mesures d'accompagnement.

Des mesures permettront aux différents intervenants de l'industrie du taxi d'être informés du nouvel encadrement législatif et réglementaire. Ces mesures consisteront en :

- la transmission aux intermédiaires en services de transport par taxi, aux entreprises qui exploitent une application mobile de services de transport de personnes, aux titulaires de permis de propriétaire de taxi et aux personnes titulaires d'un permis de chauffeur de taxi, d'une lettre résumant les effets de l'entrée en vigueur de la Loi et du Règlement;
- la mise en ligne d'une nouvelle section consacrée au transport rémunéré de personnes par automobile sur les pages Web du Ministère, de la Commission, de la Société et du Bureau ainsi que la mise à jour de toutes les sections qui apportent de l'information complémentaire aux entreprises et aux chauffeurs visés.

Des informations personnalisées sur les mesures transitoires inscrites au Règlement, complémentaires aux dispositions législatives visant le même objectif, seront transmises à tous les entrepreneurs de l'industrie, de manière concertée, par les quatre institutions publiques que sont le Ministère, la Société, la Commission et le Bureau du taxi de Montréal.

13. PERSONNE-RESSOURCE

Monsieur Normand Beauregard
Direction générale du transport terrestre des personnes
Ministère des Transports
700, boulevard René-Lévesque Est, 15^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Téléphone : 418 646-0700, poste 24705
Courriel : normand.beauregard@transport.gouv.qc.ca