

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

**Projet de loi concernant le transport
rémunéré de personnes par automobile**

Ministère des Transports

9 avril 2019



TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	3
a) Définition du problème.....	3
b) Proposition du projet.....	3
c) Répercussions.....	4
d) Exigences spécifiques.....	5
1. DÉFINITION DU PROBLÈME	5
2. PROPOSITION DU PROJET	6
3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES	7
4. ÉVALUATION DES RÉPERCUSSIONS	8
4.1. Description des secteurs touchés.....	8
4.2. Coûts pour les entreprises.....	9
4.2.1. Coûts supplémentaires.....	9
4.3. Économies pour les entreprises	10
4.4. Synthèse des coûts et des économies	12
4.5. Effets anticipés sur l'emploi	13
4.6. Avantages, bénéfices et inconvénients non économiques	14
4.7. Effets sur les organismes à but non lucratif.....	14
5. CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES	14
6. ADAPTATION AUX PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)	15
7. EFFET SUR LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES ET SUR LE COMMERCE EXTÉRIEUR	15
8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES	15
9. CONCLUSION	15
10. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	16
11. PERSONNE-RESSOURCE	16

SOMMAIRE

a) Définition du problème

- L'adoption, le 10 juin 2016, de la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi (2016, chapitre 22) a modifié la Loi concernant les services de transport par taxi (RLRQ, chapitre S-6.01) permettant notamment de faciliter la mise en œuvre de projets pilotes avec des entreprises proposant de nouveaux modèles d'affaires pour l'offre de services de mobilité par automobile, telles Uber, Téo Taxi et Netlift.
- Entre 2016 et 2018, plusieurs projets pilotes ont été mis en place afin de favoriser le développement et de moderniser l'industrie des services rémunérés de transport de personnes par automobile. Ces projets pilotes ont permis d'encadrer et de documenter 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 plate-forme 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).
- Il appert que cette façon de procéder a eu pour effet d'induire un climat d'incertitude auprès de tous les acteurs de l'industrie. Elle a mené à de multiples régimes d'encadrement inéquitables pour les différents segments d'une même industrie, tous affectés d'une grande lourdeur administrative et financière pour les entrepreneurs qui œuvrent au sein de cette filière et ayant pour conséquence de freiner l'émergence et l'adoption des pratiques innovantes qui permettraient d'améliorer la compétitivité de cette industrie ainsi que l'efficacité et la qualité des services offerts à la clientèle.
- 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.

b) Proposition du projet

- La loi proposée remplace la Loi concernant les services de transport par taxi (RLRQ, chapitre S-6.01). Elle établit un nouveau régime d'encadrement unique s'appliquant à l'ensemble des services rémunérés de transport de personnes par automobile.
- Le nouveau régime abolit la gestion de l'offre des services rémunérés de personnes par automobile réalisés au moyen de quotas du nombre de permis de propriétaire de taxi par agglomération.
- Pour une durée de trois ans, il met en place une redevance de 0,20 \$ prélevée sur le prix de chacune des courses rémunérées de transport de personnes par automobile pour assurer le financement de la modernisation de l'industrie du transport par automobile.
- Elle introduit de nouvelles autorisations visant le véhicule utilisé et le chauffeur attestant que le véhicule et son propriétaire, ainsi que le chauffeur, satisfont aux exigences s'appliquant au service rémunéré de personnes par automobile.

- En lieu et place des « intermédiaires en services de transport par taxi », le projet de loi instaure un nouveau statut d'entreprise : « les répondants de service de transport autorisé » auprès de la Commission des transports du Québec (CTQ). Ceux-ci auront la responsabilité de s'assurer du respect des conditions applicables aux véhicules ainsi qu'aux chauffeurs qualifiés enregistrés auprès d'eux.
- Le permis de chauffeur de taxi est remplacé par une attestation de chauffeur qualifié pouvant être délivrée soit par un répondant, soit, dans le cas des chauffeurs indépendants, par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Les conditions de délivrance seront uniformes.
- La loi introduit un nouveau statut d'entreprise désigné sous l'appellation de « répartiteur » dont l'activité d'affaires consiste à offrir des services de répartition des demandes de services à un ou plusieurs chauffeurs qualifiés indépendants de tout répondant.
- La loi encadre deux régimes de tarification des services de transport de personnes, soit le régime de tarification des courses au moyen d'un taximètre et une tarification dite dynamique permettant au passager de connaître le prix de la course au moment de la demander au moyen d'une application mobile.
- La loi et la réglementation qui en découlent fixent les conditions de délivrance d'une autorisation de répondant, de chauffeur qualifié et d'automobile ainsi que d'un enregistrement de répartiteur.

c) Répercussions

1. Perte de la valeur des permis de propriétaire de taxi.
2. Mise en place d'une redevance de 0,20 \$ sur chaque course rémunérée réalisée, et ce, pour une durée de trois ans. Le versement de cette redevance sera harmonisé avec celui des taxes de vente et n'engendre pas de répercussions pour les chauffeurs en vertu du présent projet de loi.
3. Réduction des coûts d'autorisation pour les répondants d'un système de transport de personnes par automobile :
 - Réduction des délais et de l'incertitude grâce à la prévisibilité des conditions d'autorisation et des exigences.
 - Simplification des registres et des rapports exigés.
 - Élimination des droits exigibles pour l'utilisation d'une application mobile et des registres requis pour en établir le montant trimestriel à verser.
4. Réduction des frais d'exploitation d'un véhicule autorisé :
 - Élimination des coûts liés à l'achat ou à la location d'un permis de propriétaire de taxi.
5. Réduction des coûts pour l'obtention de l'autorisation de conduire un véhicule de transport de personnes par automobile pour ceux qui choisissent de s'enregistrer auprès d'un répondant :
 - Réduction et internalisation possibles par les répondants des coûts de formation et d'examen, de vérification des antécédents judiciaires et des coûts liés aux formalités administratives.

d) Exigences spécifiques

La souplesse offerte aux travailleurs autonomes et aux petites et moyennes entreprises, qui constituent l'essentiel de l'industrie des services de transport rémunéré de personnes, notamment la possibilité pour les regroupements de s'enregistrer à titre de simple « répartiteur », l'élimination des agents « propriétaires de permis de taxi » et l'enregistrement possible d'un chauffeur auprès d'un « répondant », sont autant de mesures qui réduiront la lourdeur des formalités administratives et les barrières financières à l'entrée dans la profession. Les services de délivrance d'autorisations, de permis et d'attestations offerts par la SAAQ demeurent disponibles et seront allégés.

Les exigences à l'endroit des chauffeurs qualifiés seront harmonisées avec celles des autres provinces qui usent de cette compétence elles-mêmes. En matière d'antécédents criminels, un comité d'examen est mis en place pour apporter plus de souplesse dans l'application des conditions.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

L'essentiel de l'encadrement légal de l'industrie du taxi date des années 1970. À cette époque, à la demande de l'industrie du transport par taxi, le gouvernement a gelé la délivrance des permis de taxi dans les agglomérations afin de garantir une juste part de marché aux exploitants en place. Cette situation de gestion de l'offre, qui existe encore aujourd'hui, a eu pour effet le développement d'un marché secondaire des permis de taxi délivrés qui sont transigés comme des actifs financiers dont la valeur fluctue en fonction de l'offre et de la demande, parfois sans lien direct avec l'activité de taxi sur laquelle il repose. Depuis le 15 novembre 2000, les nouveaux permis de propriétaire de taxi sont délivrés pour une durée maximale de cinq ans et ils sont non transférables. De ce fait, ce type de permis ne prend pas de valeur et ne peut être hypothéqué. On dénombre 213 de ces permis qui sont utilisés pour offrir des services réguliers de taxi. Les 352 autres permis non transférables sont restreints au transport pour besoin particulier destiné aux personnes handicapées et à leurs accompagnateurs.

En 1983, le gouvernement a adopté la Loi sur le transport par taxi. Afin de pallier certaines difficultés économiques de l'industrie du taxi, de nouveaux marchés lui ont été ouverts, tels le transport adapté, le transport collectif et d'autres formes de transport sous contrat.

Aujourd'hui, l'industrie du transport par taxi est composée des propriétaires de taxi, des chauffeurs de taxi et des intermédiaires en services de transport par taxi. Depuis peu, d'autres entreprises offrent des services de répartition et d'appariement entre chauffeurs et passagers potentiels, sur application mobile, apparentés à des services de taxi.

La Loi concernant les services de transport par taxi (RLRQ, chapitre S-6.01), sous la responsabilité du ministre des Transports, encadre le transport rémunéré de personnes par automobile. Elle interpelle également plusieurs organismes. Ainsi, la CTQ assume la responsabilité de la délivrance des permis de propriétaire de taxi et des permis d'intermédiaire pour ceux qui exploitent leur entreprise à l'extérieur de l'île de Montréal et de la fixation des tarifs de taxi. La SAAQ est responsable de l'immatriculation des véhicules de taxi, de la délivrance du permis de conduire et du permis de chauffeur de taxi. De plus, Contrôle routier Québec (CRQ) s'assure de la surveillance et du contrôle du transport routier des personnes dans le but de prévenir et de réprimer les infractions aux lois et règlements régissant cette industrie, partout au Québec, sauf sur l'île de Montréal.

La Ville de Montréal, à titre d'autorité municipale autorisée par la loi, exerce des pouvoirs de réglementation et de contrôle du transport par taxi, par l'entremise de la société municipale nommée Bureau du taxi de Montréal (BTM). À noter que le BTM délivre les permis de chauffeur de taxi et d'intermédiaire pour ceux qui exploitent leur entreprise sur l'île de Montréal.

L'adoption, le 10 juin 2016, de la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi (LQ 2016, chapitre 22) a modifié la Loi concernant les services de transport par taxi (RLRQ, chapitre S-6.01) permettant notamment de faciliter la mise en œuvre de projets pilotes avec des entreprises proposant de nouveaux modèles d'affaires pour l'offre de services de mobilité par automobile telles Uber et Téo Taxi.

Entre 2016 et 2018, plusieurs projets pilotes ont été mis en place afin de favoriser le développement et de moderniser l'industrie des services rémunérés de transport de personnes par automobile. Ces projets pilotes ont permis d'encadrer et de documenter 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 plate-forme numérique commune sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (RLRQ, chapitre S-6.01, r. 2.02), la révision du statut en vertu du droit du travail 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).

Bien que ces projets pilotes aient pour finalité d'étudier différentes avenues, il est important de noter que beaucoup des données recueillies sont confidentielles et ne peuvent donc pas être diffusées dans le contexte de la présente analyse.

Il semble que cette façon de procéder ait eu pour effet d'induire un climat d'incertitude auprès de tous les acteurs de l'industrie. Elle a mené à de multiples régimes d'encadrement inéquitables pour les différents segments d'une même industrie, tous affectés d'une grande lourdeur administrative et financière pour les entrepreneurs au sein de cette filière, et ayant pour conséquence de freiner l'émergence et l'adoption des pratiques innovantes qui permettraient d'améliorer la compétitivité de cette industrie ainsi que l'efficacité et la qualité des services offerts à la clientèle.

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 de citoyens et des entreprises.

2. PROPOSITION DU PROJET

La loi proposée remplace la Loi concernant les services de transport par taxi (RLRQ, chapitre S-6.01). Elle établit un nouveau régime d'encadrement unique s'appliquant à l'ensemble des services rémunérés de transport de personnes par automobile.

Le nouveau régime abolit la gestion de l'offre des services rémunérés de personnes par automobile. Par conséquent, il ne reconduit pas les agglomérations de taxi ni les quotas du nombre de permis de taxi dans les agglomérations. Il modifie aussi les pouvoirs d'encadrement des activités de taxi octroyés à la Ville de Montréal.

Elle introduit de nouvelles autorisations visant le véhicule utilisé et le chauffeur attestant que le véhicule et son propriétaire, ainsi que le chauffeur, satisfont aux exigences s'appliquant au service rémunéré de personnes par automobile.

En lieu et place des « intermédiaires en services de transport par taxi », le projet de loi instaure un nouveau statut d'entreprise : « les répondants de service de transport autorisé » agissant comme répondants pour les chauffeurs de taxi qui leur sont associés à titre de partenaires-chauffeurs ou d'employés chauffeurs, auprès de la CTQ.

Les répondants auront la responsabilité de s'assurer du respect, par les chauffeurs, des conditions qui leur sont applicables (formation, probité, santé, qualification, permis de conduire) pour offrir des services de transport rémunéré de personnes dans le cadre d'un système de transport de personnes autorisé par la CTQ. Il en est de même des véhicules utilisés (modèle, âge, entretien mécanique, état, propreté, assurance et immatriculation).

Le permis de chauffeur de taxi est remplacé par une attestation de chauffeur qualifié pouvant être délivrée soit par un répondant, soit, dans le cas des chauffeurs indépendants, par la SAAQ. Les conditions de délivrance seront uniformes et simplifiées.

La loi introduit un nouveau statut d'entreprise, désigné sous l'appellation de « répartiteur », dont l'activité d'affaires consiste à offrir des services de répartition des demandes de services à un ou plusieurs chauffeurs qualifiés par la SAAQ, et donc indépendants de tout répondant.

La loi prévoit que deux régimes de tarification des services de transport de personnes peuvent être offerts pour une course, par tout chauffeur qualifié, au moment de l'appel de l'utilisateur. La première option reconduit le régime actuel de tarification des courses par taxi fixée par la CTQ :

- Taximètre;
- Demande de course hélée, par téléphone ou poste d'attente.

La deuxième option de tarification introduite à la loi, dite tarification dynamique, est applicable si un moyen technologique permettant au passager de connaître à l'avance le prix de la course est utilisé au moment de demander la course auprès d'un répondant, d'un répartiteur ou d'un chauffeur qualifié.

La loi et la réglementation qui en découle fixent les conditions de délivrance d'une autorisation de répondant ou d'enregistrement d'un répartiteur par la CTQ.

Enfin, le projet de loi prévoit, pour une durée de trois ans, la mise en place d'une redevance de 0,20 \$ prélevée sur le prix de chacune des courses rémunérées de transport de personnes par automobile pour assurer le financement de la modernisation de l'industrie du transport par taxi existant avant l'entrée en vigueur du présent projet de loi.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Aucune option non législative n'a été envisagée considérant l'ampleur des changements à réaliser pour atteindre les objectifs gouvernementaux de prévisibilité juridique, d'équité, d'allègement administratif et d'innovation.

4. ÉVALUATION DES RÉPERCUSSIONS

4.1. DESCRIPTION DES SECTEURS TOUCHÉS

L'industrie des services rémunérés de personnes par automobile regroupe l'industrie des services de taxi 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 transport.

L'industrie traditionnelle du taxi est composée de 54 intermédiaires en services de transport par taxi (répartiteurs), d'environ 6 500 titulaires¹ de permis de propriétaire de taxi qui exploitent 8 367 véhicules taxis de tous types (régulier, limousine, adapté et autres), conduits par environ 16 005 chauffeurs titulaires d'un permis de chauffeur de taxi en règle, dont 8 293 sur le territoire de l'île de Montréal et 7 712 chauffeurs dans le reste de la province.

L'industrie des services de mobilité par automobile personnelle offerts au moyen d'une application mobile compte pour l'instant une seule entreprise : Uber. Celle-ci réunit quelques milliers de chauffeurs partenaires dont l'activité hebdomadaire varie de quelques heures jusqu'à une activité professionnelle intensive à raison de 60 heures par semaine et plus. Près de 1 000 chauffeurs de taxi sont également partenaires Uber².

Une jeune entreprise québécoise, Eva, a récemment franchi toutes les étapes d'autorisation pour entrer sur le marché des services de mobilité par automobile personnelle offerts au moyen d'une application mobile.

Trois écoles de formation offrent des services de formation aux aspirants chauffeurs de taxi.

Les données historiques démontrent que la valeur des permis de propriétaire de taxi a fait l'objet d'une bulle spéculative entre les années 2000 et 2015. L'évolution de cette valeur marchande des permis est tributaire d'un marché secondaire hors du contrôle gouvernemental. L'arrivée d'Uber, en 2014, a créé de l'incertitude quant au maintien de la réglementation en vigueur et a assurément eu une influence à la baisse sur la valeur des permis.

Tableau 1 – Valeur des permis de propriétaire de taxi au 19 mars 2019

Type de permis	Permis actifs	Valeur moyenne (milliers de \$)	Valeur totale (millions de \$)
Régulier	7 500	99,8	748,7
Taxis spécialisé limousine	129	114,8	15,7
Limousines de grand luxe (art. 143)	124	43,9	5,3
Limousines hors quota (art. 146)	48	148,8	7,1
Total	7 801		776,8

Source : Commission des transports du Québec

À ces permis s'ajoutent des permis non transférables, sans valeur (213 permis réguliers et 352 permis pour besoin particulier).

¹ Il y a 6 270 titulaires de permis transférables.

² Source : Revenu Québec

4.2. COÛTS POUR LES ENTREPRISES

4.2.1. COÛTS SUPPLÉMENTAIRES

LES RÉPONDANTS

Le statut de répondant vient en quelque sorte remplacer celui d'intermédiaire en services de transport par taxi. Toutefois, par rapport aux intermédiaires, les répondants disposeront de pouvoirs accrus pour autoriser une personne à agir comme chauffeur qualifié. Il en est de même pour les voitures.

Les conditions à satisfaire pour une entreprise qui souhaite agir comme répondant autorisé à gérer un système de transport de personnes par automobile auprès de la CTQ sont largement inspirées de celles qui s'appliquent actuellement pour les intermédiaires et pour Uber en vertu du projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile.

Obligations supplémentaires de chaque entreprise répondante :

- Faire la démonstration auprès de la CTQ qu'elle dispose des ressources et qu'elle sera en mesure de remplir les obligations qui lui incomberont à titre de répondante d'un système de transport sur le territoire qu'elle se propose de desservir, au moyen du nombre maximal d'automobiles autorisées et de chauffeurs qualifiés inscrits qu'elle prévoit.

Les coûts de cette démonstration sont relativement faibles, puisqu'il s'agit essentiellement d'une présentation d'un ensemble d'informations déjà requises par l'entreprise dans le montage de son projet. Elle est estimée à moins de 10 000 \$. Il s'agit d'une dépense non récurrente.

LES INTERMÉDIAIRES (RÉPARTITEURS)

Les intermédiaires qui agiront à titre de fournisseurs de services de répartition entre les usagers et les chauffeurs qualifiés indépendants seront assujettis à des exigences minimales d'identification auprès de la CTQ.

LES PROPRIÉTAIRES DE PERMIS DE PROPRIÉTAIRE DE TAXI

L'abolition de la gestion de l'offre enlève toute valeur aux permis transférables actuels. Il s'agit d'un impact financier considérable sur les titulaires.

La valeur de ces permis aujourd'hui est d'environ 776 millions de dollars, selon la méthode et les hypothèses utilisées pour établir cette valeur.

LES CHAUFFEURS QUALIFIÉS

Le nouveau régime n'introduit aucune obligation supplémentaire pour les chauffeurs qualifiés par rapport à celles qui incombent aux chauffeurs de taxi actuels.

4.3. ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES

La disparition des agglomérations donnera la possibilité de faire moins de distance à vide et d'augmenter la rentabilité pour les chauffeurs. Cette nouvelle réalité conduira vraisemblablement à l'attractivité de la profession de chauffeur qualifié et donc à l'augmentation du nombre de travailleurs autonomes. Les activités traditionnelles de taxi deviendront ainsi plus concurrentielles face aux nouveaux services disponibles par application mobile, qui, rappelons-le, ne sont pas assujettis à de telles frontières. Par ailleurs, l'amélioration de la qualité des services entraînera vraisemblablement une augmentation des demandes de courses par taxi.

LES RÉPONDANTS

Les entreprises qui souhaitent agir comme répondants autorisés à gérer un système de transport de personnes par automobile bénéficieront d'une réduction de coût importante par rapport à la situation actuelle qui, en l'absence de balises légales, nécessitait de longs développements et de longues négociations empreintes d'un niveau d'incertitude élevé quant à la probabilité de convenir avec le gouvernement d'une entente limitée dans le temps et pour un territoire défini.

Les modalités de la plupart des obligations qui incomberont aux répondants seront précisées ultérieurement par voie réglementaire. Par contre, il est prévisible que celles-ci seront moins lourdes en ce qui a trait à la fréquence ou aux exigences que les modalités actuelles dans l'industrie du taxi et à l'intérieur des projets pilotes. Par exemple, certaines formations pourront prendre la forme de formation en ligne selon un contenu convenu avec l'autorité gouvernementale compétente plutôt qu'un nombre précis d'heures. De manière générale, la réglementation exprimera des objectifs à satisfaire plutôt que de prescrire des moyens à utiliser.

LES INTERMÉDIAIRES (RÉPARTITEURS)

La disparition des agglomérations telles qu'elles existent mènera vraisemblablement à la consolidation des centres de répartition et, à plus long terme, avec la généralisation des applications mobiles, à leur quasi-disparition sur le territoire, éliminant du même coup toutes les dépenses associées au maintien d'un lieu physique.

Le coût pour maintenir ces locaux n'a pas été estimé.

LES VÉHICULES

Dorénavant, les automobiles autorisées à offrir des services rémunérés de transport de personnes pourront être enregistrées auprès de la SAAQ³ comme c'est le cas actuellement, ou auprès d'un répondant. Par contre, il ne sera plus nécessaire d'être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi délivré par la CTQ, puisque ce permis est abrogé par la loi. Les exigences réglementaires applicables aux véhicules seront égales ou moindres que les exigences actuelles.

³ Certains des pouvoirs et responsabilités relevant de la SAAQ sont placés sous la responsabilité du BTM. Cet état de fait n'affecte en rien les analyses produites ici.

La possibilité d’inscrire une automobile auprès d’un répondant est susceptible de réduire les coûts d’enregistrement pour les propriétaires, puisque le répondant, une entreprise privée, aura tout avantage à améliorer son efficacité. De plus, les répondants pourraient internaliser leurs frais administratifs pour favoriser le recrutement et la rétention de leurs partenaires-chauffeurs. Évidemment, les répondants réunissant un grand nombre de véhicules seront à même de négocier des tarifs concurrentiels d’assurance accident et responsabilité.

En matière d’assurance pour les victimes d’un accident de la route, les propriétaires de véhicule seront tenus de contribuer au régime public d’assurance automobile selon le montant déterminé par la SAAQ en fonction du niveau de risque associé aux activités réalisées par les chauffeurs.

L’élimination des quotas du nombre de véhicules taxis en circulation aura pour effet direct de réduire les frais d’exploitation d’un véhicule d’une valeur pouvant atteindre 25 000 \$ par année, et même plus⁴.

Tableau 2 – Économie pour un véhicule autorisé par un répondant

Nature	Facteur de réduction	Économie potentielle par véhicule par année
Droits annuels payés à la CTQ pour exploiter un véhicule	Internalisation	Île de Montréal 10,90 \$ Ailleurs 109,00 \$
Vérification mécanique annuelle par un mécanicien accrédité	Suppression de l’exigence	65 \$
Inscription d’un véhicule (permis de taxi)	Internalisation	Île de Montréal 268,25 \$ Ailleurs 513,00 \$
Contribution d’assurance (875,86 \$, taxe incluse)	Économie d’échelle (négociation centralisée)	À préciser
Frais administratifs de la SAAQ		4,60 \$

LES CHAUFFEURS QUALIFIÉS

Le projet de loi prévoit une uniformisation des exigences que doivent satisfaire les aspirants chauffeurs qualifiés pour obtenir leur autorisation et la conserver. Par exemple, le nombre d’heures de formation requises pour conduire sur l’île de Montréal (150 heures) pourrait sensiblement diminuer. Les chauffeurs qui choisiront de s’inscrire auprès d’un répondant pourront aussi bénéficier de pratiques et de conditions plus concurrentielles, ce qui pourrait leur faire économiser des sommes substantielles.

⁴ Cette estimation tient compte de la valeur des permis dans certaines agglomérations de la région métropolitaine et des taux d’intérêt ou de rendement applicables à ce type d’investissement.

Tableau 3 – Modalités actuelles de la formation de base des chauffeurs de taxi

	Ville de Québec	Longueuil et Laval	Ville de Montréal
Durée	110 heures (dont 50 heures de toponymie)	60 heures	150 heures (dont 90 heures de toponymie)
Coût	725 \$	575 \$	1200 \$
Lieux	Centre de formation en transport de Charlesbourg (CFTC)	École du Taxi Centre de formation du transport routier de Saint-Jérôme (CFTR)	

Tableau 4 – Économie pour un chauffeur inscrit par un répondant

Nature	Facteur de réduction	Économie potentielle pour un chauffeur
Coût et temps de formation	Formation en ligne GPS Internalisation	De 875 \$ à 2 580 \$
Examen théorique de chauffeur qualifié SAAQ	Internalisation	28,50 \$
Certificat d'absence d'antécédents judiciaires	Économie d'échelle (entente)	100 \$
Délivrance d'un permis	Internalisation	28,00 \$
Procédure accélérée		22,30 \$
Renouvellement tous les deux ans	Internalisation	55,50 \$
Procédure accélérée		22,30 \$

4.4. SYNTHÈSE DES COÛTS ET DES ÉCONOMIES

- Perte de la valeur des permis de propriétaire de taxi.
- Réduction des coûts d'autorisation pour les répondants d'un système de transport de personnes par automobile :
 - Réduction des délais et de l'incertitude grâce à la prévisibilité des conditions d'autorisation et des exigences.
 - Simplification des registres et des rapports exigés.
 - Élimination des droits exigibles pour l'utilisation d'une application mobile et des registres requis pour en établir le montant trimestriel à verser. Le montant payé par Uber en 2018 est de 13,7 millions de dollars.
- Réduction des frais d'exploitation d'un véhicule autorisé :
 - Élimination des coûts liés à l'achat ou à la location d'un permis de propriétaire de taxi. Selon une estimation raisonnable, ce coût s'élève actuellement à 45 millions de dollars par année.
 - Suppression des coûts liés à l'inspection mécanique annuelle des véhicules.

4. Réduction des coûts pour l'obtention de l'autorisation de conduire un véhicule de transport de personnes par automobile pour ceux qui choisissent de s'enregistrer auprès d'un répondant :
- Réduction et internalisation possible par les répondants des coûts de formation et d'examen, de vérification des antécédents judiciaires et des coûts liés aux formalités administratives d'autorisation et de renouvellement. Le coût initial pour un aspirant chauffeur varie de 1 000 \$ à 2 700 \$ tandis que le prix du renouvellement du permis de chauffeur tous les deux ans est de 55,50 \$. Cela représente une facture totale annuelle d'environ 1,5 million, qui pourrait être réduite par un facteur de 2 à 5.

4.5. EFFETS ANTICIPÉS 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. 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 augmente. Il y a donc lieu de croire que la fin de la gestion de l'offre et la modernisation de l'encadrement légal de l'industrie apporteront un nouveau souffle dans toutes les régions du Québec. Cette augmentation se traduira par une augmentation du nombre de personnes totales employées par l'industrie.

Tableau 5 – Grille d'appréciation de l'effet sur l'emploi

√ Appréciation	Nombre d'emplois touchés
Effet favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le ou les secteurs touchés)	
√	500 emplois et plus
Analyse et commentaires	
<p>Le projet de loi contribuera à la création de nouveaux emplois avec l'augmentation des parts modales des services rémunérés de transport de personnes par automobile. Selon les déclarations d'Uber, ses partenaires-chauffeurs ont offert des services rémunérés de transport équivalant à 3 000 années-personnes durant la première année du projet pilote. Bien qu'une part de ces activités corresponde à un déplacement, il apparaît néanmoins que ce type de service répond à une demande et crée de l'emploi.</p> <p>D'autres facteurs s'ajoutent à la présente loi pour expliquer la création d'emplois anticipée, notamment la mise en place de modules d'enregistrement des ventes annoncée dans le budget 2017-2018, le vieillissement de la population et la tendance observable dans certains groupes démographiques à délaissier la propriété personnelle d'un véhicule comme image de réussite sociale.</p>	

4.6. AVANTAGES, BÉNÉFICES ET INCONVÉNIENTS NON ÉCONOMIQUES

L'introduction de plus de souplesse dans l'établissement de la tarification offerte aux usagers, désignée sous l'expression « tarification dynamique », n'impose aucune obligation aux acteurs de l'industrie. Les chauffeurs auront la possibilité de continuer à utiliser le taximètre. Par contre, ceux qui choisiront d'opter pour une application répondant aux exigences de la loi en matière de prévisibilité du prix de la course, établi en fonction de l'offre et de la demande au moment de l'appel de service, pourraient voir augmenter substantiellement leur revenu net.

Il semble établi aujourd'hui que ce mode de tarification permet une meilleure adéquation entre la demande des usagers et la disponibilité des services de transport de personnes par automobile, dans le temps et sur le territoire.

Une offre de service mieux ajustée à la demande est favorable à l'ensemble des acteurs économiques qui dépendent de cette offre pour assurer leur mobilité sur le territoire sans les contraintes associées aux autres modes de mobilité durable.

Il existe toutefois un risque que cette flexibilité s'opère au détriment des types de clientèle moins aisée ou vulnérable. C'est pourquoi la loi reconduit les pouvoirs réglementaires actuels et en introduit de nouveaux afin de pouvoir réguler la tarification appliquée par les répondants, si cela s'avère nécessaire.

La flexibilité offerte permettra aux lois 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.

4.7. IMPACTS SUR LES ORGANISMES À BUT NON LUCRATIF

Aucun impact financier n'est à prévoir pour les organismes à but non lucratif.

5. CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES

Les représentants des organismes suivants ont été rencontrés :

- Ville de Montréal
- Taxelco
- Uber
- Lyft
- Eva
- Netlift
- Hypra Taxi
- Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec (RITQ)
- Taxi 9000 Lévis
- Taxis du Grand Montréal Rive-Sud (TGM)
- Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal (RPTM)
- Association haïtienne de travailleurs du taxi (AHTT)
- Regroupement des travailleurs autonomes Métallos
- Société de transport de Laval (STL)
- Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)
- Réseau de transport de Longueuil (RTL)
- Association du transport urbain du Québec (ATUQ)
- Société de transport de Montréal (STM)

- Bureau du taxi de Montréal (BTM)
- Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi

Tous conviennent des objectifs de la réforme proposée.

Des échanges continus ont également eu lieu à tous les niveaux avec la CTQ et la SAAQ, y compris Contrôle Routier Québec (CRQ).

6. ADAPTATION AUX PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Au sein de l'industrie du taxi, la majorité des acteurs sont des petites entreprises ou des travailleurs autonomes. Les mesures prévues au projet de loi et leurs impacts ont donc été évalués en conséquence. Par ailleurs, le projet de loi proposé entraîne une réduction des coûts pour les entreprises et, à cet égard, il n'y a pas lieu de prévoir des mesures particulières aux PME.

7. EFFET SUR LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES ET SUR LE COMMERCE EXTÉRIEUR

Ce projet vise à mettre en place un environnement d'affaires moderne et offre une plus grande variété de services de transport rémunéré de personnes par automobile, ce qui favorise la compétitivité des entreprises.

Puisque l'industrie du taxi est de compétence provinciale au Québec, le projet de loi proposé n'affecte pas le commerce avec les partenaires économiques du Québec. Il ne comporte aucune norme plus contraignante que celles des principaux partenaires commerciaux du Québec, notamment l'Ontario, les autres provinces et territoires canadiens et les États américains limitrophes, considérant que pour ces partenaires, le taxi est de compétence municipale ou régionale.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Le projet de loi proposé ne nécessite aucune mesure pour harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario.

- Fondements et principes de bonne réglementation

Le projet de loi proposé ne comporte aucun coût important supplémentaire ni manque à gagner pour les entreprises, y compris les PME. Le projet respecte en ce sens les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allégement réglementaire et administratif.

9. CONCLUSION

La présente analyse d'impact réglementaire démontre que les mesures proposées auront des effets positifs sur l'industrie des services rémunérés de transport de personnes par automobile. Elles réduiront la barrière à l'entrée pour les aspirants chauffeurs et les frais d'exploitation d'un véhicule autorisé, instaurera une plus grande équité entre les différents segments de l'industrie, contribuera à une augmentation des revenus nets des chauffeurs de taxi, favorisera une saine concurrence dont bénéficieront les usagers, et ouvrira la voie à l'innovation.

Le nouveau cadre législatif proposé répond à un besoin de mobilité de la population, et sa présence s'inscrit dans un horizon à long terme.

10. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Le projet de loi proposé nécessite des mesures d'accompagnement.

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

- La transmission, aux principales associations de taxi, aux centres de formation et aux prêteurs hypothécaires, d'une lettre résumant la nouvelle législation et un lien Internet pour obtenir de la documentation de référence;
- Une mise à jour de la section « taxi » sur la page Web du Ministère, de la CTQ et de la SAAQ;
- Une proposition au BTM de mettre à jour son site Internet.

11. 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 : 418 644-9140, poste 24705
Courriel : normand.beauregard@transport.gouv.qc.ca