

**Propositions de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain  
présentées à la Commission des transports et de l'environnement dans le  
cadre des auditions publiques sur le projet de loi n° 100, Loi modifiant  
diverses dispositions législatives concernant principalement les services  
de transport par taxi**



**26 mai 2016**

## **Préambule**

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain (la Chambre) compte plus de 7 000 membres. Sa mission est d'être la voix du milieu des affaires montréalais et d'agir pour la prospérité de la métropole. La Chambre s'engage dans des secteurs clés du développement économique en prônant une philosophie d'action axée sur l'engagement, la crédibilité, la proactivité, la collaboration et l'avant-gardisme. La Chambre est le plus important organisme privé au Québec voué au développement économique.

La Chambre remercie la commission d'avoir invité son président et chef de la direction, Monsieur Michel Leblanc, à venir présenter, en ce 26<sup>e</sup> jour de mai 2016, les propositions de la Chambre relatives au projet de loi n<sup>o</sup> 100.

## **Contexte**

Le milieu des affaires est depuis toujours un grand utilisateur de taxis, que ce soit par voie traditionnelle ou par l'usage récent d'applications. Cela explique sans doute pourquoi la Chambre a reçu un nombre inhabituellement élevé de réactions sur l'évolution du dossier de la réglementation de l'industrie depuis 18 mois.

Lors de la rencontre de consultation sur l'industrie du transport par taxi qui s'est tenue au Palais des congrès de Montréal le 8 juillet 2015, la Chambre s'est fait l'écho des frustrations vécues par les usagers de la communauté d'affaires qui lui ont été rapportées. Par ailleurs, les représentants de l'industrie du taxi, d'Uber et de Téo Taxi ont tous été invités à venir s'exprimer à la tribune de la Chambre.

En février et mars 2016, le gouvernement du Québec a tenu une commission parlementaire sur le transport rémunéré de personnes par automobile. Cette consultation avait pour but de déterminer les modalités de l'encadrement de ce secteur d'activité. La Chambre avait alors déposé (le 23 février) un mémoire à la Commission des transports et de l'environnement à ce sujet comportant sept recommandations (voir en annexe).

Les consultations ont mené au projet de loi 100 (PDL 100), Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les services de transport par taxi, déposé à l'Assemblée nationale le 12 mai 2016 par le ministre Jacques Daoust.

## **Introduction**

La Chambre a toujours appuyé l'intention du gouvernement de régulariser le transport rémunéré de personnes par automobile afin de rendre le système plus équitable et s'assurer de percevoir l'entièreté des taxes et des impôts applicables. Dans un contexte où de nouveaux modèles d'affaires ont commencé à émerger, le système qui régit l'industrie du taxi devait être ajusté pour éliminer les diverses interprétations sur ce qui constitue le transport rémunéré de personnes.

Toutefois, tel qu'il est rédigé, le PDL 100 ne correspond pas aux attentes de la communauté d'affaires de la métropole. Il n'offre pas de solution de long terme qui permettrait de sortir du système de quotas en vigueur. Pourtant, ce système dysfonctionnel est le grand responsable de l'inertie qui a caractérisé l'industrie du taxi, entraîné des frustrations chez les usagers et engendré une hausse démesurée de la valeur des permis.

Par ailleurs, la Chambre avait recommandé au gouvernement d'adopter une approche reposant sur le rachat des permis de propriétaire de taxi en finançant partiellement cette mesure par une « taxe de rachat » par course appliquée à tous les chauffeurs. Nous prenons acte que le gouvernement a refusé de poursuivre sur cette voie pour des raisons de coûts.

Partant de la volonté du gouvernement de préserver un système de permis, la Chambre estime néanmoins qu'il est encore possible de trouver un cadre réglementaire qui permettrait de favoriser la coexistence de différents modèles et d'encourager l'émergence de joueurs novateurs au sein de l'industrie.

Pour cette raison, la Chambre demande à ce que le projet de loi soit modifié afin de permettre l'émission de différentes classes de permis de taxi.

### **1. Instauration d'un système à deux classes de permis**

La Chambre recommande au gouvernement d'inclure dans son projet de loi une formule maintenant l'existence des permis de taxi actuels tout en permettant l'entrée de nouveaux acteurs exerçant selon un modèle d'affaires distinct.

Si elle était appliquée au projet de loi, la proposition de la Chambre exigerait que toute personne qui désire transporter des citoyens contre rémunération détienne un permis de taxi. La loi définirait toutefois deux classes de permis. Une première classe, que nous appellerons classe A, se rapprocherait du permis de propriétaire actuellement sur le marché. Le détenteur d'un permis de classe A, ou encore celui qui en fait la location, bénéficierait de privilèges exclusifs, qui sont énumérés dans le tableau I. Les permis de classe B seraient destinés aux chauffeurs de réseaux de transport privés (RTP). Ces RTP pourraient opérer au Québec à condition qu'ils remplissent certaines obligations définies par la loi. Les obligations liées à chaque classe de permis sont énumérées dans le tableau II.

| <b>Tableau I</b>  |                        |                 |
|---|------------------------|-----------------|
| <b>Proposition d'un système à deux classes pour le transport rémunéré de personnes par automobile</b> |                        |                 |
| <b>Privilèges</b>   | <b>Classe A</b>        | <b>Classe B</b> |
| 1. Hébergement sur rue  | √                      |                 |
| 2. Accès aux aires d'attente  | √                      |                 |
| 3. Contrats gouvernementaux et institutionnels  | √                      |                 |
| 4. Accès aux voies réservées sur le territoire métropolitain  | √                      |                 |
| 5. Lignes de communications directes dans des endroits publics  | √                      |                 |
| 6. Accès aux clients via une application  | √                      | √               |
| 7. Variation des tarifs en fonction des périodes d'achalandage  | √ (sur app. seulement) | √               |

Les détenteurs de permis de classe A bénéficieraient ainsi de plusieurs avantages concurrentiels, dont l'accès aux aires d'attente réservées aux taxis et la possibilité de prendre des courses sur la rue. Seules les voitures de taxi avec un permis de classe A pourraient participer aux appels d'offres du gouvernement, notamment pour l'obtention de contrats de transport adapté. Également, seules les entreprises de taxis regroupant des chauffeurs avec des permis de classe A pourraient offrir des systèmes de communications directes pour commander un service de taxi dans un endroit public, comme par exemple un hôtel ou un centre d'achats.

Les quotas encadrant le nombre de permis en circulation demeureraient applicables aux permis de classe A, tout comme les délimitations territoriales modifiées, telles que proposées dans le projet de loi. La Chambre propose cependant de permettre à un taxi de classe A qui viendrait de terminer une course en dehors de son territoire de prendre des clients pour revenir dans son territoire d'origine. Cela permettrait de réduire le nombre de déplacements « à vide », qui font perdre temps et argent aux chauffeurs de taxi, tout en générant des émissions de gaz à effet de serre.

Cette proposition a pour objectif d'ouvrir le marché et de le rendre plus concurrentiel. Ce système permettrait aux chauffeurs qui voudraient pratiquer le transport rémunéré de personnes par automobile à temps partiel de le faire, et aux chauffeurs de taxi actuellement détenteurs d'un permis d'être concurrentiels.

## **2. Offrir des tarifs modulables et réglementés**

La Chambre a proposé dans son mémoire déposé en février dernier, une modulation des tarifs selon l'achalandage ou le moment de la journée (jour-soir-nuit). Nous saluons donc la proposition du PDL 100 de permettre une variation des tarifs selon la période du jour, les agglomérations ainsi que le type de service de transport et le moyen d'en faire la demande. La position de la Chambre, tout comme celle du gouvernement, implique l'imposition d'un tarif de base qui serait additionné à un tarif modulable applicable aux deux types de permis, à condition que les courses soient réglées via une application et un paiement par carte de crédit. Cependant, la Chambre suggère d'exclure

les transports adaptés par taxi de la formule de tarifs modulables, étant donné que ces déplacements répondent à un besoin de mobilité qui n'a que très peu d'alternatives dans les systèmes de transport collectif.

| <b>Tableau II</b>   |                 |                 |
|---|-----------------|-----------------|
| <b>Obligations relatives à l'exploitation d'un permis de taxi selon sa classe</b> |                 |                 |
| <b>Obligations</b>  | <b>Classe A</b> | <b>Classe B</b> |
| 1. Respect de limites territoriales révisées pour éviter les voyages à vide       | ✓               |                 |
| 2. Paiement des taxes (TPS et TVQ) dès le premier dollar de revenu                | ✓               | ✓               |
| 3. Preuve d'assurance   | ✓               | ✓               |
| 4. Vérification des antécédents judiciaires                                       | ✓               | ✓               |
| 5. Preuve d'inspection annuelle du véhicule                                       | ✓               | ✓               |
| 6. Respect d'une limite d'âge pour les véhicules                                  | ✓               | ✓               |
| 7. Obtention d'une plaque T   | ✓               |                 |
| 8. Paiement d'une contribution spéciale à la SAAQ                                 |                 | ✓               |
| 9. Limite du nombre d'heures de travail consécutives                              | ✓               | ✓               |
| 10. Formation en classe ou en ligne   | ✓               | ✓               |

Nous considérons que l'ouverture du marché à une véritable concurrence entraînera une variation salutaire du prix des courses en fonction du moment de la journée et du calendrier. Des prix plus élevés pourraient ainsi inciter un plus grand nombre de chauffeurs à offrir leurs services en période de pointe. On pourrait s'attendre à ce que le prix d'équilibre baisse en période hors pointe.

Il reviendra au régulateur de s'assurer qu'aucun cartel ou oligopole ne tente de fixer les prix et que les montants soient clairs et convenus à l'avance. Dans l'éventualité où le jeu de la concurrence n'arriverait pas à endiguer des hausses démesurées, le gouvernement pourrait fixer des prix plafonds.

### **3. Exiger le paiement des taxes pour tous**

La Chambre souscrit pleinement à l'objectif du gouvernement de s'assurer du plein paiement de la TPS et de la TVQ. La Chambre proposait d'ailleurs en février dernier que le gouvernement exige que tous les intermédiaires de taxi, y compris les entreprises qui offrent un service de répartition au moyen d'une application numérique, communiquent trimestriellement les données relatives au nombre de courses et aux recettes totales gagnées par chaque chauffeur/partenaire, accompagnées du numéro d'assurance sociale qui s'y rattache.

Cette obligation s'appliquerait à tous les détenteurs de permis, qu'ils soient de classe A ou B. Ces taxes s'appliqueraient dès le premier dollar de revenu, et par conséquent, même si les gains totaux d'un chauffeur ayant le statut de travailleur autonome ne dépassent pas 30 000 \$ au terme d'une année fiscale.

#### **4. Faire de la sécurité une priorité**

La question de la sécurité des passagers et des chauffeurs est fondamentale. Tous conviennent que les dossiers des chauffeurs et les polices d'assurance doivent être le plus à jour possible et vérifiés périodiquement. La loi devra exiger pour les deux classes de permis une inspection mécanique des véhicules tous les ans. L'exigence concernant l'âge maximal des véhicules actuellement fixée par le Bureau du taxi de Montréal devrait s'appliquer aux deux classes.

Dans un système de permis à classes multiples, les chauffeurs désirant faire du taxi auraient l'obligation de démontrer lors de l'obtention du permis que leur profil judiciaire est vierge.

En ce qui a trait à l'immatriculation, les chauffeurs de taxi de classe A devraient, à l'instar des détenteurs de permis actuels, immatriculer leur automobile avec une plaque T. Rappelons que dans le cadre des permis de classe A, une voiture pourrait être conduite par un ou plusieurs conducteurs. Cette situation est peu probable avec le modèle des RTP, puisqu'il repose sur l'utilisation d'un véhicule personnel pour faire du taxi. Les détenteurs de permis de classe B devraient donc être exemptés de cette obligation. Toutefois, une taxe spéciale devrait être prélevée auprès des détenteurs de permis de classe B aux fins de contribution à la SAAQ en compensation des risques additionnels liés au transport rémunéré de personnes. Une contribution en fonction du millage de course ou du revenu permettrait de relier cette contribution au risque encouru.

Par ailleurs, la Chambre estime que les évaluations faciles et rapides qui peuvent être effectuées grâce aux nouvelles applications contribueront au sentiment de sécurité des usagers et des chauffeurs et permettront de détecter les comportements inadéquats ou délinquants. Des clients insatisfaits ou des chauffeurs qui auraient servi des clients au comportement déplacé pourront signaler la situation plus facilement.

Finalement, le gouvernement devrait mettre en place un mécanisme qui limiterait le nombre d'heures consécutives que passe un chauffeur derrière son volant, et ce, dans le but d'augmenter davantage la sécurité des passagers et des chauffeurs. La Ville de Chicago a adopté une telle réglementation en 2014, limitant à 10 les heures de travail consécutives par tranche de 24 heures.

#### **5. Permettre des formations plus souples**

L'adoption du PDL 100 constitue une excellente occasion de revoir la formation requise pour les chauffeurs de taxi. À l'heure actuelle, il est exigé pour un chauffeur de taxi de suivre une formation de 150 heures pour pratiquer à Montréal, 110 heures à Québec et 60 heures pour les autres régions du Québec. La formation de base de 60 heures permet aux chauffeurs de se familiariser avec le système, les tâches administratives à accomplir, l'attitude professionnelle à adopter, le service client et le service aux personnes à mobilité réduite.

S'ajoutent à cela 90 heures de formation toponymique pour Montréal et 50 pour Québec. Cette formation, avec la présence d'un système de géolocalisation par satellite (GPS) dans pratiquement chaque voiture de taxi, est devenue caduque.

La Chambre est d'avis que seule une formation de base devrait être exigée et que celle-ci devrait pouvoir être suivie en ligne à la suite de la réussite d'un examen, lui aussi effectué en ligne. Une méthode semblable existe déjà pour l'obtention d'une carte de conducteur de bateau (permis de bateau), pour laquelle les plaisanciers en formation peuvent étudier à leur rythme, sans avoir à imposer à leur emploi du temps les contraintes d'une leçon en classe.

Dans la mesure où le gouvernement déciderait de maintenir une formation en classe obligatoire pour ceux qui désirent obtenir un permis de classe A, il pourrait toutefois l'assouplir afin de réduire les coûts qui doivent être déboursés pour la suivre.

## **6. Se préparer au transport automatisé sans chauffeur**

Le plus puissant moteur d'innovation dans une industrie demeure le jeu de la concurrence, comme l'a démontré l'évolution rapide de l'industrie du taxi au cours des derniers mois. Le PDL 100 impose un modèle unique, alors que l'innovation se nourrit justement de la coexistence de plusieurs modèles. Le projet de loi devrait être ajusté pour permettre cette coexistence et même ouvrir la porte à d'autres modèles en devenir.

Dans un contexte où la voiture autonome est en mode test dans certaines juridictions en Amérique du Nord, on peut déjà voir venir le prochain bouleversement qui touchera le covoiturage et l'industrie du taxi. Il est impératif que les orientations du gouvernement lancent un message ouvert sur l'innovation et la créativité, qui permettra d'envisager le futur sans revivre les tensions des derniers mois.

Le gouvernement souhaite faire du Québec une économie numérique attrayante, ouverte et reconnue à l'échelle internationale pour son savoir et ses innovations, une position qu'endosse la Chambre. L'annonce récente du Plan d'action en économie numérique lance un signal fort sur l'urgence pour le secteur privé d'accélérer sa transition vers le numérique et l'importance d'adapter ses modèles d'affaires aux nouvelles réalités du marché, et ce, dès maintenant. Nos entreprises accusent un retard en matière d'économie numérique alors que la métropole regorge de talents et d'atouts stratégiques dans ce secteur. C'est exactement ce que l'entreprise Uber a su démontrer de même que le créneau dans lequel s'est développé Téo Taxi.

Lors du point de presse qui a suivi le dévoilement du Plan d'action en économie numérique du gouvernement, le 20 mai, le premier ministre Philippe Couillard a rappelé que les échanges des derniers mois au sujet d'Uber et de l'industrie du taxi n'étaient rien en comparaison avec ce qui s'en vient « à la porte », selon ses propres dires, soit les voitures sans conducteur et de nouveaux bouleversements à prévoir dans l'industrie du taxi.

La revue du cadre réglementaire constituait une excellente occasion de se préparer à la transformation encore plus fondamentale qui touchera l'industrie. De nombreux fabricants automobiles ont déposé des demandes pour tester leurs propres prototypes. Google a pour objectif de commercialiser ses voitures au plus tard en 2020. À la mi-mai, la Ville de Toronto lançait une étude d'impact des véhicules autonomes dans les grandes villes. Google et son Google Car ont jusqu'ici accumulé 2,4 millions d'heures d'essais routiers. Uber a également commencé à tester une voiture sans chauffeur dans les rues de Pittsburgh.

Le PDL 100 devrait donc être structuré pour éventuellement permettre l'ajout d'un permis de classe C pour les véhicules sans conducteur faisant du transport rémunéré de personnes. Il ne s'agit pas de répondre immédiatement à toutes les questions que soulèvera cette grande révolution des transports, mais de s'y préparer.

## Conclusion

La Chambre maintient qu'il serait souhaitable pour moderniser l'industrie du taxi d'abolir le système de quotas afin d'ouvrir complètement le marché à la concurrence. Le système actuel de permis de propriétaire de taxi n'est pas un mécanisme efficace pour encadrer le transport rémunéré des personnes et stimuler l'innovation. Il a mené à une surenchère démesurée du prix des permis sur le marché secondaire rendant difficile la sortie du système.

Les tensions actuelles résultent d'un système qui a trop longtemps isolé les acteurs de l'industrie des attentes des clients. On doit sortir de ce système et faire en sorte que le nouveau régime incite à l'innovation et à la satisfaction des clients. Il faut surtout s'assurer de ne pas s'empêtrer davantage.

La solution à cet épineux dossier existe et le gouvernement doit faire preuve d'audace et de sagesse. Le Québec doit intégrer la nouvelle ère du modèle numérique. Comme le soulignait le premier ministre Philippe Couillard dans le Plan d'action en économie numérique, l'émergence de technologies numériques novatrices continuera de bouleverser les façons de faire des entreprises et des consommateurs québécois au cours des prochaines années.

Lorsque le premier ministre affirme que le Québec entend être un acteur qui profitera pleinement des occasions d'affaires créées par les nouvelles tendances mondiales en matière de numérique, le PDL 100 en est le premier test. Il faut le réussir.

Dans le contexte où le gouvernement souhaite imposer à tous l'obtention d'un permis de taxi, les ajustements proposés par la Chambre offrent l'avantage de permettre la continuité du système en vigueur en préservant une certaine valeur des permis existants et en intégrant les réseaux de transport privés existants et à venir au Québec.

Les modifications proposées seraient bénéfiques pour les clients, qui auraient accès à plus d'options. Elles le seraient aussi pour les chauffeurs à temps partiel des réseaux de transport privés qui veulent intégrer le marché ainsi que pour les chauffeurs de taxi, qui souhaitent le maintien du système, mais qui réclament néanmoins un allègement de leurs obligations réglementaires. Le système à deux classes de permis procurerait aux chauffeurs de taxi dits traditionnels des avantages concurrentiels indéniables.



## ANNEXE 1

### **Synthèse des recommandations de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain proposées à la Commission des transports et de l'environnement le 23 février 2016**

Recommandation n° 1 : Adopter un cadre réglementaire qui régit les nouvelles applications de transport rémunéré par automobile, applicable à tous les joueurs déjà présents, dont Uber, et à tout autre joueur qui pourrait s'établir à Montréal et au Québec.

Recommandation n° 2 : Adopter un cadre réglementaire qui reconnaît la valeur de l'innovation et définit les conditions à respecter pour le déploiement des services.

Recommandation n° 3 : Adopter un cadre réglementaire qui servira d'assise pour encadrer le déploiement des voitures automatisées (sans pilote) et rester à l'affût des avancées technologiques futures dans ce domaine.

Recommandation n° 4 : Racheter les 8 365 permis de propriétaire de taxi en finançant partiellement cette mesure par une « taxe de rachat » par course appliquée à tous les chauffeurs.

Recommandation n° 5 : Obliger les intermédiaires et les entreprises qui offrent un service de répartition au moyen d'une application numérique à soumettre des rapports trimestriels indiquant le nombre de courses et les recettes gagnées par les chauffeurs/partenaires et exiger que soient perçues les taxes de vente dès le premier dollar gagné, même si le travailleur ne prévoit pas gagner un revenu annuel dépassant les 30 000 dollars.

Recommandation n° 6 : Établir une méthode d'évaluation des chauffeurs, vérifier régulièrement les assurances, les dossiers judiciaires et l'état mécanique des véhicules, et mettre en place un mécanisme limitant le nombre d'heures consécutives que passent les chauffeurs derrière leur volant grâce à un système de régulation mis sur pied par le gouvernement, mais dont les frais seraient assumés par l'industrie.

Recommandation n° 7 : Appliquer le principe de tarification selon l'offre et la demande pour l'ensemble des véhicules de transport rémunéré de passagers de Montréal.