

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

**Projet de règlement modifiant le Règlement
sur le transport rémunéré de personnes par
automobile**

Ministère des Transports

28 juin 2022

SOMMAIRE EXÉCUTIF

La Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (LQ 2019, chapitre 18) (ci-après « la Loi ») a été sanctionnée le 10 octobre 2019 et la majorité de ses dispositions sont entrées en vigueur le 10 octobre 2020, ainsi que son Règlement d'application, le Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile (chapitre T-11.2, r.4) (« le Règlement »). La Loi a notamment intégré la notion d'accessoire gouvernemental permettant de distinguer si l'automobile qualifiée est en service pour le transport rémunéré de personnes. Cet accessoire doit être conforme au modèle prévu à l'annexe I du Règlement.

Actuellement, le seul modèle d'accessoire d'identification gouvernemental inclus à l'annexe I du Règlement est identifié comme « provisoire ». La présente modification consiste à introduire une nouvelle annexe au Règlement afin de présenter le modèle d'accessoire permanent développé par la Société de l'assurance automobile du Québec (« la Société »). Cet accessoire sera transmis graduellement aux propriétaires d'automobiles qualifiées concernés, actuels et futurs. Les deux modèles d'accessoire coexisteront parce que l'accessoire provisoire demeurera applicable aux nouvelles demandes et sera valide pendant une période de 90 jours en attendant l'émission de l'accessoire permanent. À des fins transitoires, il est proposé que, pour les automobiles déjà qualifiées, leur accessoire provisoire demeure valide pour une durée maximale de 90 jours suivant l'entrée en vigueur du Règlement.

La mesure proposée concerne les propriétaires d'automobiles qualifiées, mais n'est pas susceptible d'avoir un impact financier sur ceux-ci puisqu'aucun frais supplémentaire n'est facturé aux propriétaires d'automobiles touchés pour obtenir l'accessoire permanent en remplacement de l'accessoire provisoire et que cet accessoire leur est transmis par la poste.

Cette modification est nécessaire, puisque l'accessoire actuellement utilisé pour distinguer les automobiles qualifiées en service est provisoire et n'a été mis en place qu'à des fins transitoires, dans l'attente d'un accessoire permanent.

Par ailleurs, ces mesures n'ont aucun impact anticipé sur l'emploi et n'affectent pas la compétitivité des entreprises québécoises par rapport aux marchés voisins.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Le Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile (chapitre T 11.2, r.4) (« le Règlement ») est en vigueur depuis le 10 octobre 2020. Il est le règlement d'application de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (« la Loi »).

Sauf dans le cas d'un taxi, la Loi prévoit qu'un chauffeur qualifié doit apposer sur l'automobile qualifiée qu'il utilise pour offrir du transport rémunéré de personnes, l'accessoire prévu par règlement du gouvernement, fourni au propriétaire par la Société ou par le répondant auprès duquel l'automobile est inscrite. Cet accessoire permet de distinguer si l'automobile autorisée est utilisée ou non pour offrir du transport rémunéré de personnes. Chaque accessoire d'identification porte un numéro unique qui le relie à l'automobile qualifiée.

Actuellement, le Règlement prévoit, à son annexe I, un modèle d'accessoire d'identification gouvernemental que les chauffeurs d'automobiles qualifiées, autres que des taxis, doivent apposer obligatoirement sur la lunette arrière, côté chauffeur, lorsqu'elles sont « en service ». Ce modèle a été prévu de manière provisoire, le temps que la Société développe son accessoire d'identification « permanent » dont le visuel est plus complexe.

L'accessoire permanent a été développé par la Société et est prêt à être déployé, il est donc nécessaire de modifier le Règlement pour en officialiser l'utilisation et prévoir dans quelle mesure l'accessoire provisoire pourra continuer à être utilisé.

2. PROPOSITION DU PROJET

La présente modification réglementaire consiste à introduire une nouvelle annexe au Règlement afin de présenter le modèle d'accessoire permanent développé par la SAAQ et qui sera transmis graduellement aux propriétaires d'automobiles déjà qualifiées. Les deux modèles d'accessoire coexisteront parce que l'accessoire provisoire demeurera applicable aux nouvelles demandes et sera valide pendant une période de 90 jours en attendant l'émission de l'accessoire permanent.

À des fins transitoires, il est proposé que, pour les automobiles déjà qualifiées, l'accessoire provisoire demeure valide pour une durée maximale de 90 jours suivant l'entrée en vigueur du Règlement, pour les automobiles déjà qualifiées. Les modifications visent directement les propriétaires d'automobiles qualifiées autres que des taxis.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Seule une modification au Règlement peut permettre l'utilisation du nouvel accessoire permanent d'identification permettant de distinguer si une automobile qualifiée est en service. Aucune option non réglementaire n'a donc pu être envisagée.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

La mesure proposée concerne les propriétaires d'automobiles qualifiées autres que des taxis, mais n'est pas susceptible d'avoir un impact financier sur ceux-ci puisqu'aucuns frais supplémentaires ne sont facturés pour obtenir l'accessoire permanent.

L'accessoire d'identification permanent sera transmis par la poste à chaque propriétaire d'ici la fin de l'année 2022.

4.1. Description des secteurs touchés

Globalement, le projet de modification réglementaire touche environ 14 250 propriétaires d'automobiles qualifiées dont l'accessoire d'identification provisoire devra être remplacé par l'accessoire d'identification permanent.

TABLEAU 1 - Profil du secteur du transport rémunéré de personnes par automobile

Nombre total d'automobiles qualifiées	Nombre d'automobiles qualifiées munies d'un accessoire d'identification provisoire
18 000	14 250

Sources : ⁽¹⁾ Données approximatives fournies par la Société de l'assurance automobile du Québec

Il est à noter que certaines automobiles autorisées par la Société et déclarées comme étant des taxis sont également des automobiles inscrites auprès d'un répondant d'un système de transport (Uber ou Eva).

Lorsque le chauffeur effectue des courses pour un répondant, l'accessoire d'identification doit être affiché sur l'automobile.

4.2. Coûts pour les entreprises

La mesure proposée ne génère aucun coût pour les entreprises, puisqu'aucuns frais ne sont chargés pour la distribution du nouvel accessoire par la Société, en remplacement de l'accessoire provisoire actuellement utilisé.

L'installation du nouvel accessoire d'identification par le chauffeur sur l'automobile est simple, rapide et n'entraîne aucun coût lié à la main-d'œuvre ni aucun coût de conformité pour les entreprises.

TABLEAU 2 - Synthèse des coûts pour les entreprises

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents) ⁽¹⁾
Coûts directs liés à la conformité aux règles	0 \$	0 \$
Coûts liés aux formalités administratives	0 \$	0 \$
Manque à gagner	0 \$	0 \$
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	0 \$	0 \$

(1) Selon la méthode de calcul des coûts en dollars courants.

4.3. Économies pour les entreprises

La transition entre l'affichage de l'accessoire d'identification provisoire et l'accessoire d'identification permanent ne créera aucune économie pour les propriétaires d'automobiles qualifiées. Toutefois, cette mesure comporte d'autres avantages tels que décrits dans la sous-section 4.7.

TABLEAU 3 - Économies pour les entreprises

	Période d'implantation	Économies par année (récurrentes) ⁽¹⁾
ÉCONOMIES LIÉES À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES	0 \$	0 \$
Économies liées à l'achat d'équipements moins coûteux		
ÉCONOMIES LIÉES AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES	0 \$	0 \$
Économies associées à la réduction de la production, de la gestion et de transmission des rapports, des enregistrements, des registres et des formulaire d'autorisation		
Réduction des dépenses en ressources externes (ex. : consultants)		
Réduction d'autres coûts liés aux formalités administratives		
TOTAL DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES	0 \$	0 \$

(1) Selon la méthode de calcul des économies en dollars courants.

4.4. Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 4 – Synthèse des coûts et des économies

	Période d'implantation (coûts et économies non récurrents)	Années subséquentes (coûts et économies récurrents)	Total
Total des coûts pour les entreprises	0 \$	0 \$	0 \$
Total des économies pour les entreprises	0 \$	0 \$	0 \$
COÛT NET POUR LES ENTREPRISES	0 \$	0 \$	0 \$

4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

Comme il n'y a ni coût ni économie pour les entreprises, cette section ne s'applique pas.

4.6. Consultation des parties prenantes

Aucune consultation n'est nécessaire pour la mise en vigueur de la mesure puisque celle-ci n'a aucun impact sur les entreprises et que celles-ci seront contactées individuellement par la Société, par l'entremise d'une lettre, lors du déploiement graduel des nouveaux accessoires d'identification.

4.7 Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée

La modification réglementaire proposée a l'avantage d'assurer l'arrimage entre la mesure provisoire et la mesure permanente quant à l'accessoire d'identification des automobiles qualifiées en service.

Elle comporte aussi l'avantage d'intégrer un accessoire d'identification plus facile à remarquer et à l'apparence plus officielle, tant pour la clientèle que pour les agents de la paix responsables de l'application de la Loi et de ses règlements.

5. Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi

Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi

√ Appréciation	Nombre d'emplois touchés
Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des trois à cinq prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))	
	500 et plus
	100 à 499
	1 à 99
Aucun impact √	
	0
Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des trois à cinq prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))	
	1 à 99
	100 à 499
	500 et plus
Analyse et commentaires :	
La modification réglementaire proposée ne comporte pas d'effet anticipé sur l'emploi.	

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Il s'agit d'une mesure ciblée qui n'entraîne pas de coûts pour les entreprises. À cet égard il n'y a pas lieu de prévoir des mesures particulières aux PME.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

La compétitivité des entreprises du Québec n'est pas affectée par l'intégration graduelle du nouvel accessoire d'identification permanent des automobiles qualifiées en remplacement de l'accessoire provisoire actuellement prévu au Règlement. Cette mesure ne comporte aucun coût lié aux formalités administratives ni manque à gagner pour les entreprises.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Contrairement au Québec, le transport rémunéré de personnes par automobile est de juridiction municipale dans la plupart, sinon dans la totalité, des administrations canadiennes. Les automobiles de taxis, pouvant être hélées directement dans la rue, sont identifiables dans toutes les juridictions par leurs lanternons de taxi. La mesure projetée n'affecte pas ce principe et ne fait que faciliter l'identification des automobiles qualifiées en service pour le transport rémunéré de personnes qui ne sont pas munies d'un lanternon de taxi.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Le projet de règlement proposé a été élaboré de manière à ne comporter aucun coût supplémentaire et ne créer aucun manque à gagner pour les entreprises, incluant les PME. Il respecte en ce sens les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allégement réglementaire et administratif.

10. CONCLUSION

L'entrée en vigueur de la Loi en octobre 2020 a permis de nouveaux modèles d'affaires, en transport rémunéré de personnes par automobiles, dérogeant de l'industrie du taxi traditionnel. Bon nombre d'automobiles qualifiées pour le transport rémunéré de personnes n'étant désormais pas munies d'un lanternon les rendant aisément identifiables, le nouvel encadrement légal s'est adapté par la création d'un accessoire d'identification des automobiles en service.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Les propriétaires d'automobiles qualifiées visés par la mesure concernant le remplacement de l'accessoire d'identification provisoire par l'accessoire permanent seront contactés directement par la Société.

12. PERSONNE(S) RESSOURCE(S)

Madame Catherine Bouillon
Direction du conseil et du soutien aux partenaires
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 : 22231
Courriel : catherine.bouillon@transports.gouv.qc.ca

13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Sommaire exécutif	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Définition du problème	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Proposition du projet	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Analyse des options non réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	Évaluations des impacts		
6.1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.2	Coûts pour les entreprises		
6.2.1	Coûts directs liés à la conformité aux règles	Oui	Non
	Est-ce que les coûts ¹ directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts ² liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts ² associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.2.4	Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts ² pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.3	Économies pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies ² pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1. S'il n'y a aucun coût ni d'économie, l'estimation est considérée 0 \$.

6.6	Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les termes imprécis tels que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies dans le cas du projet de loi ou du projet de règlement	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Au préalable : <input checked="" type="checkbox"/> (cocher)		
	Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale <input type="checkbox"/> (cocher)		
6.8	Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi cochée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	Petites et moyennes entreprises (PME)	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou dans le cas contraire est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	Compétitivité des entreprises	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	Coopération et harmonisation réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	Mesures d'accompagnement	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>