

**DE :** Monsieur François Bonnardel  
Ministre des Transports

Le 9 juin 2020

---

**TITRE :** Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile

---

**PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC**

---

**1- Contexte**

Actuellement, la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01), sous la responsabilité du ministre des Transports, encadre le transport rémunéré de personnes par automobile. 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. Ces divers intervenants doivent obtenir les permis requis afin d'offrir des services de transport.

Par ailleurs, l'adoption, le 10 juin 2016, du projet de loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi (2016, chapitre 22) a modifié diverses dispositions de la Loi concernant les services de transport par taxi, notamment pour faciliter la mise en œuvre de projets pilotes avec des entreprises offrant des services de transport rémunéré de personnes de type Uber.

Le 10 octobre 2019, la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (2019, chapitre 18) a été adoptée. Cette loi a pour objet la surveillance et le contrôle du transport rémunéré de personnes par automobile en vue d'assurer la sécurité des passagers et la transparence du prix des courses, et ce, dans une perspective de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone.

Plus précisément, la loi nouvelle 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 rémunéré de personnes, soit en étant autorisée par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), soit en étant inscrite auprès d'un répondant d'un système de transport autorisé par la Commission des transports du Québec (CTQ). Un tel système de transport regroupe plusieurs chauffeurs et automobiles sous la responsabilité d'une personne morale qui en est le répondant.

La loi prévoit également que toute personne qui fournit des services de répartition de demandes de courses doit être enregistrée auprès de la CTQ, en tant que répartiteur. Cette obligation ne vise pas le répartiteur qui fournit des services exclusivement à des chauffeurs puisque c'est alors le répondant qui assume les responsabilités.

Enfin, la loi prévoit l'adoption de différents règlements, lesquels entreront en vigueur en même temps que celle-ci, soit le 10 octobre 2020. Le présent mémoire vise le Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile. Il s'agit du règlement d'application général de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile.

## **2- Raison d'être de l'intervention**

Rappelons que la nouvelle loi prévoit que tout transport rémunéré de personnes par automobile doit être offert et effectué au moyen d'une automobile qualifiée conduite par un chauffeur qualifié, sauf exception prévue par cette loi. Ainsi, la loi précise les obligations auxquelles sont tenus un chauffeur qualifié, un propriétaire d'une automobile qualifiée, un répondant d'un système de transport et un répartiteur enregistré.

En complément de la loi, les dispositions réglementaires proposées dans le présent mémoire visent à établir les conditions et modalités de l'encadrement des services offerts dans ce secteur d'activités. Notamment, le règlement vient préciser les documents requis pour toute demande d'autorisation et les modalités afférentes, la teneur et la fréquence des rapports exigés des différents intervenants.

## **3- Objectifs poursuivis**

Au cours des dernières années est apparu un nouveau modèle d'affaires où des entreprises fournissent des services de mise en relation et de tarification entre un passager et un chauffeur pour effectuer une course dont le prix ou le tarif est déterminé par l'entreprise, une filiale de celle-ci ou un partenaire d'affaires. Ces nouveaux modèles d'affaires sont venus transformer l'industrie du taxi traditionnelle.

La loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile vient instaurer un modèle unique pour les services de transport par automobile. En vertu de cette loi, les exigences seront les mêmes pour les chauffeurs et les automobiles, peu importe qu'ils soient autorisés ou inscrits.

Le projet de règlement vient compléter ce nouvel encadrement par l'introduction de différentes modalités applicables aux divers intervenants œuvrant dans le secteur de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile. Ainsi, il précise les conditions et les modalités, notamment pour l'autorisation d'une automobile et d'un chauffeur. Par ailleurs, le règlement prévoit l'établissement de mesures transitoires de façon à faciliter la mise en œuvre de la réforme.

#### 4- Proposition

Le projet de règlement propose d'établir des conditions et des modalités portant notamment sur les sujets suivants :

- Chauffeur autorisé :
  - Dans sa demande d'autorisation, il doit indiquer le numéro de dossier du permis de conduire dont il est titulaire;
  - Le permis de chauffeur est délivré sur support plastique et contient notamment le logo « Transport rémunéré de personnes par automobile au Québec »;
  - Périodicité de la vérification des antécédents judiciaires, ainsi que la forme et les frais exigibles concernant le certificat de recherche des antécédents judiciaires;
  - En cas de suspension du permis pour six mois ou plus, l'obligation pour le chauffeur de retourner son permis à l'organisme émetteur.
- Automobile autorisée :
  - Critères pour devenir une automobile autorisée, notamment le type d'automobile utilisée et l'empattement minimum du véhicule;
  - Renseignements à fournir lors de la demande d'autorisation, notamment la marque, le modèle et l'année de l'automobile ;
  - L'automobile dont l'odomètre indique plus de 80 000 km ou dont l'automobile date de plus de 4 ans doit faire l'objet d'une vérification mécanique mentionnée à la loi et le propriétaire du véhicule doit joindre le certificat de vérification à la demande d'autorisation.
- Répondant :
  - Renseignements à produire par une personne morale pour obtenir une autorisation de la CTQ, notamment le ou les modes d'établissement du prix de la course;
  - Frais d'étude par la CTQ de 1 500 \$ et droits payables pour obtenir une autorisation de 1 500 \$;
  - Renseignements que doivent contenir les registres tenus par le répondant ainsi que le délai de conservation de tels registres;
  - Renseignements que doivent contenir les rapports du répondant à la CTQ ainsi que la fréquence de transmission;
  - Conditions pour la révocation d'une autorisation d'un répondant à sa demande.

- Répartiteur enregistré :
  - Renseignements à fournir lors de l'enregistrement du répartiteur auprès de la CTQ, notamment les limites du territoire desservi par ses services de répartition;
  - Périodicité à laquelle le répartiteur enregistré doit obtenir d'un chauffeur à qui il fournit ses services une reproduction du document qui atteste que l'automobile qu'il utilise pour offrir du transport rémunéré de personnes est autorisée;
  - Renseignements que doivent contenir les rapports du répartiteur à la CTQ ainsi que la fréquence de transmission;
  - Frais de 1 000 \$ lors de l'enregistrement du répartiteur auprès de la CTQ et des frais de 500 \$ annuellement pour le maintien de son inscription.
  
- Dispositions relatives à l'utilisation d'une automobile qualifiée :
  - Conditions d'utilisation de l'accessoire à apposer sur l'automobile;
  - Dispositif de géolocalisation à mettre en place ainsi que les renseignements nécessaires à l'obtention d'une reconnaissance du ministre pour un tel dispositif;
  - Modalités de la vérification sommaire avant départ par le chauffeur de l'automobile utilisée et renseignements que doit contenir le rapport de cette vérification;
  - Conditions et modalités d'utilisation et d'entretien d'un taximètre et obligation pour le propriétaire d'une automobile inscrite d'informer la CTQ lors de l'ajout ou du retrait d'un taximètre;
  - Frais supplémentaires qu'un chauffeur qualifié peut exiger d'un client, notamment les frais de péage routier;
  - Avis de défectuosité mécanique de l'automobile à produire au propriétaire de l'automobile, transmis par tout mode permettant d'obtenir une preuve de transmission;
  - Critères pour être reconnu mécanicien certifié afin de pouvoir effectuer la vérification mécanique, notamment détenir un certificat de qualification valide;
  - Modalités et fréquence de la vérification mécanique obligatoire en vertu de la loi.
  
- Dispositions concernant le transport adapté :
  - Conditions pour qu'une automobile soit considérée comme adaptée, dont notamment que les travaux d'adaptation devront être faits par une personne accréditée par Transport Canada et autorisée à apposer la marque nationale de sécurité canadienne.

- Dispositions applicables aux taxis :
  - Normes minimales de services : à titre d'exemple, mentionnons que l'automobile doit être équipée d'un taximètre pour être présentée comme un taxi;
  - Caractéristiques du lanternon.
- Transport non visé :
  - Notamment, le montant à verser pour du transport offert par un conducteur bénévole ne peut excéder 0,54 \$ du kilomètre parcouru.
- Modalités de perception de la redevance et administration des redevances perçues.
- Dispositions concernant le recouvrement, les sanctions pénales et les sanctions administratives.
- Dispositions modificatives relatives au Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers (chapitre C-24.2, r. 29) et au Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers (chapitre C-24.2, r. 32).
- Dispositions transitoires, notamment en ce qui concerne le permis de chauffeur de taxi et le permis de propriétaire de taxi.

## **5- Autres options**

Il s'agit de compléter la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile, donc aucune autre option n'est possible.

## **6- Évaluation intégrée des incidences**

L'évolution constante de la technologie a permis l'arrivée de nouvelles façons de faire dans le domaine du transport rémunéré de personnes par automobile et a bouleversé l'industrie traditionnelle du taxi.

La réforme prévoit des mesures favorisant la concurrence dans le but de redynamiser ce secteur dans un souci d'équité entre les différents modes de transport. Ainsi, l'absence de quota de permis de propriétaire de taxi devrait permettre à l'industrie du taxi de s'ajuster plus facilement aux besoins de la population. Cette réforme prévoit également un allègement des démarches administratives pour cette industrie.

Les mesures proposées dans le présent mémoire n'ont pas pour effet d'alourdir la réglementation pour les entreprises. Toutefois, une analyse d'impact réglementaire a été effectuée en ce qui a trait aux principales mesures proposées.

Rappelons que dans le cadre de cette réforme, l'abolition des permis de propriétaire de taxi a été prévue par la loi. Les sommes accordées aux titulaires d'un permis de

propriétaire de taxi et celles destinées à la modernisation de l'industrie du taxi totalisent 860 M\$, soit :

- 250 M\$ - Programme d'aide financière à la modernisation des services de transport par taxi (2018);
- 14 M\$ - Programme de soutien à la modernisation de l'industrie du transport par taxi (solde au printemps 2019);
- 510 M\$ - Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi (2019-2020);
- 86 M\$ - Programme d'aide financière additionnelle destinée à l'industrie du taxi (en cours).

La redevance temporaire de 0,90 \$ qui sera introduite pour chacune des courses servira à rembourser le gouvernement d'une partie du montant de 510 M\$.

## **7- Consultation entre les ministères et avec d'autres parties prenantes**

La solution proposée dans le présent mémoire a fait l'objet de consultations auprès de la Table de concertation nationale du transport rémunéré de personnes par automobile, de la Société de l'assurance automobile du Québec et de la Commission des transports du Québec.

L'Agence du revenu du Québec et le ministère de la Sécurité publique ont également été consultés.

## **8- Mise en œuvre, suivi et évaluation**

Le projet de règlement doit être mis en vigueur au même moment que la loi, soit le 10 octobre 2020.

## **9- Implications financières**

La redevance sera portée au crédit du Fonds des réseaux de transport terrestre des personnes et continuera d'être perçue aussi longtemps que nécessaire afin de financer les engagements prévus.

## **10- Analyse comparative**

En Amérique du Nord, la réglementation du transport par taxi relève principalement des municipalités. Ainsi, le modèle québécois fait figure d'exception. De façon générale, les municipalités qui ont autorisé les nouveaux services de transport rémunéré des personnes par automobile ont prévu un encadrement souple avec certaines redevances par course ou des droits à l'entrée.

Ainsi, plusieurs législations tentent de répondre aux enjeux que représente la modernisation de l'industrie du taxi face à l'émergence de nouveaux services de transport rémunéré de personnes par automobile.

Voici quelques constats généraux :

- Les restrictions territoriales, si existantes, sont habituellement levées, c'est notamment le cas en Finlande.
- La tarification dynamique est habituellement admise entre autres en Finlande et dans la ville d'Ottawa. Elle est valorisée afin de tenir compte de l'offre et la demande ou pour stimuler la concurrence. Cependant, cette tarification dynamique inquiète tout de même certaines législations. Afin de protéger les clientèles vulnérables ou d'éviter une concurrence déloyale (dumping), les outils privilégiés pour l'instant sont la possibilité de limiter le prix d'une course comme en Finlande ou encore un prix fixe imposé aux courses héliées (Ottawa).
- L'accessibilité des véhicules doit être protégée. À titre d'exemple, mentionnons qu'à New York on impose une taxe afin de financer l'adaptation des véhicules. On y offre également des avantages pécuniaires aux propriétaires de véhicules accessibles. On offre également de tels avantages pécuniaires à Ottawa.
- Les critères à respecter pour être chauffeurs concernent habituellement des éléments non perceptibles par le public, à savoir l'état du véhicule et la vérification des antécédents judiciaires. L'évaluation de la qualité du service est laissée au jugement des usagers et des plateformes par le biais par exemple de la notation en ligne.
- Les plateformes sont suivies et doivent habituellement s'enregistrer auprès des autorités. Notamment, c'est le cas en Finlande, à New York, en France et à Ottawa. À New York, elles doivent payer des frais substantiels et transmettre les données sur leur service.
- Des mesures sont également mises en place afin de protéger le statut des chauffeurs. À New York, on impose un montant minimum par trajet. En France, on s'assure que les chauffeurs ne soient pas dépendants d'une seule plateforme.

Le ministre des Transports,

FRANÇOIS BONNARDEL