

LOI CONCERNANT LE TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES PAR AUTOMOBILE (LTRPA)

RAPPORT DU MINISTRE

SUR L'APPLICATION DE LA LOI

Cette publication a été réalisée par la Direction générale du transport terrestre des personnes et éditée par la Direction générale des communications du ministère des Transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante :

www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord);
- consulter le site Web du ministère des Transports au www.transports.gouv.qc.ca;
- écrire à l'adresse suivante :

Direction générale des communications
Ministère des Transports
700, boulevard René-Lévesque Est, 27^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, mars 2022

ISBN 978-2-550-91350-4 (PDF)

Dépôt légal – 2022

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

MOT DU MINISTRE

La Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile est entrée en vigueur le 10 octobre 2020. Elle remplace la Loi concernant les services de transport par taxi et vise à établir un nouveau régime d'encadrement uniformisé pour l'ensemble des services rémunérés de transport de personnes par automobile. 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.

Le présent rapport sur l'application de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile a été réalisé afin de satisfaire à l'exigence de l'article 306 de la Loi, qui précise que « le ministre doit, au plus tard le 31 mars 2022 et par la suite au moins tous les cinq ans, faire un rapport à l'Assemblée nationale sur l'application de la présente loi et faire des recommandations sur l'opportunité de maintenir ses dispositions ou de les modifier. »

Le rapport porte sur la première année de mise en œuvre de la Loi, soit du 10 octobre 2020 au 10 octobre 2021, une période marquée par la pandémie de COVID-19 à laquelle l'industrie du transport de personnes par automobile n'a pas échappé. Certaines données et observations plus récentes ont été retenues lorsqu'elles étaient disponibles.

Malgré ces circonstances, je suis fier de constater que la mise en œuvre de la Loi s'est déroulée selon ce qui avait été prévu et que la plupart des mécanismes qui devaient être implantés au 10 octobre 2021 l'ont été. Les nombreuses dispositions transitoires prévues ont permis une adaptation en douceur des multiples acteurs de l'industrie. Celle-ci est aujourd'hui en meilleure position pour relever les défis de la mobilité durable. Évidemment, le contexte sanitaire a nécessité certaines modifications et des adaptations des façons de faire de chacun des partenaires concernés.

Des enjeux opérationnels liés à la transition sont notés, mais à l'instar des intervenants, je juge que le temps permettra de peaufiner les mécanismes et d'améliorer leur efficacité. Le présent rapport s'appuie sur une revue documentaire et la collecte de données auprès des organisations partenaires. Le rapport présente certaines pistes d'amélioration qui contribueront à développer le plein potentiel d'une industrie du transport de personnes par automobile moderne et efficace.

La production de ce rapport n'aurait pas été possible sans l'apport inestimable du personnel du ministère des Transports et les organisations partenaires, que je tiens à remercier sincèrement.

François Bonnardel
Québec, février 2022

SOMMAIRE

La Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (LTRPA) (RLRQ, chapitre T-11.2) a été adoptée le 10 octobre 2019 et est entrée en vigueur le 10 octobre 2020. Elle remplace la Loi concernant les services de transport par taxi (LCSTT) (RLRQ, chapitre S-6.01) et vise à établir un nouveau régime d'encadrement uniformisé pour l'ensemble des services de transport rémunéré de personnes par automobile, qu'il s'agisse de taxis, d'automobiles inscrites auprès d'un répondant tel qu'Uber et Eva, de limousines, d'automobiles adaptées pour les personnes en fauteuil roulant ou autres services de transport rémunéré de personnes offerts au moyen d'une automobile, à l'exception du transport par automobile d'élèves, qui est visé par un encadrement spécifique.

Le présent rapport a été réalisé afin de satisfaire à l'exigence de l'article 306, qui précise que « le ministre doit, au plus tard le 31 mars 2022 et par la suite au moins tous les cinq ans, faire un rapport à l'Assemblée nationale sur l'application de la présente loi et faire des recommandations sur l'opportunité de maintenir ses dispositions ou de les modifier ».

Ce rapport fait suite à l'évaluation interne réalisée par la Direction de l'évaluation des programmes et de la reddition de comptes (DEPRC), en collaboration avec les unités du ministère des Transports (MTQ) ainsi que les organisations responsables de la mise en œuvre de la LTRPA, c'est à dire la Commission des transports du Québec (CTQ), la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), Contrôle routier Québec (CRQ), Revenu Québec et le Bureau du taxi de Montréal (BTM). Cette évaluation couvre la période allant du 10 octobre 2020 au 10 octobre 2021.

Lorsque celles-ci sont disponibles, le présent rapport compte néanmoins des données et des observations plus récentes.

PRINCIPAUX CONSTATS RELATIFS À LA CONFORMITÉ OPÉRATIONNELLE

- La majorité des mécanismes devant être mis en place en vertu de la LTRPA l'ont été selon ce qui était prévu (autorisation des chauffeurs et des automobiles, comité d'évaluation des antécédents judiciaires, autorisation des répondants, etc.).
- Pour éviter une rupture de service, l'entrée en vigueur de l'obligation pour tout chauffeur d'une automobile adaptée aux personnes en fauteuil roulant d'avoir suivi et réussi la formation avancée sur le transport des personnes handicapées a été différée d'une année, soit jusqu'au 10 avril 2022, au moyen d'un arrêté ministériel publié le 8 avril 2021.
- Les modalités pour la reconnaissance d'un dispositif de géolocalisation et la reconnaissance d'un destinataire des données de géolocalisation n'ont pas été déterminées jusqu'à maintenant, le temps d'analyser plus en profondeur les différents enjeux que soulève la géolocalisation des automobiles qualifiées.

- Des lignes d'interprétation administratives ont été développées et partagées entre les organisations afin de clarifier la portée ou la signification de certains articles concernant, notamment, la gestion de la redevance, la géolocalisation, l'âge des automobiles, l'accès aux voies réservées aux taxis, l'accessibilité des applications aux personnes qui présentent tout handicap ainsi que la coexistence de deux plateformes de répartition des courses dans une même automobile. Ce travail est toujours en cours.
- Le partage quotidien de l'information sur les chauffeurs inscrits et les automobiles inscrites par les répondants à la SAAQ représente un défi pour les organisations concernées. Des actions ont été prises par la SAAQ afin de régulariser la situation.
- Les nouvelles dispositions relatives à la fréquence de la vérification mécanique obligatoire des automobiles qualifiées exigent des ajustements à l'inscription de cette information par les mandataires en vérification mécanique de la SAAQ sur la vignette de conformité apposée sur le véhicule ainsi que dans la base de données de la SAAQ.

PRINCIPAUX CONSTATS RELATIFS À L'EFFICACITÉ OPÉRATIONNELLE

- Un objectif opérationnel est indiqué dans la LTRPA concernant la redevance sur les courses de transport rémunéré de personnes par automobile (TRPA). Celle-ci doit permettre de rembourser les montants affectés à l'indemnisation des titulaires de permis de propriétaire de taxi et à l'aide financière additionnelle aux personnes ayant des besoins de soutien personnel particuliers.
- Au moment de la préparation du présent rapport, aucune estimation du montant perçu au cours de la première année n'est disponible puisqu'un grand nombre d'exploitants ont jusqu'au 15 juin 2022 pour réaliser leur première déclaration annuelle.
- Du 10 octobre 2020 au 2 mars 2022, 444 dossiers d'antécédents judiciaires ont été reçus et traités par le comité d'évaluation des antécédents judiciaires.
- Au 31 décembre 2021, 4 771 nouveaux candidats à la profession de chauffeur qualifié pour le TRPA ont réussi la formation de base. Par ailleurs, 138 chauffeurs qualifiés ont réussi la formation avancée sur le transport des personnes handicapées qui est requise pour la conduite d'une automobile adaptée au transport des personnes en fauteuil roulant. Des actions ont été entreprises auprès des clientèles institutionnelles afin d'accélérer la formation des chauffeurs d'automobiles adaptées dans toutes les régions du Québec.
- Au 30 septembre 2021, 8 819 automobiles sont autorisées (dont 7 915 automobiles de taxi munies d'un lanternon). Ce nombre est supérieur au nombre de permis de propriétaire de taxi qui étaient valides le 9 octobre 2020.
- Au 31 décembre 2021, 142 répartiteurs s'étaient enregistrés auprès de la CTQ, et 2 répondants d'un système de transport par automobile ont été autorisés.

- Au 30 juin 2021, CRQ fait état de 64 signalements, 555 interventions, 40 infractions constatées et 123 avis de non conformité.
- Au 9 septembre 2021, 3 889 fiches d'inspection ont été remises par le BTM et 157 signalements lui ont été communiqués.
- La Table de concertation nationale de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile a tenu 14 rencontres en date du 31 décembre 2021. Des présentations relatives à quatre enjeux (règlement, géolocalisation, redevance et Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail et plusieurs mécanismes d'administration de la LTRPA ont fait l'objet de discussions et de recommandations (données sur les courses avec une automobile adaptée, accessibilité des applications de demandes de course, etc.).

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

1. Élaborer et réaliser un plan d'évaluation des effets de la LTRPA en vue de faire rapport à l'Assemblée nationale tous les cinq ans comme le prévoit cette loi. Ce plan doit comporter des indicateurs spécifiques à chacun des objectifs de la LTRPA tout en étant mesurables, appropriés, réalistes et disponibles en temps utile :
 - › Indicateurs d'innovation, de sécurité, de transparence des prix, d'équité entre les entreprises, d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et d'accessibilité des services pour tous les citoyens, dans toutes les communautés du Québec;
 - › Indicateurs d'efficience administrative et d'extrants pour chacun des organismes interpellés par la mise en œuvre de la LTRPA.
2. Réaffecter certaines responsabilités à la CTQ et à la SAAQ par souci d'efficience organisationnelle et de cohérence pour les exploitants et les citoyens :
 - › Centraliser la réception de tous les rapports exigés aux répondants et aux répartiteurs à la CTQ, qui enregistre et autorise ces intervenants;
 - › Examiner la possibilité de transférer de la CTQ vers la SAAQ la responsabilité de contrôler les taximètres qui équipent les automobiles, dont l'autorisation et la vérification mécanique sont déjà sous la responsabilité de la SAAQ.
3. Revoir les dispositions de la LTRPA qui concernent l'examen des antécédents judiciaires :
 - › Permettre au comité consultatif et à la SAAQ de tenir compte des infractions visées aux 1^{er} et 2^e paragraphes de l'article 11 dont la déclaration de culpabilité a été prononcée plus de cinq ans avant la date de la demande d'autorisation, tout en maintenant le rejet automatique des demandes d'autorisation lorsqu'une telle infraction a été commise depuis moins de cinq ans.

4. Revoir les sanctions associées aux infractions à la LTRPA afin de réduire les disparités de traitement pour des infractions similaires prévues à la LTRPA et au Code de la sécurité routière (RLRQ, chapitre C-24.2), de réduire les recours aux tribunaux et d'accélérer la conformité :
 - › Recourir plus souvent aux sanctions administratives pécuniaires;
 - › Harmoniser le processus de saisie et de libération d'une automobile prévu à la LTRPA avec celui prévu dans le Code de la sécurité routière.
5. Alléger davantage le fardeau administratif des répondants, des chauffeurs et des répartiteurs :
 - › Réduire et uniformiser la fréquence de transmission des différents rapports exigibles aux répondants et aux répartiteurs en fonction des objectifs poursuivis;
 - › Permettre à la CTQ de procéder à la modification administrative de l'autorisation d'un répondant lorsque les changements demandés ne modifient pas la nature et la portée des services offerts par le système de transport autorisé.
6. Mettre en place un canal de communication commun aux trois organismes qui relèvent du ministre des Transports (MTQ, CTQ et SAAQ) pour informer les répartiteurs, les répondants ainsi que les organismes municipaux qui dirigent des services de transport collectif par automobile.

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire.....	v
Introduction	11
Présentation de la LTRPA	12
1.1. Historique et contexte	12
1.2. Objectifs de l'intervention	14
1.3. Nature de l'intervention et clientèle touchée	14
1.4. Effets	16
1.5. Logique d'intervention de la LTRPA	17
2. Mise en œuvre de la LTRPA.....	21
2.1. Chauffeurs qualifiés	22
2.1.1. Antécédents judiciaires	23
2.1.2. Formation	24
2.2. Automobiles qualifiées.....	25
2.2.1. Qualification et identification d'une automobile	25
2.2.2. Sécurité des automobiles qualifiées	27
2.3. Répartiteurs	27
2.4. Répondants	29
2.5. Tarification et taximètres	30
2.6. Redevance.....	32
2.7. Géolocalisation.....	35
2.7.1. Désignation de destinataires de données de géolocalisation	36
2.7.2. Reconnaissance de dispositifs de géolocalisation.....	36
2.8. Inspections et sanctions.....	35
2.8.1. Commission des transports du Québec	37
2.8.2. Contrôle routier Québec.....	38
2.8.3. Bureau du taxi de Montréal.....	39
2.9. Table de concertation nationale de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile	40
2.10. Indemnisation	41
3. Répercussions institutionnelles de la LTRPA	41
3.1. CTQ	41
3.2. SAAQ	42
3.3. MTQ	42
3.4. Revenu Québec	43
3.5. BTM	43
4. Enjeux et recommandations	44
4.1. Opérations.....	44
4.2. Sécurité.....	45
4.3. Suivi des résultats.....	45
5. Conclusion.....	46
Annexe A – Modèle logique de la LTRPA	47

LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES

BTM :	Bureau du taxi de Montréal
CRQ :	Contrôle routier Québec
CTQ :	Commission des transports du Québec
DEPRC :	Direction de l'évaluation des programmes et de la reddition de comptes
DPCP :	Directeur des poursuites criminelles et pénales
GES :	Gaz à effet de serre
LCSTT :	Loi concernant les services de transport par taxi
LTRPA :	Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile
MTQ :	Ministère des Transports
PMD :	Politique de mobilité durable – 2030
RTRPA :	Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile
SAAQ :	Société de l'assurance automobile du Québec
TRPA :	Transport rémunéré de personnes par automobile

INTRODUCTION

La Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (LTRPA) (RLRQ, chapitre T-11.2) a été adoptée le 10 octobre 2019 et est entrée en vigueur le 10 octobre 2020. Elle remplace la Loi concernant les services de transport par taxi (LCSTT) (RLRQ, chapitre S-6.01), qui encadrait le transport par taxi, par limousine et par véhicule de transport avec chauffeur réglementé par un projet pilote adopté en vertu de cette loi.

La modernisation du cadre légal de l'industrie du transport de personnes par automobile vise le développement de pratiques et de technologies innovantes et le recours à ces dernières, par les entrepreneurs en transport par automobile, de manière à doter le Québec d'une industrie de transport rémunéré de personnes moderne et efficace, tout en assurant 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.

La LTRPA vise aussi à contribuer à l'atteinte de plusieurs cibles de la Politique de mobilité durable – 2030, notamment la diminution de l'empreinte carbone du TRPA et de la mobilité urbaine.

Une évaluation de la conformité de l'implantation de la LTRPA durant sa première année de mise en œuvre et de son efficacité opérationnelle a été réalisée à partir du point de vue des organismes gouvernementaux et du BTM. Des entrevues réalisées par la DEPRC ont servi de base à la réalisation du présent rapport destiné à l'Assemblée nationale.

En vertu de l'article 306 de la LTRPA : « Le ministre doit, au plus tard le 31 mars 2022 et par la suite au moins tous les cinq ans, faire un rapport à l'Assemblée nationale sur l'application de la présente loi et faire des recommandations sur l'opportunité de maintenir ses dispositions ou de les modifier ».

Le rapport porte essentiellement sur la conformité opérationnelle puisqu'en raison de l'absence d'indicateurs, du délai accordé pour déposer ce premier rapport et des conditions exceptionnelles créées par la pandémie, il est impossible de rendre compte de l'efficacité opérationnelle réelle et des effets observables de la LTRPA sur l'atteinte des objectifs qu'elle poursuit.

D'abord, un portrait de la LTRPA et de sa logique d'intervention y est décrit. Ensuite, l'état d'avancement de la mise en œuvre des mécanismes de la LTRPA ainsi que les répercussions sur les organismes chargés de son administration suivent. Finalement, quelques enjeux et recommandations viennent compléter ce premier rapport sur la mise en œuvre de la LTRPA.

1. PRÉSENTATION DE LA LTRPA

1.1. HISTORIQUE ET CONTEXTE

Avant les années 1970, l'encadrement du secteur des taxis est assuré par les municipalités. En 1973, à la lumière des enjeux liés à la gestion de ce secteur et constatant la difficulté pour les municipalités à réglementer celui-ci, le gouvernement du Québec décide d'adopter une loi en ce sens. C'est alors qu'il instaure la gestion de l'offre en limitant le nombre de permis de taxi pouvant être attribués dans chacune des agglomérations de taxi. Cette situation a eu pour effet d'engendrer le développement d'un marché secondaire des permis de taxi délivrés, qui sont échangés comme des actifs financiers. Leur valeur fluctue en fonction de l'offre et de la demande, parfois sans lien direct avec les revenus générés par les activités de taxi qui sont déclarés.

En 1983, le gouvernement a adopté la Loi sur le transport par taxi (RLRQ, chapitre T-11.1). Afin de pallier certaines difficultés économiques auxquelles est confrontée l'industrie du taxi, de nouveaux marchés lui ont été ouverts, comme le transport adapté, le transport collectif par automobile et d'autres formes de transport sous contrat. Cette loi autorise certaines municipalités à proposer leur propre encadrement. Seule la Ville de Montréal s'en prévaudra.

Le 21 juin 2001, cette loi est remplacée par la LCSTT. Celle-ci vise, notamment, à structurer la représentation des chauffeurs, des titulaires de permis de propriétaire de taxi et des intermédiaires en services de transport par taxi. Cette loi met fin à la délivrance de permis transférables tout en officialisant le statut des permis transférables déjà délivrés comme étant un capital lié à l'exploitation d'une entreprise. Les nouveaux permis de propriétaire de taxi sont délivrés pour une durée maximale de cinq ans et ils sont non transférables¹. De ce fait, contrairement aux quelque 7 800 permis délivrés avant le 5 novembre 2000, les permis non transférables n'ont pas de valeur et ne peuvent être hypothéqués.

En 2014, avec l'arrivée d'Uber, un nouveau modèle d'affaires s'implante au Québec. Le 10 juin 2016, la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi (LQ 2016, chapitre 22) est adoptée. Celle-ci permet la mise en œuvre de projets pilotes par des entreprises proposant de nouveaux modèles d'affaires en mobilité par automobile, comme Uber et Téo Taxi.

1. À Montréal, cela ne concerne que la délivrance de permis restreints pour faire du transport adapté.

Entre 2016 et 2018, plusieurs projets pilotes de nature réglementaire ont été mis en place afin de régir et de documenter de nouvelles pratiques dans l'industrie des services rémunérés de transport de personnes par automobile et d'en favoriser le développement. Ces projets pilotes, autorisés en vertu d'arrêtés ministériels, ont permis d'expérimenter plusieurs nouvelles réalités, telles que l'offre de services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile (RLRQ, chapitre S-6.01, r. 2.3), l'optimisation des services de transport par taxi au moyen d'une plateforme numérique commune (RLRQ, chapitre S-6.01, r. 2.02), la révision des exigences quant au permis 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).

Cette façon de procéder a mené à la multiplication de régimes d'encadrement provisoires jugés inéquitables et a eu pour effet d'induire un climat d'incertitude dans l'industrie. À terme, il est devenu évident que l'encadrement légal devait être revu en profondeur afin de mieux refléter l'émergence de nouvelles réalités dans l'industrie du TRPA.

Le 20 février 2019, le ministre des Transports confirme l'intention du gouvernement du Québec de moderniser l'encadrement légal qui s'applique à l'industrie du TRPA afin d'établir un régime d'encadrement unique qui s'applique à l'ensemble des services rémunérés de transport de personnes par automobile. La nouvelle loi vise quatre buts :

- Mettre fin à la gouvernance par des projets pilotes;
- Rendre l'encadrement légal équitable pour tous les acteurs de l'industrie;
- Alléger les fardeaux administratifs, réglementaires et financiers des entrepreneurs en transport de personnes;
- Faciliter l'émergence de pratiques et de technologies innovantes.

Présenté en chambre le 20 mars 2019, le projet de loi 17 a été sanctionné le 10 octobre 2019 et est entré en vigueur le 10 octobre 2020.

1.2. OBJECTIFS DE L'INTERVENTION

La LTRPA poursuit plusieurs objectifs :

- Le développement de pratiques et de technologies innovantes et le recours à ces dernières par les entrepreneurs en transport par automobile;
- La sécurité des passagers;
- La transparence du prix des courses;
- L'équité entre :
 - › les différents modèles d'affaires exploités par les entreprises, qu'il s'agisse d'un système de transport, d'un centre d'appels exploité par un répartiteur ou d'une entreprise individuelle,
 - › les différents moyens employés pour répartir les demandes de course, soit par application mobile, par un système de communication radio ou téléphonique ou par un système de répartition combinant différentes fonctions,
 - › les différents services offerts, notamment les courses à la demande individuelles, le covoiturage, le transport planifié sous contrat ou le transport collectif;
- L'accès des personnes handicapées au transport par automobile sur demande, notamment celui offert avec une automobile adaptée;
- La transition du parc automobile vers des modèles à faibles émissions ou à zéro émission de GES.

1.3. NATURE DE L'INTERVENTION ET CLIENTÈLE TOUCHÉE

La LTRPA et ses règlements d'application constituent une réforme en profondeur des statuts d'exploitant, des normes et des mécanismes d'autorisation des différents intervenants et de leurs outils de travail pour offrir des services de TRPA. Les exigences gouvernementales à l'égard des chauffeurs, des automobiles et des services de répartition de courses ont été, selon les différents domaines, bonifiées, modifiées, adaptées, maintenues, uniformisées, allégées ou retirées. Les principaux changements sont les suivants :

- La LTRPA abolit la gestion de l'offre dans l'industrie du taxi. Elle met fin aux privilèges et obligations associés aux permis de propriétaires de taxi, aux agglomérations de taxi et aux quotas du nombre de permis de taxi pouvant être délivrés dans chacune d'elle.
- En lieu et place des « intermédiaires en services de transport par taxi », la LTRPA instaure deux nouveaux statuts d'entreprise : les répondants d'un système de transport de personnes par automobile et les répartiteurs. Les premiers ont la responsabilité de s'assurer du respect des conditions applicables aux automobiles et aux chauffeurs qualifiés enregistrés auprès d'eux ainsi qu'au répartiteur faisant

partie du système². Quant aux seconds, leurs activités d'affaires consistent à offrir des services de répartition des demandes de course à un ou plusieurs chauffeurs qualifiés non liés à un système de transport autorisé.

- Une redevance de 0,90 \$ prélevée sur le prix de chacune des courses de TRPA est mise en place pour assurer le financement des indemnités offertes aux titulaires de permis de propriétaire de taxi à la suite de leur abolition.
- La LTRPA encadre les différents régimes de tarification des services de transport de personnes.
- La LTRPA autorise plusieurs modes de réception et de répartition des demandes de course et prévoit des obligations spécifiques (modalités tarifaires et rapports) selon que la demande est réalisée par téléphone, dans la rue, à la station, par application sans lien contractuel ou au moyen d'une application qui permet à la personne demandant la course d'en connaître par écrit le prix maximal et d'y consentir avant que le chauffeur qualifié ne soit informé de sa demande.
- Un taxi doit être une automobile qualifiée munie d'un lanternon et d'un taximètre³. Ce statut dicte deux obligations, à savoir :
 - › accepter toute demande de course de moins de 50 kilomètres ou dont le point de départ est situé à moins de 50 kilomètres du territoire desservi;
 - › calculer le prix des courses conformément aux tarifs et aux modalités établis par la CTQ.
- Le statut de taxi comporte également deux privilèges :
 - › l'exclusivité des courses demandées par téléphone ou hélées dans la rue ainsi que de l'usage des stations de taxis;
 - › l'exclusivité des contrats municipaux de transport adapté par automobile ainsi que des contrats de transport par automobile de bénéficiaires accordés par les établissements auxquels s'applique la Loi sur les services de santé et les services sociaux (RLRQ, chapitre S-4.2).
- Une automobile qualifiée non munie d'un lanternon et d'un taximètre ne peut répondre qu'aux demandes suivantes :
 - › une demande de course transmise par une application mobile qui permet au client de connaître à l'avance le prix maximal de la course et de l'accepter;
 - › une demande de course dont les modalités sont définies et consignées dans un contrat avant que le chauffeur se présente au point d'embarquement. Un texto ou un échange de courriels peut satisfaire à cette exigence, tout comme une application plus sophistiquée mettant en relation un chauffeur précis et un client.

2. Cette façon de faire permet une internalisation des coûts administratifs et une réduction de la charge de travail réalisée par la SAAQ.

3. À l'exception des territoires ruraux ou éloignés nommément exemptés du taximètre par la CTQ.

Clientèle touchée par la LTRPA

Plusieurs types d'entreprises sont assujettis ou interpellés par la LTRPA, notamment :

- les entreprises de taxis;
- les entreprises de mobilité par automobile opérant au moyen d'une application mobile de répartition des demandes de services rémunérés de transport;
- les entreprises de transport spécialisé : limousine, transport de personnes sous contrat, transport interétablissements de santé et transport collectif (adapté et régulier);
- les entreprises de services auxiliaires⁴ ;
- les municipalités et les sociétés de transport collectif.

Organisations impliquées

Les organisations impliquées dans l'application de la LTRPA sont les suivantes :

- MTQ;
- SAAQ;
- CTQ;
- CRQ;
- Revenu Québec;
- BTM.

1.4. EFFETS

Les effets visés en lien avec les objectifs de la LTRPA sont les suivants :

- Développement de pratiques et de technologies innovantes et recours à ces dernières par l'industrie du TRPA;
- Optimisation des services de mobilité sur le territoire⁵;
- Amélioration de la sécurité des passagers;
- Accroissement de la transparence du prix des courses pour le client;
- Amélioration de l'équité entre les entreprises avec différents modes de services (rémunérés) de transport de personnes par automobile (transport à la demande, transport sous contrat, covoiturage, transport collectif);
- Amélioration de l'équité entre les entreprises qui exploitent différents modèles d'affaires en matière de TRPA à la demande;

4. Comprend notamment les entreprises de technologies de répartition, celles de taximètres et les ateliers spécialisés en vérification mécanique.

5. Cela renvoie à la diminution du temps de déplacement et à la réduction des voyages à vide.

- Amélioration de l'équité entre les différents types de clientèles (meilleur accès des personnes handicapées au transport par automobile, y compris le transport à la demande offert au moyen d'une automobile adaptée autorisée);
- Réduction des barrières économiques et médicales à l'entrée dans l'industrie⁶;
- Uniformisation des charges administratives et financières des chauffeurs et des propriétaires d'automobiles qualifiées ainsi que des répondants autorisés et des répartiteurs enregistrés;
- Diminution des coûts associés aux formalités administratives;
- Diminution de l'empreinte carbone de l'industrie du TRPA.
- D'autres effets pourraient également être observés avec le nouvel encadrement légal du TRPA :
- Augmentation de l'offre de transport non rémunéré par automobile (covoiturage, transport bénévole, etc.);
- Augmentation des revenus et de la rentabilité des entreprises de TRPA (chauffeurs, répartiteurs, propriétaires d'automobile);
- Amélioration de la sécurité routière;
- Diminution de l'empreinte carbone de la mobilité urbaine en général⁷;
- Amélioration de la qualité du service;
- Amélioration de la synergie avec les autres modes de transport.

1.5. LOGIQUE D'INTERVENTION DE LA LTRPA

Les paragraphes qui suivent précisent quels sont les éléments de la LTRPA qui devraient participer à la production des effets visés.

Développement de pratiques et de technologies innovantes et recours à ces dernières par l'industrie du TRPA

- Dispositif de géolocalisation obligatoire pour toutes les automobiles qualifiées (entrée en vigueur progressive jusqu'au 10 octobre 2024);
- Disposition tarifaire permettant l'application de la tarification dynamique si le traitement de la demande de course est fait par tout moyen technologique qui ne nécessite pas l'intervention d'une personne physique et qui permet à la personne demandant la course d'en connaître par écrit le prix maximal et d'y consentir avant que le chauffeur qualifié ne soit informé de la demande;

6. Cela comprend l'allègement de certaines exigences pour devenir chauffeur, l'abolition des permis de propriétaire de taxi et l'abolition du régime de gestion de l'offre par agglomération.

7. Le recours aux services de l'industrie du TRPA pourrait mener à une diminution du nombre d'automobiles personnelles sur la route et ainsi réduire l'émission de GES liée à la congestion routière.

- Dispositions diverses permettant aux intervenants de satisfaire à certaines obligations au moyen d'un appareil numérique (affichage du permis de chauffeur, rapport de vérification sommaire, rapport de vérification mécanique, remise de reçus, etc.).

Optimisation des services de mobilité sur le territoire

- Obligation, lorsque l'automobile est en service, de transmettre les données de géolocalisation en temps réel (toutes les cinq secondes) à tout destinataire désigné (municipalité, société de transport, entreprise de transport);
- Abolition de la limitation du nombre de permis de taxi attribués dans chaque agglomération de taxi;
- Abolition des agglomérations de taxi et des contraintes qui étaient imposées aux exploitants des permis de propriétaire de taxi visant à ce qu'ils y travaillent en permanence;
- Abolition de l'interdiction de servir un client dont l'origine et la destination sont situées à l'extérieur de l'agglomération inscrite sur le permis;
- Enregistrement de tous les répartiteurs, y compris ceux exerçant leurs activités à l'extérieur des neuf grandes municipalités énumérées au règlement.

Amélioration de la sécurité des passagers

Exigences pour les chauffeurs

- Partout au Québec, obligation d'avoir suivi et réussi la formation de base d'une durée de 15 heures portant notamment sur la sécurité des passagers et le transport des personnes handicapées;
- Pour les chauffeurs affectés à une automobile adaptée, obligation d'avoir terminé avec succès la formation avancée sur le transport des personnes handicapées portant notamment sur la sécurisation des passagers en fauteuil roulant ainsi que sur les droits et les besoins particuliers des personnes handicapées;
- Révision de la liste des infractions criminelles et des infractions concernant le cannabis et les autres drogues liées aux aptitudes requises et au comportement approprié d'un chauffeur d'une automobile pour offrir du transport de personnes (vérification des antécédents judiciaires) afin de la rendre plus exhaustive.

Exigences pour les automobiles

- Obligation pour les automobiles d'être munies d'une rallonge de ceinture de sécurité compatible avec les ceintures de l'automobile;
- Vérification mécanique selon la périodicité prévue au Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile (RTRPA);
- Pour les administrateurs et les dirigeants d'un répondant, obligation de ne pas avoir d'antécédents judiciaires liés aux aptitudes requises et au comportement approprié pour participer à l'exploitation d'un système de transport.

Accroissement de la transparence du prix des courses

- Reconduction des pouvoirs de la CTQ d'établir les tarifs exigibles pour toute course, à l'exception de celles visées par un contrat ou demandées par une application qui permet au client d'en connaître par écrit le prix maximal et d'y consentir avant que le chauffeur ne soit informé de la demande;
- Exclusivité accordée aux taxis pour les courses demandées par téléphone ou hélées dans la rue ainsi que pour l'usage, par les chauffeurs autorisés, des stations de taxis;
- Autorisation de la tarification dynamique pour les courses demandées par une application qui permet au client d'en connaître par écrit le prix maximal et d'y consentir avant que le chauffeur ne soit informé de la demande;
- Établissement d'un prix minimal (plancher) pour une course assujettie à la tarification dynamique équivalant au montant remis au chauffeur et d'un taux maximal de majoration du tarif de base (plafond) applicable seulement lorsque le ministre évoque une circonstance exceptionnelle qui le justifie.

Amélioration de l'équité entre les entreprises avec différents modes de services (rémunérés) de transport de personnes par automobile (transport à la demande, transport sous contrat, covoiturage, transport collectif)

- Définition juridique claire de la notion de covoiturage où c'est le chauffeur qui décide de la destination offerte au client;
- Reconduction de l'encadrement du transport par automobile sous contrat et du transport collectif offert au moyen d'une automobile qualifiée.

Amélioration de l'équité entre les entreprises avec différents modèles d'affaires s'appliquant au transport à la demande de personnes par automobile

- Abolition du système de gestion de l'offre par territoire pour l'industrie du taxi;
- Uniformisation des paramètres légaux appliqués sur l'ensemble du territoire québécois⁸;
- Uniformisation des normes d'exploitation et de sécurité applicables aux chauffeurs et aux automobiles qualifiées, sans égard au modèle d'affaires exploité.

Amélioration de l'équité entre les différents types de clientèles (meilleur accès des personnes handicapées au transport par automobile, y compris le transport à la demande offert avec une automobile adaptée)

- Abolition des permis de propriétaire de taxi spécialisés ou restreints donnant respectivement droit d'offrir exclusivement des services de transport spécialisé comme des services de limousine ou des services de transport adapté;

8. Cela a pour conséquence le retrait des pouvoirs réglementaires à la Ville de Montréal et l'abrogation du Règlement sur le transport par taxi de la Ville de Montréal (RCG 10-009), qui s'appliquait à l'ensemble de l'île de Montréal.

- Désignation de clientèles réservées aux taxis (transport adapté, transport de bénéficiaires d'un établissement régi par la Loi sur les services de santé et les services sociaux [RLRQ, chapitre S-4.2]);
- Obligation pour tout répondant et tout répartiteur de prendre les moyens raisonnables afin qu'une automobile adaptée soit disponible dans les meilleurs délais possible pour répondre à une demande de course qui requiert l'utilisation de ce type d'automobile;
- Obligation pour tout répondant et tout répartiteur de transmettre chaque trimestre la réponse accordée à chacune des demandes de course qui requièrent l'utilisation d'une automobile adaptée.

Réduction des barrières à l'entrée dans l'industrie

- Allègement des exigences pour devenir chauffeur (détenir un permis de conduire de classe 5 régulier depuis au moins 12 mois et avoir suivi la formation nécessaire, offerte en ligne et plus courte que celle qui était requise sur le territoire des villes de Montréal, de Québec, de Laval et de Longueuil);
- Abolition du bilan de santé et des exigences relatives à l'audition des chauffeurs qui étaient liés à l'ancien permis de conduire de classe 4C;
- Abolition des permis de propriétaire de taxi et du régime de gestion de l'offre par agglomération.

Uniformisation des charges administratives et financières de l'ensemble des exploitants d'une entreprise de TRPA

- Définition et encadrement légal d'un système de transport de personnes par automobile placé sous la responsabilité d'un répondant et qui regroupe plusieurs automobiles et plusieurs chauffeurs inscrits par le répondant;
- Abolition des exigences de service imposées aux répartiteurs;
- Abolition des règles encadrant les relations contractuelles entre le répartiteur et les propriétaires d'automobile à qui il offre ses services de répartition;
- Abolition de l'exigence posée aux répartiteurs qui comptent plus de 20 automobiles de compter au moins 1 automobile adaptée;
- Exigences de formation identiques pour l'ensemble des chauffeurs qualifiés, et ce, sur l'ensemble du territoire québécois;
- Abolition des normes de service aux clients (vêtement, courtoisie, aide à l'embarquement, itinéraire direct, remise de monnaie exacte, réserve d'énergie suffisante);
- Abolition des normes relatives au lanternon (autre d'être bien fixé);
- Abolition des règles d'usage des stations publiques de taxis (ordre de préséance, zone sans prise en charge, etc.);
- Abolition de la réglementation particulière pour la desserte des aéroports de Québec et de Montréal;

- Abolition de certaines normes pour les automobiles (air conditionné, système de communication);
- Abolition de toutes les normes applicables aux limousines, à l'exception des critères qui définissent ce qu'est une limousine.

Diminution de l'empreinte carbone de l'industrie du TRPA

- Fixation par la CTQ à chacun des répartiteurs et des répondants de la proportion minimale d'automobiles à faibles émissions de GES (véhicules à faibles émissions ou véhicules zéro émission) devant être inscrites ou utilisées par des chauffeurs à qui il fournit des services.
- Autorisation et encadrement des courses partagées entre plusieurs clients.
- Abolition des agglomérations contribuant à réduire les trajets de retour à vide entre territoires adjacents.

En plus de la LTRPA, un certain nombre de facteurs externes ont influencé l'évolution de la situation observable sur le terrain. La pandémie de COVID 19 qui a frappé le monde figure certainement en tête de liste, mais d'autres facteurs, comme le vieillissement de la population, la pénurie de main d'œuvre, la virtualisation et la délocalisation de l'économie ainsi que l'évolution technologique, doivent être considérés.

2. MISE EN ŒUVRE DE LA LTRPA

La mise en application de la LTRPA a nécessité le développement d'un grand nombre de nouveaux mécanismes et de nouvelles façons de faire. La présente section vise à présenter l'état d'avancement du déploiement des mécanismes prévus. L'information repose sur les propos recueillis auprès des représentants des organisations publiques responsables de l'implantation des différents mécanismes. Des résultats préliminaires relatifs aux extrants sont aussi présentés.

L'entrée en vigueur de la LTRPA est devenue effective le 10 octobre 2020, soit en plein cœur de la pandémie de COVID 19. La mise en place des mécanismes et les résultats qui découlent de la LTRPA sont teintés par ce contexte où la demande pour les services de transport par automobile a connu une baisse importante. Au début de la pandémie, la diminution du volume d'affaires pouvait aller jusqu'à 75 %, et une diminution importante de la demande était toujours observable à la fin de l'année 2021. Les répondants aux entrevues ont mentionné l'incidence de la pandémie qui rend impossible l'observation des effets quantitatifs et qualitatifs de la LTRPA dans un contexte normal.

2.1. CHAUFFEURS QUALIFIÉS

Deux choix s'offrent à une personne qui souhaite devenir chauffeur qualifié. Elle peut obtenir une autorisation auprès de la SAAQ⁹ (chauffeur autorisé) ou s'inscrire auprès d'un répondant (chauffeur inscrit). Les exigences à satisfaire par le candidat sont strictement les mêmes. Pour être chauffeur qualifié, il faut, entre autres, détenir un permis de conduire de classe 5 régulier depuis au moins 12 mois, avoir réussi la formation de base et avoir fourni les informations exigées relatives à ses antécédents judiciaires. Une personne peut être simultanément autorisée par la SAAQ et inscrite auprès d'un ou de plusieurs répondants.

À l'entrée en vigueur de la LTRPA, les titulaires de permis de chauffeurs délivrés en vertu de la LCSTT par la SAAQ ou le BTM ont été réputés autorisés en vertu d'une disposition transitoire.

Les nouveaux candidats ayant déposé une demande d'autorisation à la SAAQ ont reçu leur autorisation dans les temps prescrits par la LTRPA. Tous les chauffeurs qualifiés doivent renouveler leur autorisation tous les deux ans, à leur date d'anniversaire, en même temps que le renouvellement du permis de conduire.

Les représentants de la SAAQ et du BTM estiment que le processus de délivrance des autorisations fonctionne bien. La SAAQ a développé un système informatique temporaire jusqu'au déploiement de son nouveau système informationnel, le Carrefour des services d'affaires. Cette solution provisoire expliquerait certains délais dans le partage des données avec les autres partenaires institutionnels et avec les répondants.

Au 9 octobre 2020, la SAAQ dénombrait 9 207 titulaires d'un permis de chauffeur valide à l'extérieur de l'île de Montréal. À la même date, sur l'île de Montréal, le BTM comptait 6 985 chauffeurs de taxi auxquels il faut ajouter 30 détenteurs de certificats d'aptitude¹⁰. À la même date, Uber comptait autour de 15 000 chauffeurs actifs, tandis qu'environ 700 chauffeurs offraient leur service par l'intermédiaire de l'application Eva.

Au 30 septembre 2021, selon les données disponibles, le Québec comptait 13 862 chauffeurs autorisés (4 975 nouveaux chauffeurs et 8 887 renouvellements), auxquels s'ajoutent les milliers de chauffeurs inscrits auprès des répondants Uber et Eva.

9. Sous l'ancienne loi, le BTM délivrait des permis de chauffeur pour le territoire de l'île de Montréal en vertu du Règlement sur le transport par taxi de la Ville de Montréal (RCG 10-009). N'ayant plus cette responsabilité, il a fermé son centre de services en juin 2021.

10. Ces certificats d'aptitude ont été délivrés par le BTM dans le cadre du Projet pilote concernant le permis et la formation de certains chauffeurs effectuant du transport rémunéré de personnes sur l'île de Montréal, entré en vigueur en septembre 2017 (source : BTM, Rapport annuel 2020, 2021, p. 23).

Selon les informations obtenues au cours des entrevues, le non renouvellement du permis de chauffeur de taxi d'un certain nombre de chauffeurs ayant été réputés autorisés en vertu de la LTRPA pourrait s'expliquer par plusieurs éléments circonstanciels, notamment la baisse momentanée de la demande de courses en raison de la pandémie. L'abolition des permis de propriétaire de taxi et le versement d'une indemnisation, l'ouverture du marché de l'emploi dans plusieurs secteurs ainsi que les aides financières gouvernementales sont également des causes pouvant expliquer la situation observée.

2.1.1. Antécédents judiciaires

Comme sous l'ancienne loi, les aspirants chauffeurs qualifiés doivent présenter avec leur demande d'autorisation ou de renouvellement de leur autorisation, tous les deux ans, un certificat d'absence d'antécédents judiciaires ou une liste récente de leurs antécédents obtenue auprès d'un corps de police du Québec.

Le ministre des Transports est responsable de constituer le comité d'évaluation des antécédents judiciaires. La CTQ, la Ville de Montréal, la SAAQ et le ministre des Transports désignent chacun un membre pour faire partie du comité. Le comité rend des avis sur le lien entre les antécédents judiciaires d'une personne et les aptitudes requises et le comportement approprié du chauffeur souhaitant offrir des services de TRPA.

La LTRPA ne précise pas le fonctionnement du comité ni les documents qui doivent lui être transmis par la SAAQ. Des pratiques ont été déterminées par les membres du comité et suivies. Selon les personnes interrogées, la désignation des membres du comité, son fonctionnement interne ainsi que le soutien offert par la SAAQ sont adéquats.

La nouvelle loi spécifie les critères d'analyse des antécédents judiciaires. Des antécédents judiciaires précis visés aux 1^{er} et 2^e paragraphes de l'article 11 (conduite dangereuse, homicide involontaire, négligence criminelle ayant causé la mort, etc.) datant de moins de cinq ans disqualifient automatiquement une personne pour l'obtention d'un permis de chauffeur. Toutefois, contrairement aux autres infractions pouvant avoir un lien avec les aptitudes et comportements requis d'un chauffeur, si l'infraction est visée au 1^{er} ou au 2^e paragraphe de l'article 11, la SAAQ ne peut en tenir compte s'ils datent de plus de cinq ans.

Depuis que la LTRPA est en vigueur, le comité a fait face à une charge de travail importante. Pour atteindre l'objectif de la LTRPA visant l'amélioration de la sécurité des passagers, tous les dossiers des personnes ayant des antécédents judiciaires ont dû être réexaminés à la lumière des nouvelles dispositions. Des rencontres hebdomadaires sont tenues pour traiter le volume des demandes.

Du 10 octobre 2020 au 2 mars 2022, 444 dossiers d'antécédents judiciaires ont été reçus et traités par le comité. Certains membres ont exprimé le souhait d'avoir accès, dans certains cas, aux informations relatives aux enquêtes en cours par l'entremise du Centre de renseignements policiers du Québec.

Le comité a le rôle d'un comité consultatif. La décision finale revient à la SAAQ puisque c'est elle qui défend les dossiers au Tribunal administratif du Québec en cas de contestation et qu'en ce sens, elle doit garder un droit de regard sur les décisions rendues.

2.1.2. Formation

Depuis l'entrée en vigueur de la LTRPA, les personnes voulant devenir chauffeurs qualifiés doivent suivre une formation de base, en ligne, de 15 heures. De plus, tout chauffeur qualifié qui souhaite effectuer du transport de personnes au moyen d'une automobile adaptée doit suivre une formation avancée d'une durée totale de 18 heures, dont 11 heures en ligne et 7 heures de pratique réalisée en présentiel. Une formation avancée allégée de 7 heures en présentiel est offerte aux chauffeurs ayant déjà suivi une formation reconnue et à ceux qui offraient déjà du transport aux personnes handicapées au moyen d'une automobile adaptée dont ils étaient propriétaires¹¹.

Le MTQ a développé le plan de cours des deux formations obligatoires, puis il a conclu des ententes contractuelles avec le Centre de formation en transport de Charlesbourg et le Centre de formation du transport routier de Saint-Jérôme pour élaborer et donner des formations aux postulants afin qu'ils deviennent chauffeurs qualifiés. Les deux centres de formation offrent la formation de base depuis le 26 novembre 2020, tandis que la formation avancée est disponible depuis le 12 avril 2021.

Une modification réglementaire a été apportée afin de repousser d'une année, soit au 10 avril 2022, la date à partir de laquelle il devient obligatoire d'avoir suivi la formation avancée pour le transport de personnes handicapées. Ce besoin de report découle des perturbations qui ont affecté les établissements scolaires en raison de la pandémie.

Au 31 décembre 2021 :

- 4 771 personnes ont réussi la formation de base;
- 138 personnes ont réussi la formation avancée complète ou allégée sur le transport des personnes handicapées.

11. Cela concerne ceux qui, en date du 9 octobre 2020, étaient titulaires d'un permis de propriétaire de taxi attaché à un véhicule accessible et qui en étaient l'un des chauffeurs ou ceux qui, depuis le 10 octobre 2015, ont suivi une formation donnée par un organisme public (centre local de services communautaires, société de transport, etc.) portant sur les caractéristiques et les particularités d'un véhicule accessible aux personnes handicapées.

- Les mécanismes mis en place pour offrir une formation qualifiante uniforme aux candidats chauffeurs sont jugés comme étant adéquats et « agiles » par les personnes interrogées puisqu'ils laissent suffisamment de latitude aux centres de formation pour adapter les contenus aux nouvelles réalités de l'industrie. L'offre de la formation de base entièrement en ligne est vue comme un avantage important auprès des nouveaux candidats à la profession. Le volet pratique de la formation avancée soulève des difficultés d'accessibilité pour les chauffeurs, notamment dans des régions ressources. Cette situation prévalait déjà avant l'entrée en vigueur de la LTRPA. Les centres de formation professionnelle proposent que les formateurs se déplacent en région pour rencontrer des groupes de chauffeurs, dans la mesure où les conditions sanitaires le permettent. Des actions ont été entreprises auprès des clientèles institutionnelles afin d'accélérer la formation des chauffeurs d'automobiles adaptées dans toutes les régions du Québec.

2.2. AUTOMOBILES QUALIFIÉES

2.2.1. Qualification et identification d'une automobile

L'automobile qui, le 9 octobre 2020, était attachée à un permis de propriétaire de taxi est réputée autorisée en vertu de la nouvelle loi. Une nouvelle autorisation a été remise au propriétaire lors de son passage à la SAAQ pour le renouvellement annuel de l'immatriculation ou, au plus tard, le 31 mars 2021. À cette occasion, une nouvelle plaque d'immatriculation commerciale (F¹²) ou de promenade fut remise au propriétaire puisque la catégorie de plaque commençant par la lettre T (T, TR, TS, TB) et identifiant les taxis a été abolie par l'effet de la LTRPA. Selon les répondants, les demandes pour obtenir la nouvelle autorisation ont été traitées dans les temps prescrits par la LTRPA.

Au moment du remplacement de la plaque, la différence de la contribution d'assurance associée à la nouvelle catégorie d'immatriculation a été remboursée au prorata du nombre de jours qu'il restait à écouler avant le 31 mars 2021, ce qui a incité les propriétaires à agir promptement.

Avec l'entrée en vigueur de la LTRPA, deux choix s'offrent au propriétaire d'une automobile qui souhaite la qualifier pour effectuer du transport rémunéré de personnes :

1. Obtenir une autorisation auprès de la SAAQ;
2. Inscrire l'automobile auprès d'un répondant autorisé.

12. Cette plaque est présente sur un véhicule utilisé principalement à des fins commerciales ou professionnelles par un travailleur autonome, une entreprise ou une personne physique.

Comme le chauffeur, une automobile peut être simultanément autorisée par la SAAQ et inscrite auprès d'un ou de plusieurs répondants. Selon les personnes rencontrées lors des entrevues, le fonctionnement du mécanisme mis en place pour la délivrance des autorisations d'automobiles est adéquat. Le changement apporté aux mécanismes d'autorisation a exigé une mise à jour des codes (identifiants) utilisés par les systèmes informatiques des sociétés de transport et du Registre des taxis de la Ville de Montréal.

Au moment de l'autorisation d'une automobile, si celle-ci n'est pas munie d'un lanternon, la SAAQ fournit un accessoire gouvernemental d'identification qui doit être apposé lorsque l'automobile qualifiée est en service. Avant le 6 décembre 2020, afin de respecter l'échéance réglementaire, un accessoire provisoire papier a été remis par la poste aux propriétaires d'une automobile inscrite. Les propriétaires d'une automobile réputée autorisée ont reçu cet accessoire provisoire lors de leur visite pour procéder au remplacement de leur plaque d'immatriculation.

Les accessoires provisoires seront remplacés par des accessoires permanents, soit un document plastifié pouvant être placé et retiré de la lunette arrière de l'automobile à volonté.

Au 30 septembre 2021, la SAAQ dénombrait 8 819 automobiles autorisées, dont 7 915 automobiles de taxi (équipées d'un lanternon et d'un taximètre). Au total, à cette date, la SAAQ rapportait 17 453 automobiles qualifiées.

Le tableau suivant précise le type de motorisation pour ces automobiles. Ces données permettent de suivre le degré d'atteinte de la proportion cible d'automobiles à faibles émissions ou zéro émission fixée à l'article 157 de la LTRPA, soit 30 % à compter de l'année 2030.

TABLEAU 1
TYPE DE MOTORISATION DES AUTOMOBILES QUALIFIÉES AU 30 SEPTEMBRE 2021

AUTOMOBILES QUALIFIÉES			
TYPE DE MOTORISATION	NIVEAU D'ÉMISSION	NOMBRE	POURCENTAGE
Électricité	Zéro émission	339	
Hybride branchable	Faibles émissions	207	
Hybride	Faibles émissions	3 674	
	Sous-total	4 220	24,2 %
Essence		12 968	
Diésel		175	
Propane		90	
	Sous-total	13 233	75,8 %
Total		17 453	

Source : Données de la SAAQ fournies le 19 octobre 2021.

2.2.2. Sécurité des automobiles qualifiées

Depuis le 10 octobre 2020, l'âge maximal des automobiles qualifiées pour effectuer du TRPA est d'au plus 10 ans partout au Québec¹³.

La vérification mécanique des automobiles qualifiées est exigible selon un calendrier qui tient compte de l'âge et de la distance parcourue. La vérification est réalisée par un mandataire en vérification de véhicules routiers légers de la SAAQ. La première vérification est requise dès que l'année modèle est de 4 ans ou plus, ou dès lors que l'odomètre indique au plus 80 000 kilomètres. Elle est requise par la suite annuellement ou aux 60 000 km jusqu'à la fin de la 7e année du modèle, puis à tous les 6 mois, sans égard pour la distance parcourue, jusqu'à l'échéance du droit.

Ce calendrier de vérification est plus complexe et exige des ajustements aux documents remis par les mandataires de la SAAQ afin qu'il soit facile aux propriétaires et aux contrôleurs de savoir à quel moment procéder et si le calendrier est respecté.

Malgré l'augmentation importante du nombre d'automobiles à vérifier, avec l'assujettissement à la même obligation de vérification mécanique des automobiles inscrites chez Uber, le délai pour obtenir ce service auprès des mandataires de la SAAQ est demeuré stable et court.

En vertu du nouveau Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile (RTRPA), l'automobile qualifiée doit être munie d'une rallonge de ceinture de sécurité compatible à celles dont l'automobile est déjà équipée. Les agents sur la route déplorent que ce type d'obligation ne soit pas contrôlé au moment de l'autorisation de l'automobile par la SAAQ comme le sont les caractéristiques auxquels le véhicule doit répondre. Les rallonges adaptées à certaines marques d'automobiles sont peu disponibles localement et doivent être commandées en ligne auprès d'un fournisseur étranger qui dessert le Canada.

2.3. RÉPARTITEURS

Le nouveau statut de répartiteur s'apparente à celui d'intermédiaire en service de transport par taxi reconnu en vertu de la LCSTT. Dans neuf villes désignées du Québec, les intermédiaires devaient obtenir un permis délivré par la CTQ ou le BTM. Les intermédiaires autorisés étaient tenus d'opérer 24 heures par jour et sept jours par semaine. Au 9 octobre 2020, un total de 56 intermédiaires en service de transport par taxi étaient autorisés dont 27 à Montréal et 29 dans les 8 autres municipalités visées.

13. Une automobile peut être utilisée pour offrir du TRPA tout au long de la 10^e année du modèle. C'est au moment du renouvellement de l'autorisation durant la 11^e année que le droit prend fin.

Depuis le 10 octobre 2020, toute personne qui répartit des demandes de course entre des chauffeurs par quelques façons doit être enregistrée auprès de la CTQ avant de fournir ses services. Cette personne doit avoir un établissement au Québec. Le répartiteur a l'obligation de s'assurer que les chauffeurs vers qui il dirige des courses sont dûment qualifiés et que les automobiles utilisées sont également qualifiées.

Si le prix des courses réalisées est calculé selon une tarification dynamique, le répartiteur doit rendre disponible en tout temps, à son établissement, un registre numérique des courses effectuées par ses chauffeurs autorisés. Il doit aussi transmettre à la CTQ un rapport mensuel contenant chacune des courses demandées par un moyen technologique. Il doit aussi transmettre au MTQ tous les trois mois un rapport des demandes de course qui requièrent l'utilisation d'une automobile adaptée (voir Annexe B pour la liste des documents qui doivent être transmis au MTQ et aux organismes).

La CTQ constitue, met à jour et publie sur son site web un registre public des répartiteurs enregistrés. S'y retrouvent notamment les coordonnées des répartiteurs et les limites du territoire qu'ils desservent. La CTQ peut radier l'enregistrement d'un répartiteur à sa demande ou si ce dernier contrevient aux dispositions de la Loi.

Le mécanisme d'enregistrement des répartiteurs à la CTQ était disponible dès le 10 octobre 2020 comme prévu à la Loi. Au 31 décembre 2021, il y avait 142 répartiteurs enregistrés.

Selon les représentants des organisations rencontrés, le processus d'enregistrement est jugé simple. N'étant pas balisée, la façon d'identifier le territoire desservi est très variable ce qui rend cette information difficilement utilisable par les pouvoirs publics et les citoyens qui voudraient s'y référer.

Les répartiteurs qui opèrent à l'extérieur des centres urbains sont confrontés à l'obligation de s'enregistrer auprès de la CTQ pour la première fois. Cette obligation demeure mal connue. N'étant pas enregistré, il n'est pas possible pour la CTQ de les rejoindre pour signifier cette obligation.

Dans la même veine, l'obligation de transmettre au MTQ, chaque trimestre, le registre des demandes de course qui requièrent une automobile adaptée est mal comprise par la majorité des répartiteurs enregistrés, malgré les rappels du MTQ au sujet de cette nouvelle obligation. Les données obtenues sont parcellaires et peu fiables à ce jour.

Par ailleurs, la CTQ note que la fréquence de transmission du rapport des courses demandées par un moyen technologique est inutilement élevée (mensuelle). Elle juge qu'il est possible, sans affecter la qualité de ses analyses et des décisions qui en découlent, de recevoir sur une base moins régulière les données afin de réduire le fardeau administratif de la clientèle touchée. La mise en œuvre de cette obligation a nécessité que la CTQ procède à de l'accompagnement (rencontres, appels téléphoniques) auprès des répartiteurs pour expliquer son fonctionnement.

2.4. RÉPONDANTS

Le statut de « répondant d'un système de transport de personnes par automobile » est un nouveau statut introduit par la LTRPA. Le répondant est une personne morale qui exploite un système de transport de personnes par automobile et qui en a la responsabilité. Un tel système regroupe plusieurs chauffeurs et automobiles inscrits auprès du répondant et dont il est responsable. Il exerce les fonctions de répartiteur et de teneur des registres dans lequel ses chauffeurs et ses automobiles sont inscrits. Ces fonctions peuvent également être exercées en sous traitance par des fournisseurs.

Pour devenir un répondant, une personne morale doit transmettre une demande d'autorisation à la CTQ. Celle-ci procède à l'examen de la demande, entend le demandeur s'il le souhaite et rend sa décision.

Les titulaires d'un permis d'intermédiaire en vertu du Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile (Uber et Eva) sont visés par une disposition transitoire leur permettant d'obtenir ce nouveau statut de répondant dès l'entrée en vigueur de la Loi, sans interruption de leur service. Pour cela, ils devaient transmettre un avis de leur intention de poursuivre l'exploitation de leurs services au plus tard le 11 août 2020, en indiquant les mesures qu'ils entendaient prendre pour se conformer à la Loi. Le 10 octobre 2020, ces deux intermédiaires sont devenus des répondants et les décisions administratives pour leur autorisation étaient officiellement émises. À ce jour, aucune autre entreprise ne figure au Registre des répondants mis en ligne par la CTQ sur son site Web.

Uber a fait une demande de remplacement d'autorisation, notamment pour élargir son territoire partout au Québec. Cette autorisation lui a été accordée.

Un répondant doit vérifier que l'ensemble des exigences légales applicables aux automobiles et aux chauffeurs qualifiés sont satisfaites avant d'inscrire un chauffeur ou une automobile à son système de transport. Le répondant doit donc tenir un registre comportant des informations sur les automobiles et les chauffeurs inscrits. De plus, il doit partager ces informations quotidiennement avec la SAAQ par l'entremise d'un moyen technologique convenu entre eux. Tout comme pour un répartiteur, un répondant doit tenir un registre des courses effectuées par ses chauffeurs inscrits et pour lesquelles le prix a été calculé selon la tarification dynamique et transmettre un rapport mensuel à la CTQ. Il doit aussi transmettre au MTQ un rapport trimestriel sur les demandes de course qui requièrent une automobile adaptée (voir Annexe B sur les rapports à fournir par les répondants).

Au moment de préparer le présent rapport, Uber éprouvait des difficultés à transmettre quotidiennement à la SAAQ les listes à jour des chauffeurs et des automobiles inscrits dans un format qui est compatible avec les systèmes de la SAAQ. Les informations produites par les répondants sont cruciales pour que les agents de la paix, notamment les contrôleurs de CRQ, puissent identifier et contrôler les automobiles et les chauffeurs inscrits. Ces difficultés informationnelles ont causé des problèmes aux contrôleurs, aux chauffeurs et aux propriétaires dans le cadre des interventions sur le terrain.

Tout comme les répartiteurs, les répondants doivent soumettre mensuellement le registre des courses demandées par un moyen technologique. La CTQ juge qu'il est possible, sans affecter la qualité de ses analyses, de recevoir sur une base moins régulière les données ce qui permettrait de réduire le fardeau administratif pour les deux parties.

La CTQ relève que la Loi ne prévoit pas la possibilité de modifier administrativement le contenu d'une autorisation pour les situations suivantes : a) changement de nom du répondant lorsqu'il conserve son numéro d'entreprise du Québec, b) changement d'adresse au Québec du répondant, c) changement d'adresse d'un fournisseur (répartiteur/teneur de registre). Ce faisant, lorsqu'un tel changement est requis, le répondant est tenu de déposer une demande de remplacement de l'autorisation en vertu de l'article 40 de la LTRPA, accompagnée du paiement de 3 000 \$. Cette omission entraîne des coûts élevés pour les répondants et amène la CTQ à rendre une décision pour le traitement d'un changement mineur. Ce processus est jugé lourd par la CTQ.

2.5. TARIFICATION ET TAXIMÈTRES

La LTRPA a maintenu la compétence de la CTQ pour fixer les tarifs utilisés par le taximètre pour calculer le prix d'une course ainsi que pour fixer des tarifs forfaitaires à partir de certains lieux stratégiques, comme les aéroports. Elle détermine aussi les territoires pour lesquels un taxi est exempté de l'obligation d'être muni d'un taximètre.

Même si la CTQ n'a plus aucun autre lien direct avec les propriétaires d'automobiles qualifiées, la LTRPA a également maintenu les compétences de la CTQ à l'égard de la vérification et du scellage périodiques des taximètres qui équipent les automobiles de taxi qui sont maintenant autorisées par la SAAQ. Elle assume cette responsabilité par l'entremise d'un réseau de mandataires présents sur tout le territoire du Québec.

Sous la Loi concernant les services de transport par taxi (c. S -6.01), les taxis disposaient de deux types de tarification : les tarifs établis par la CTQ et le recours à un contrat. Seuls les deux titulaires d'un permis d'intermédiaire délivré en vertu du Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile, soit Uber et Eva, pouvaient avoir recours à la tarification dynamique établie par un moyen technologique. Cette modalité permet d'ajuster les tarifs utilisés pour calculer le prix d'une course en fonction de l'offre et de la demande à tout moment. Le prix total maximal de la course ainsi calculé doit être accepté par le client avant que la demande de course ne soit transmise à un chauffeur.

En vertu de la LTRPA, tous les exploitants peuvent, dans le respect des conditions qui s'appliquent, recourir à l'un ou l'autre des trois types de tarifications établies :

- les tarifs établis par la CTQ et utilisés par le taximètre pour établir le prix total de la course¹⁴ s'appliquent obligatoirement aux courses demandées par téléphone, hélées ou demandées à un chauffeur stationné dans une station de taxis;
- la tarification dynamique disponible sur les courses demandées au moyen d'une application exige que le client puisse connaître par écrit le prix maximal de la course qu'il demande et qu'il y consente avant que la demande ne soit dirigée vers un chauffeur en service;
- les tarifs fixés par un contrat écrit qui satisfait aux normes du Règlement sur le contrat convenant du prix d'une course avec un client.

Les modes de tarification permis varient donc selon le moyen utilisé par le client pour demander une course ainsi que selon les options offertes par l'application du répartiteur ou du répondant.

La CTQ n'a pas revu les tarifs utilisés par le taximètre depuis l'entrée en vigueur de la LTRPA. Toutefois, depuis le 1^{er} janvier 2021, le tarif de départ inscrit au taximètre a été majoré de 1,05 %, pour atteindre 4,55 \$, par l'ajout de la redevance de 0,90 \$ et des taxes de vente sur ce dernier montant, arrondi à 0,15 \$. Tous les tarifs fixés par la CTQ et qu'utilise le taximètre incluent les taxes de vente.

14. En l'absence de taximètre, les tarifs par kilomètre parcouru et par minute fixés par la CTQ peuvent être utilisés pour calculer le prix total d'une course au moyen de l'odomètre ou d'un chronomètre.

Dans certaines circonstances exceptionnelles déterminées par le ministre, par exemple lors d'une perturbation importante de la circulation, le prix d'une course établi au moyen de la tarification dynamique ne pourra pas excéder 1,5 fois celui obtenu en appliquant les tarifs fixés par la CTQ. Comme aucun événement nécessitant de limiter les tarifs appliqués par les répondants n'est survenu depuis la mise en œuvre de la Loi, le processus de communication de l'entrée en vigueur d'une telle limite aux deux seules entreprises concernées n'a pas été mis à l'épreuve.

Les organismes ont souligné trois enjeux en lien avec les dispositions relatives au taximètre :

- Aux 6 mois, le propriétaire d'une automobile munie d'un taximètre doit se rendre chez un mandataire autorisé par la CTQ afin de faire vérifier et sceller physiquement le taximètre. Selon la CTQ, cette fréquence contribue au fardeau administratif de la clientèle touchée et nécessite plusieurs suivis à la CTQ;
- En exigeant le scellage physique du taximètre, les dispositions réglementaires interdisent indirectement l'utilisation d'un taximètre par géolocalisation. Ce dernier est devenu aujourd'hui la norme ailleurs au Canada et dans le monde.
- Le maintien de la compétence de la CTQ sur la régularité et le bon fonctionnement des taximètres équipant les automobiles autorisées par la SAAQ peut être questionné. La responsabilité partagée entre plusieurs intervenants (CTQ, SAAQ et éventuellement un répondant de taxi) fait en sorte que le processus est jugé inutilement lourd et complexe pour les intervenants visés et difficile à comprendre pour la clientèle;
- La réglementation n'ayant pas maintenue l'obligation que le chauffeur soit en possession du certificat de validation du taximètre, les inspecteurs ne peuvent plus en faire le contrôle.

2.6. REDEVANCE

Afin de financer une partie des programmes d'aides financières visant à indemniser les titulaires de permis de propriétaire de taxi transférables abolis par la LTRPA, une redevance temporaire est imposée sur l'ensemble des courses de TRPA, à l'exception des courses offertes par les municipalités et les sociétés municipales de transport collectif, incluant le transport adapté¹⁵.

15. À la suite d'amendements apportés à la LTRPA par la Loi concernant principalement la mise en œuvre de certaines dispositions du discours sur le budget du 10 mars 2020 (RALQ, 2021, c. 15) visant à transférer la responsabilité de la gestion de la redevance à Revenu Québec, les courses réalisées à la demande d'un établissement auquel s'applique la Loi sur les services de santé et les services sociaux (chapitre S-4.2) sont également exemptées de la redevance.

Depuis le 1^{er} janvier 2021, une redevance taxable de 0,90 \$ par course doit être payée par le client, en sus du prix de la course. L'exploitant d'une entreprise de TRPA est tenu, en vertu de la Loi, de percevoir cette redevance auprès du client et de la verser à Revenu Québec. La perception de la redevance se terminera lorsqu'elle aura permis de générer un produit correspondant au coût du Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi et du Programme d'aide financière additionnelle destinée à l'industrie du taxi.

À l'automne 2020, afin de gérer la redevance, le MTQ a conclu une entente de services avec Revenu Québec, une organisation aguerrie à ce type de service.

Plusieurs rencontres ont eu lieu entre le MTQ et Revenu Québec pour convenir des processus opérationnels requis. Revenu Québec était responsable de recevoir les déclarations et les versements tandis que toutes les situations particulières étaient traitées par le MTQ (trop versé, erreur, non déclaration, non versement, etc.). Ce partage des rôles entre les deux organismes gouvernementaux a généré une certaine confusion auprès des exploitants.

Pour palier à cette situation, des réponses types ont été produites conjointement pour permettre aux agents d'information des deux organisations de répondre aux questions usuelles les plus simples, tout en référant les citoyens au bon interlocuteur, selon la nature de leur questionnement. Ces documents de support ont été mis à jour régulièrement tout au long de la transition.

C'est dans ce contexte que la fiscalisation (le transfert de la responsabilité complète de la perception de la redevance à Revenu Québec) est apparue comme une meilleure option.

Ce transfert de la responsabilité de la redevance vers le ministre du Revenu a été réalisé au moyen d'amendements législatifs à la section I du chapitre XXII de la LTRPA portant sur la redevance. Ce transfert est entré en vigueur le 1^{er} octobre 2021. Revenu Québec est maintenant en mesure de gérer la vérification, la non production et le recouvrement de la redevance ainsi que d'émettre des avis de cotisation ou de recouvrement, le cas échéant.

Cette réaffectation de la responsabilité de la gestion de la redevance à Revenu Québec permet d'en assurer une gestion rigoureuse et efficiente. Il lui est aussi possible d'exploiter les informations fiscales à sa disposition, notamment celles issues de la facturation obligatoire dans l'industrie du taxi.

- Cette mesure destinée à prévenir l'évasion fiscale est entrée en vigueur progressivement du 1^{er} décembre 2020 au 1^{er} novembre 2021. Elle était en préparation depuis plusieurs années chez Revenu Québec. Son entrée en vigueur a été perturbée puisque la LTRPA est venue modifier les contours légaux de l'industrie visée.

- Les deux textes légaux (LTRPA et facturation obligatoire) comportaient des dispositions différentes sur le contenu du reçu (facture) à remettre au client ainsi que sur la circonstance de sa remise au client. Cette situation a créé de la confusion chez les exploitants.

La fiscalisation de la redevance est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2021. Revenu Québec a mis en place des procédures et des systèmes informatiques transitoires. Des employés ont été affectés à la réalisation manuelle de certaines tâches. En 2022, le traitement de la redevance par Revenu Québec sera automatisé. Ainsi, les exploitants d'une entreprise de TRPA pourront payer leur redevance en ligne comme elles le font pour les taxes de vente.

Plusieurs événements ont marqué la mise en place de la redevance et engendré une gestion du changement considérable :

- L'apparition de situations non parfaitement balisées par la nouvelle loi (courses partagées, covoiturage, contrats ne prévoyant pas un nombre de courses précis, etc.). Celles-ci ont demandé le développement de guides d'interprétations des dispositions légales par le MTQ.
- Le RTRPA a exigé que les propriétaires de taxi fassent ajuster leur taximètre avant l'entrée en vigueur de la redevance, soit le 1^{er} janvier 2021. Cette situation a fait en sorte que certains chauffeurs ont perçu la redevance dès l'ajustement de leur taximètre en décembre 2020. Ils ont alors déclaré cette redevance en janvier 2021. Bien que les montants déclarés étaient peu importants, de l'ordre de quelques centaines de dollars tout au plus; ils ont monopolisé beaucoup d'attention chez les deux organismes gouvernementaux.
- Certains chauffeurs ont déclaré les taxes de vente sur la redevance (0,15 \$ par course) à même le formulaire de déclaration de la redevance (0,90 \$ par course). Le MTQ a dû rembourser les taxes ainsi versées aux chauffeurs, afin que ceux-ci ajoutent ce montant de taxes de vente à leur déclaration régulière de taxes de vente transmise à Revenu Québec.

En définitive, le MTQ et Revenu Québec ont proposé des solutions pour permettre aux exploitants d'une entreprise de TRPA de s'inscrire et de payer la redevance, et ce, au moment prévu.

Au moment de préparer le présent rapport, il n'est pas possible de connaître le montant total de redevance récolté en 2021 puisqu'un grand nombre de chauffeurs versent le montant perçu auprès des clients à une fréquence annuelle. Ce faisant, ceux-ci feront leur premier versement pour l'année 2021 qu'au printemps 2022.

2.7. GÉOLOCALISATION

Les propriétaires des automobiles réputées autorisées sur l'Île de Montréal sont tenus de maintenir en place et en bon état de fonctionnement le dispositif de géolocalisation dont les automobiles de taxi devaient être équipées en vertu du Règlement sur le transport par taxi de la Ville de Montréal (RCG 10-009). Pour les propriétaires d'une automobile qualifiée exploitée ailleurs au Québec, l'obligation de doter cette automobile d'un dispositif de géolocalisation reconnu par le ministre, en bon état de fonctionnement et opérationnel lorsque l'automobile est en service, n'entrera en vigueur que le 10 octobre 2024.

Un comité ministériel a été mis en place par le MTQ pour étudier les enjeux de protection de la vie privée, des informations commerciales, des renseignements personnels et des données numériques associées à la géolocalisation en temps réel des automobiles qualifiées en service sur un territoire donné. Ce comité s'est rencontré en juin 2021. Les premiers constats suggèrent au MTQ d'élargir le mandat du comité afin qu'il propose aux autorités des recommandations de nature législative, réglementaire, technique et administrative permettant de répondre à chacune des préoccupations que soulève la mise en œuvre des dispositions relatives à la géolocalisation des automobiles qualifiées.

Relativement à la géolocalisation, les enjeux suivants ont été relevés par les organismes :

- La responsabilité légale qui incombe aux répartiteurs est incompatible avec le très faible niveau de contrôle des outils technologiques qu'ils exploitent pour recevoir et répartir les courses;
- De l'avis des experts en technologie numérique consultés, les dispositions législatives visant la protection de la vie privée des clients et des chauffeurs ne sont pas techniquement applicables. Cette responsabilité doit relever des destinataires désignés par le ministre. Idéalement, un seul destinataire institutionnel devrait être désigné. Ce dernier verrait à produire des données anonymisées à l'intention des municipalités et des organismes de transport.
- Outre la Ville de Montréal, peu de personnes dispose des ressources permettant de satisfaire aux exigences de la Loi.
- À Montréal, il serait actuellement impossible de s'assurer de la validité des données d'identification des chauffeurs et des automobiles qualifiées transmises.

2.7.1. Désignation de destinataires de données de géolocalisation

Avant l'entrée en vigueur de la LTRPA, le Règlement sur le transport par taxi de la Ville de Montréal (RCG 10-009) donnait la compétence à la Ville d'opérer le Registre des taxis, une plateforme de données ouvertes qui indique en temps réel la position, la direction, la vitesse ainsi que le statut des automobiles de taxi qui sillonnent la Ville (disponible ou non disponible) et rendait obligatoire le branchement des taxis. Ce projet, encore en phase expérimentale, vise à améliorer la planification et la synergie du taxi avec les transports collectifs et les autres modes de mobilité disponibles sur le territoire de l'Île de Montréal. Le BTM a établi un partenariat de recherche avec la Chaire Mobilité de la Polytechnique de Montréal afin d'étudier les modalités d'exploitation des données collectées par le Registre. Il s'agirait de la seule initiative de ce genre au Québec.

En vertu de la LTRPA, le ministre des Transports a la responsabilité de désigner les destinataires de données de géolocalisation sur la base de certains critères. Jusqu'au 10 octobre 2021, une mesure transitoire désignait la Ville de Montréal comme destinataire des données de géolocalisation afin que celle-ci puisse poursuivre l'expérimentation du Registre des taxis. Une demande de désignation permanente a été déposée au ministre par les autorités montréalaises. La décision à cet effet a été différée le temps d'analyser plus à fond les différents enjeux que soulève la géolocalisation des automobiles qualifiées.

2.7.2. Reconnaissance de dispositifs de géolocalisation

Le ministre publie la liste des dispositifs de géolocalisation qu'il reconnaît sur le site Web du MTQ.

Le Registre du taxi de Montréal compte quatre dispositifs de géolocalisation reconnus et ceux-ci sont réputés reconnus par le ministre, jusqu'au 10 octobre 2021, en vertu d'une disposition transitoire, pour permettre la continuité de ce projet. Aucune demande de reconnaissance d'un dispositif n'a été déposée depuis le 10 octobre 2020. À ce jour, le MTQ n'a pas précisé les critères de reconnaissance d'un dispositif de géolocalisation ni mis en place de processus de reconnaissance.

2.8. INSPECTIONS ET SANCTIONS

Depuis la mise en œuvre de la LTRPA, la CTQ, CRQ et le BTM continuent à jouer un rôle dans les inspections et les sanctions que la Loi et sa réglementation prévoient. Chez ses organismes, la période transitoire d'information relative au nouvel encadrement légal ainsi que la réduction des activités causée par la pandémie ont influencé à la baisse le nombre d'inspections effectuées et de sanctions distribuées.

2.8.1. Commission des Transports du Québec

Sous l'ancien régime, la CTQ était responsable de sanctionner le propriétaire d'une automobile en cas de non respect des normes applicables au véhicule lié à un permis de propriétaire de taxi ainsi qu'au taximètre dont ce véhicule pouvait être équipé, en plus de voir au respect des tarifs qu'elle fixe et des normes tarifaires. Elle pouvait, entre autres, ordonner la suspension ou la révocation du permis de propriétaire de taxi.

En vertu de la LTRPA, la CTQ est responsable de s'assurer que les répondants et les répartiteurs respectent les normes qui leur sont applicables. La CTQ peut imposer des sanctions administratives pécuniaires à un répondant d'un système de transport ou à un répartiteur s'il fait défaut à ses obligations. Elle a aussi le pouvoir de suspendre ou de révoquer l'autorisation d'un répondant et de radier un répartiteur dans les situations prévues par la Loi.

Elle est aussi responsable du respect des règles concernant la tarification et les taximètres. Elle peut ordonner à la SAAQ ou à un répondant la suspension de l'autorisation ou de l'inscription d'un chauffeur jusqu'à ce que le tribunal ait rendu une décision concernant une infraction commise par le chauffeur, par exemple en réclamant un prix dérogatoire. Elle peut aussi ordonner à la SAAQ le retrait du droit de maintenir en circulation une automobile qui a été utilisée pour effectuer illégalement du transport.

La CTQ souligne que les sanctions par voie pénale, par le biais du Directeur des poursuites criminelles et pénales, prévues pour certaines infractions ne favorisent pas un retour rapide à la conformité. Le traitement de ces dossiers s'échelonne sur plusieurs mois et nécessite le travail de plusieurs intervenants, dont les juges administratifs, alors que l'émission d'une sanction administrative pécuniaire serait plus efficiente.

Au cours de la première année d'application, la CTQ, comme le MTQ, a privilégié une approche pédagogique auprès des répondants et des répartiteurs. Ainsi, la CTQ n'a pas émis de sanction administrative pécuniaire à l'endroit des contrevenants aux obligations administratives relevant de sa compétence.

2.8.2. Contrôle routier Québec

L'entrée en vigueur de la LTRPA n'a pas eu d'impacts sur le rôle joué par CRQ en matière de surveillance et du contrôle du transport routier des personnes. Il poursuit son travail visant à prévenir et réprimer les infractions aux lois et règlements régissant cette industrie, partout au Québec, sauf sur l'Île de Montréal. À compter du 1^{er} janvier 2023, ses activités s'étendront également à l'Île de Montréal.

Les vérifications de CRQ ont lieu selon une planification, lors de patrouille ou à la suite de signalements. Le respect de l'ensemble des normes, des autorisations et du bon état de l'automobile est vérifié.

Quelques difficultés ont été rapportées par CRQ :

- Sur la route, les agents de la paix ont de la difficulté à bien identifier les automobiles qualifiées, car les vignettes ne sont pas facilement visibles¹⁶ et que les bases de données des automobiles inscrites ne sont pas mises à jour quotidiennement;
- Lors de la vérification mécanique, le kilométrage de l'automobile n'est pas noté sur la vignette de conformité ni dans la base de données. Cela ne permet pas aux agents de la paix de vérifier si le chauffeur respecte la fréquence des vérifications mécaniques¹⁷;
- Dans la LTRPA, deux processus de saisie sont prévus. Le premier fait référence au Code de la sécurité routière tandis que le second processus est une saisie en vertu du Code de procédure pénale. Dans le cas où il n'y a pas de délai de saisie prédéterminé, un procès verbal est envoyé aux avocats de la SAAQ, cela doit être inscrit au palais de justice, et un juge doit ordonner la libération de l'automobile. Ce processus demande beaucoup de travail et est jugé inutile.

À CRQ, depuis l'entrée en vigueur de la LTRPA, il n'y aurait presque plus de signalements. En effet, puisque les autorisations requises pour faire du TRPA ne sont plus limitées et sont aisément accessibles à la SAAQ, les activités illégales ont pour ainsi dire pris fin¹⁸. Aucun permis de chauffeurs qualifiés ni aucune autorisation d'automobile qualifiée n'ont été suspendus ou révoqués du 10 octobre 2020 au 30 septembre 2021¹⁹.

16. Dans la Loi, il a été décidé que l'accessoire gouvernemental doit être positionné à l'arrière de l'automobile. Or, la vitre arrière de beaucoup d'automobiles est teintée.

17. Il est prévu de changer la vignette dans la prochaine année pour qu'elle comporte cette information et d'intervenir auprès des mandataires pour s'assurer que le kilométrage est toujours inscrit dans le système.

18. Cela permettrait à CRQ de concentrer ses efforts sur la sécurité routière.

19. Données de la SAAQ fournies le 19 octobre 2021.

À la suite de l'entrée en vigueur de la LTRPA, soit du 10 octobre 2020 au 30 juin 2021, 64 signalements concernant le TRPA ont été reçus et 55 interventions ont été réalisées. Au cours de cette période, 40 infractions ont été constatées. De plus, 123 avis de non conformité ont été remis. Par rapport à la période correspondante une année avant, le nombre d'interventions a baissé de 36 %, les infractions constatées ont diminué de 63 % et les avis de non conformité ont diminué de 29 %. Ces résultats sont largement influencés par les mesures sanitaires qui ont frappé l'économie québécoise.

2.8.3. Bureau du taxi de Montréal

Depuis le 1^{er} janvier 2014, le BTM est constitué sous la forme juridique d'une société paramunicipale de la Ville de Montréal. Avant l'entrée en vigueur de la LTRP, le BTM était habilité à faire appliquer le Règlement sur le transport par taxi de la Ville de Montréal (RCG 10-009) ainsi que les dispositions de la LCSTT qui s'appliquaient sur le territoire de l'Île de Montréal, notamment en matière de tarification et de taximètre. Le BTM administrait sa propre base de données donnant accès au dossier complet des automobiles et des chauffeurs autorisés à effectuer du taxi dans les trois agglomérations de taxi de l'Île de Montréal.

Avec l'abolition de la compétence de la Ville de Montréal à réglementer le taxi, la ville a vu ses moyens d'intervention considérablement réduits. Cela a amené le BTM à fermer son Centre de services, faisant en sorte que tous les dossiers sont maintenant traités à même les centres de service de la SAAQ. Les agents de contrôle du BTM présents sur la route ont éprouvé des difficultés d'accès aux dossiers des chauffeurs et des automobiles ainsi qu'au système informatique de la SAAQ permettant de rédiger un constat d'infraction en vertu de la loi provinciale. Des travaux sont menés par les deux organisations pour pallier ces problèmes.

Certaines difficultés sont apparues dans le cadre de l'application de la Loi, liées notamment au fait que les infractions pénales à la Loi devaient être traitées à la Cour du Québec, qui ne possédait pas les ressources nécessaires pour gérer le volume d'infractions habituellement traité par la cour municipale de Montréal. Le 2 juin 2021, un amendement a été apporté à l'article 215 de la LTRPA afin de permettre de nouveau aux cours municipales, notamment celle de Montréal, de traiter les poursuites pénales en lien avec la LTRPA.

Du 10 octobre 2020 au 9 septembre 2021, 157 signalements ont été communiqués au BTM et près de 3 889 fiches d'inspection liées à la LTRPA ont été émises.

Le Gouvernement du Québec et Montréal ont convenu que le BTM maintiendra son rôle d'inspection et de contrôle en vertu de la LTRPA au moins jusqu'au 1^{er} janvier 2023.

2.9. TABLE DE CONCERTATION NATIONALE DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES PAR AUTOMOBILE

La Table de concertation nationale de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile a été mise en place dans le cadre de la LTRPA.

Dans le contexte de la LTRPA, la Table a pour mandat général de favoriser la concertation entre les principaux intervenants de l'industrie du TRPA au regard des diverses pratiques commerciales qui ont cours dans cette industrie, dont celles touchant le développement des ressources humaines. Elle doit également conseiller le MTQ sur la réglementation de l'industrie et sur les mesures destinées à son développement, entre autres en lui présentant des recommandations qui font consensus. La Table peut aussi étudier les répercussions de la Loi sur les différents territoires, notamment en ce qui concerne le nombre d'automobiles.

Un décret gouvernemental a identifié les organismes désignés pour faire partie de la table. Celle-ci se compose d'une présidente désignée par le gouvernement et de neuf autres membres qui représentent les chauffeurs qualifiés, les répartiteurs, les répondants de systèmes de transport ainsi que les usagers. Les organismes appelés à soumettre le nom de candidats pour siéger à la Table sont les suivants :

- le Regroupement des travailleurs autonomes Métallos, section locale 9840 et le Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal, pour représenter les chauffeurs qualifiés;
- l'Association des taxis des régions du Québec, le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi, le Regroupement des intermédiaires de taxi de Québec, de même que le groupe formé des anciens titulaires d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi dont les activités étaient autorisées par le Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile, pour représenter les répartiteurs;
- la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec, Option consommateurs et l'Association du transport urbain du Québec, pour représenter les usagers du TRPA.

Le ministre a choisi les membres parmi les deux propositions de représentants que lui a présentées chacun des organismes.

La table a amorcé ses activités le 22 avril 2020 et tenu quatorze rencontres en date du 31 décembre 2021. Des présentations relatives à quatre enjeux (règlement, géolocalisation, redevance et CNESST) et plusieurs mécanismes (ex. données sur les courses avec une automobile adaptée, accessibilité des applications de demandes de course, formation) ont fait l'objet de discussions.

2.10. Indemnisation

Les personnes qui, le 19 mars 2019, étaient titulaires d'un permis de propriétaire de taxi réputé délivré avant le 15 novembre 2000 ont eu droit à une indemnisation calculée selon les paramètres du Programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi créé en vertu de la LTRPA.

Le programme d'indemnisation prévoyait également qu'une demande de révision administrative de l'indemnité octroyée puisse être adressée à un comité composé de deux personnes désignées par le ministre et d'une autre personne désignée par la CTQ. Un total de 1 882 permis ont fait l'objet d'une demande de révision. Au moment de préparer le présent rapport, toutes les demandes de révision avaient été analysées sauf une.

3. RÉPERCUSSIONS INSTITUTIONNELLES DE LA LOI

La mise en œuvre de la modernisation de l'encadrement légal de l'industrie du TRPA a été exigeante pour les organismes responsables de son administration. Leurs représentants souhaitent être interpellés le plus tôt possible lorsque viendra le temps de procéder aux ajustements que l'ampleur de la réforme adoptée rend inévitables. Une telle concertation facilitera la cohérence de l'action gouvernementale et améliorera la planification des gestes à poser au sein des différentes organisations.

Les paragraphes qui suivent décrivent les principaux défis organisationnels qu'ont eu à surmonter les institutions interpellées lors de la mise en œuvre de la Loi.

3.1. CTQ

Bien que la clientèle de la CTQ ait très légèrement augmenté, avec environ 7 000 propriétaires de taximètre, 2 répondants et 142 répartiteurs, les nouvelles mesures de la LTRPA ont représenté un défi majeur pour un organisme de petite taille comme la CTQ.

Des efforts considérables ont été déployés par le personnel de la CTQ notamment pour :

- Développer de nouveaux processus d'affaires;
- Modifier le système informatique afin d'assurer la gestion de ces nouveaux processus;
- Élaborer de nouveaux contenus Web destinés à informer la clientèle;

- Élaborer le matériel de formation et former les employés afin qu'ils se familiarisent avec la Loi et les mécanismes dont la CTQ est responsable;
- Délivrer les autorisations aux deux répondants d'un système de transport et procéder à l'enregistrement de plus de 140 répartiteurs.

Plus d'un an après l'entrée en vigueur de la LTRPA, les travaux se poursuivent afin que la CTQ puisse mettre en application tous les mécanismes prévus, dont la fixation de cibles d'automobiles à faibles émissions et les sanctions administratives pécuniaires.

L'arrimage des bases de données avec celles de la SAAQ pour rejoindre les propriétaires d'automobile de taxi équipée d'un taximètre ainsi que la mise en place d'une structure d'échange de données avec les répondants et les répartiteurs, notamment la centaine de petits répartiteurs moins informatisés, représente un défi.

3.2. SAAQ

La SAAQ autorise maintenant les quelque 8 000 automobiles utilisées pour offrir du TRPA; autorisations qui relevaient sous l'ancien régime de la CTQ. Le nombre d'autorisations délivrées aux chauffeurs par la SAAQ, devant être renouvelées aux deux ans, a doublé avec la prise en charge des chauffeurs présents sur l'Île de Montréal qui étaient autorisés antérieurement par le BTM.

La Société a donc eu à composer avec les nouvelles responsabilités que lui confie la Loi et la modernisation complète de ses systèmes informationnels. Cette conjoncture a mis à l'épreuve son savoir faire et a demandé une certaine dose de créativité afin de répondre aux besoins les plus pressants.

3.3. MTQ

Certaines des nouvelles responsabilités accordées au ministre sont étrangères aux champs d'expertise du MTQ. Sous l'ancienne loi, le ministère jouait principalement un rôle de vigie et de régulateur, mais n'avait pas de fonctions opérationnelles si ce n'est que la réception de la redevance versée par les deux intermédiaires visés par le Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile.

Au moment de l'entrée en vigueur de la LTRPA, le MTQ a dû développer les procédures et les outils informationnels pour répondre avec compétence et efficience aux mandats suivants :

- Inscription des exploitants d'une entreprise de TRPA et gestion de la redevance²⁰;
- Reconnaissance d'une application de géolocalisation;
- Désignation d'un destinataire de géolocalisation;

20.Cette responsabilité a été depuis confiée à Revenu Québec.

- Réception et analyse du registre des demandes de course qui requièrent une automobile adaptée produit par les répartiteurs et les répondants;
- Évaluation de l'accessibilité des applications de demandes de course aux personnes présentant tout handicap.

3.4. REVENU QUÉBEC

La prise en charge partielle puis complète de la perception de la redevance par Revenu Québec s'est déroulée en trois phases de gestion consécutives. Des efforts importants de concertation et de coordination avec le MTQ ont été nécessaires tout au long de ces processus.

L'adoption de la LTRPA a aussi retardé le déploiement de la facturation obligatoire dans l'industrie du TRPA et requis l'ajustement des outils légaux, informationnels et administratifs pour tenir compte du nouvel encadrement légal de l'industrie.

3.5. BTM

La LTRPA a eu pour effet concret de provoquer la redéfinition du mandat du BTM en lui retirant ses fonctions de conseiller au régulateur (la Ville de Montréal), d'administrateur du Règlement sur le transport par taxi de la Ville de Montréal et de contrôleur de l'industrie du taxi sur l'ensemble du territoire de l'Île de Montréal. Le BTM maintient son rôle de soutien au développement de l'industrie du taxi à Montréal et de participation à la stratégie de mobilité de Montréal.

Tout au long de la présente démarche d'évaluation de la Loi, le BTM a mentionné sa volonté de coopérer au déploiement de services de TRPA de qualité, sécuritaire, accessible et durable. Dans cette perspective, le BTM a émis de nombreuses recommandations et solutions visant à améliorer la mise en œuvre de la Loi et la LTRPA elle-même, entre autres pour améliorer les services offerts par l'industrie du TRPA.

4. ENJEUX ET RECOMMANDATIONS

Les répondants aux entrevues ont énuméré plusieurs enjeux liés à la mise en œuvre de la Loi et, dans certains cas, des pistes de solutions. Ces informations ont été complétées par la consultation de rapports fournis par les organismes. Toutefois, comme cela a souvent été mentionné, le fait que la Loi ne soit en vigueur que depuis un an et le contexte de la pandémie ont caché certains enjeux, étant donné la diminution marquée du volume d'affaires.

4.1. OPÉRATIONS

- Une bonne coordination entre les organismes qui appliquent la Loi, de même qu'une bonne connaissance de celle-ci par les entreprises visées, il convient de mettre en place un canal de communication commun aux trois organismes relevant du ministre des Transports (MTQ, CTQ et SAAQ) pour informer les répartiteurs, les répondants ainsi que les organismes municipaux qui opèrent des services de transport collectif par automobile.
- Concevoir un guide d'analyse des dossiers relatifs aux antécédents judiciaires énumérés à la Loi ou en lien avec les aptitudes et les comportements attendus d'un chauffeur qualifié à partir des recommandations du comité d'évaluation des antécédents judiciaires ainsi que les décisions finales rendues par la SAAQ.
- Revoir l'encadrement réglementaire des taximètres à la lumière des avancées technologiques en matière de géolocalisation.
- Exempter les exploitants de taxi qui ne réalisent que des courses planifiées en vertu d'un contrat conforme au Règlement sur le contrat convenant du prix d'une course avec un client d'équiper son automobile qualifiée d'un taximètre.
- Examiner la possibilité de transférer à la SAAQ la responsabilité de contrôler les taximètres qui équipent les automobiles puisque l'autorisation et la vérification mécanique sont déjà sous sa responsabilité.
- Centraliser la réception de tous les rapports exigés aux répondants et aux répartiteurs à la CTQ qui enregistre et autorise déjà ceux-ci. Le ministre (MTQ) n'aurait plus à recevoir les renseignements concernant les demandes de course qui requièrent l'utilisation d'une automobile adaptée ni l'information sur l'accessibilité des applications de demande de course aux personnes qui présentent tout handicap.
- Réduire et uniformiser la fréquence de transmission des différents rapports exigibles aux répondants et aux répartiteurs en fonction des objectifs poursuivis ;

- Permettre la modification administrative de l'autorisation d'un répondant lorsque les changements ne modifient pas la nature et la portée des services offerts par le système de transport autorisé.
- Harmoniser le processus de saisie et de libération d'une automobile prévu à la LTRPA avec celui prévu dans le Code de la sécurité routière.
- Réviser, d'ici 2024, les dispositions sur la géolocalisation pour répondre aux enjeux technologiques et de confidentialité que soulève la mise en œuvre des dispositions actuelles.

4.2. SÉCURITÉ

- Revoir les dispositions de la Loi qui concernent l'examen des antécédents judiciaires afin de permettre à la SAAQ de tenir compte des infractions visées aux 1^{er} et 2^e paragraphes de l'article 11 dont la déclaration de culpabilité a été prononcée plus de cinq ans avant la date de la demande d'autorisation, tout en maintenant le rejet automatique des demandes d'autorisation lorsqu'une telle infraction a été commise depuis moins de cinq ans.
- Revoir les sanctions associées aux infractions à la Loi afin de recourir plus souvent aux sanctions administratives pécuniaires et réduire la pression sur le DPCP et les tribunaux.

4.3. SUIVI DES RÉSULTATS

- Élaborer un plan de suivi de la mise en œuvre de la Loi et de ses effets qualitatifs et quantitatifs sur la sécurité et l'offre de service de transport rémunéré de personnes par automobile dans toutes régions et pour les différentes clientèles ainsi que l'atteinte des objectifs de la Loi annoncés à la section 1.2.
- Le plan de suivi devrait identifier certains indicateurs à mesurer et prévoir les ressources requises pour obtenir les données primaires, les traiter, les analyser et rendre publics les résultats en temps opportun. Ce plan de suivi pourra être utile pour remplir l'obligation de faire un rapport à l'Assemblée nationale sur l'application de la présente Loi chaque cinq ans.

5. CONCLUSION

À la lumière de l'évaluation, la mise en œuvre de la Loi apparaît dans l'ensemble s'être déroulée selon ce qui avait été prévu, considérant que la plupart des mécanismes qui devaient être implantés au 10 octobre 2021 l'ont été. Des enjeux opérationnels liés à la transition sont notés, mais les intervenants jugent que le temps permettra de peaufiner les mécanismes et d'améliorer leur efficacité. D'autres enjeux comme ceux reliés à l'offre de service et à l'accessibilité du TRPA à toutes les clientèles et sur l'ensemble du territoire québécois ont été mentionnés, mais il est trop tôt pour mesurer les effets réels de la Loi à leur sujet. Certaines pistes d'amélioration ont été formulées.

Un cadre de suivi comportant des indicateurs fiables, mesurables, univoques et robustes devra être élaboré et mis en place pour mesurer les effets de la Loi à long terme.

ANNEXE A – MODÈLE LOGIQUE DE LA LTRPA

RAISON D'ÊTRE	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 a mené à un climat d'incertitude et à des iniquités selon les régimes d'encadrement. Cela a mis en lumière la lourdeur administrative et financière de l'encadrement légal qui constituait un frein à l'émergence et à l'adoption de pratiques innovantes.
OBJECTIFS	• Le développement et le recours, par les entrepreneurs en transport par automobile, à des pratiques et à des technologies innovantes; • La sécurité des passagers; • La transparence du prix des courses; • L'équité entre : • Les différentes manières d'organiser ce transport, qu'il soit offert ou non dans le cadre d'un système de transport; • Les différents moyens employés pour répartir les demandes de course, soit par application mobile ou autrement; • Les différents modes selon lesquels ce transport peut être offert, notamment, lorsqu'il s'agit de transport par taxi, de covoiturage ou de transport collectif; • L'accès des personnes handicapées au transport par automobile sur demande, notamment celui offert avec une automobile adaptée; • La transition de la flotte d'automobiles vers des modèles à faibles émissions ou à émission zéro GES.
NATURE DE L'INTERVENTION	La Loi est une mesure légale qui a pour objet la surveillance et le contrôle du transport rémunéré de personnes par automobile.
CLIENTÈLES TOUCHÉES	• L'industrie des services de transport de personnes par automobile, notamment : • Les entreprises de taxis; • Les entreprises de mobilité par automobile opérant au moyen d'une application mobile de répartition des demandes de services rémunérés de transport; • Les entreprises de transport spécialisées : limousine, transport de personnes à contrat, transport interétablissements de santé et transport collectif (adapté et régulier); • Les clients et usagers du transport rémunéré par automobile; • Les entreprises de services auxiliaires; • Les municipalités et sociétés de transport collectif.

ACTIVITÉS DE PRODUCTION ET DE COORDINATION

Répondants

- Réception et analyse de la demande d'autorisation d'un système de transport (CTQ);
- Réception et analyse de l'avis requis d'un intermédiaire visé par le projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile à poursuivre l'exploitation de ce service au moyen d'un système de transport conforme à la Loi (CTQ);
- Réception et traitement du paiement annuel exigible pour le maintien d'une autorisation octroyée à l'égard d'un système de transport (CTQ);
- Autorisation et contrôle d'un système de transport par automobile mis en place par un répondant (CTQ);
- Tenue du registre des répondants autorisés (CTQ);
- Conclusion d'une entente visant le respect des exigences gouvernementales en matière de fiscalité avec les répondants (Revenu Québec).

Chauffeurs et automobiles autorisés

- Traitement des demandes et émissions de permis de chauffeur autorisé (SAAQ);
- Traitement des demandes d'autorisation d'une automobile pour effectuer du transport rémunéré de personnes (SAAQ);
- Délivrance d'un document qui atteste que l'automobile est autorisée et de l'accessoire gouvernemental qui doit être apposé lorsque l'automobile qualifiée est « en service » (SAAQ).

Répartiteurs

- Réception et traitement de la déclaration d'enregistrement d'un répartiteur et du paiement annuel exigible pour le maintien de l'enregistrement (CTQ);
- Tenue du registre des répartiteurs (CTQ).

Tarification et facturation

- Établissement des tarifs de taxi et tenue d'audiences publiques (CTQ);
- Réglementation sur le contrat convenant du prix d'une course (CTQ);
- Détermination (par décision) des territoires pour lesquels une automobile n'est pas tenue d'être équipée d'un taximètre (CTQ);
- Vérification et scellage des taximètres ainsi que maintien d'un réseau régional de mandataires en vérification des taximètres (CTQ);
- Veille des situations qui causent une perturbation importante de la circulation routière ou du transport en commun pour l'application du multiplicateur prévu par règlement (MTQ et CRQ).

Formation

- Élaboration du programme de formation de base et du programme de formation avancée sur le transport des personnes handicapées (MTQ);
- Conclusion d'ententes avec un centre de formation professionnelle pour l'élaboration et la dispensation des formations de chauffeur qualifié (MTQ).

Redevance

- Enregistrement des exploitants tenus de percevoir la redevance (MTQ/Revenu Québec);
- Perception de la redevance (Revenu Québec).

Données de géolocalisation

- Réception et analyse d'une demande de désignation comme destinataire des données de géolocalisation et désignation d'un destinataire par le ministre (MTQ);
- Réception et analyse d'une demande de reconnaissance d'un dispositif de géolocalisation et reconnaissance d'un tel dispositif par le ministre (MTQ).

**ACTIVITÉS DE
PRODUCTION ET DE
COORDINATION**

(SUITE)

Suivi, informations et respect de la Loi

- Mise en place de la Table de concertation nationale de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile (Conseil des ministres et ministre);
- Mise en place et activités du comité d'évaluation des antécédents judiciaires (MTQ, SAAQ, CTQ et Montréal);
- Réception trimestrielle des registres des demandes de course qui requièrent une automobile adaptée (MTQ);
- Réalisation d'inspections ou d'enquêtes pour faire respecter la Loi (CRQ, CTQ, BTM et corps de police);
- Activités d'information : publicités, relations publiques, médias écrits, médias sociaux, pages Web, documents de vulgarisation, autocollants sur la redevance, formulaire de vérification sommaire (MTQ et autres partenaires);
- Réception du rapport mensuel des courses demandées et effectuées venant des répondants et des répartiteurs qui exploitent une application mobile qui permet au client de connaître par écrit le prix maximal de la course et d'y consentir avant que le chauffeur ne soit informé de la demande (CTQ);
- Réception du rapport des activités du répondant d'un système de transport (CTQ);
- Réception du rapport prévu à l'article 299 de la LTRPA (CTQ);
- Rapport à l'Assemblée nationale sur l'application de la Loi (MTQ et partenaires).

Entrée en vigueur à venir :

- Réception du rapport annuel exigible aux répondants et aux répartiteurs en vertu du Règlement sur la transmission de renseignements et le facteur de multiplication du prix d'une course (MTQ et CTQ);
- Réception de la liste des administrateurs ou dirigeants du répondant d'un système de transport et leurs coordonnées ainsi que le certificat d'absence d'antécédents judiciaires ou de la liste des antécédents judiciaires délivré par un corps de police (CTQ);
- Établissement du nombre cible d'automobiles à faibles émissions de GES que doit compter la flotte de chaque répondant et répartiteur (CTQ);
- Réception du rapport sur l'atteinte de la cible d'automobiles à faibles émissions d'un répondant ou d'un répartiteur (CTQ).

Répondants

- Autorisations de répondants (CTQ);
- Registre des répondants autorisés (CTQ);
- Ententes signées visant le respect des exigences gouvernementales en matière de fiscalité avec les répondants (ministère des Finances/Revenu Québec);
- Mécanismes de suivi des services de transport mis en place par les répondants (CTQ).

Chauffeurs autorisés et automobiles qualifiées

- Permis octroyés pour chauffeurs autorisés (SAAQ);
- Accessoires gouvernementaux produits (SAAQ);
- Accessoires gouvernementaux remis (SAAQ et répondants);
- Documents octroyés attestant qu'une automobile est autorisée (SAAQ);
- Suspensions ou révocation réalisées de l'autorisation ou de l'inscription d'un chauffeur ou d'une automobile (SAAQ).

Répartiteurs

- Registre des répartiteurs (CTQ);
- Mécanismes de suivi des courses réparties par les répartiteurs (CTQ).

Tarification et facturation

- Tarifs de taxis établis et audiences publiques tenues (CTQ);
- Liste des mandataires en vérification de taximètre (CTQ).

Formation

- Plans de formation (MTQ);
- Ententes signées visant l'élaboration et la dispensation de formations (MTQ);
- Formations dispensées et sanctionnées (centres de formation).

Redevance

- Montant de redevance perçu (MTQ/Revenu Québec);
- Traitement des déclarations de redevance (MTQ/Revenu Québec);
- Factures aux exploitants (MTQ).

Données de géolocalisation

- Désignations réalisées des destinataires des données de géolocalisation (MTQ);
- Dispositifs de géolocalisation reconnus (MTQ).

Suivi, informations et respect de la Loi

- Réunions de la Table de concertation nationale de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile (MTQ);
- Avis rendus par le comité d'évaluation des antécédents judiciaires (MTQ, SAAQ, CTQ et Montréal);
- Compilation trimestrielle des demandes de course qui requière une automobile adaptée (MTQ);
- Constat d'infraction et avis d'infraction (CRQ, SAAQ, BTM et corps de police);
- Sanctions administratives pécuniaires imposées (CTQ, SAAQ, CRQ);
- Décisions rendues (ex. : Suspension d'une autorisation et/ou d'une inscription d'un chauffeur) (CTQ);
- Information sur la Loi et les règlements et formulaires à l'intention des justiciables diffusés sur le site Web (MTQ, CTQ, SAAQ);
- Réponses écrites et verbales aux questions sur l'application de la Loi (MTQ, CTQ, SAAQ, BTM, Revenu Québec).

EXTRANTS DES ACTIVITÉS DE L'INDUSTRIE DU TRPA	• Automobiles inscrites (répondants); • Liste des chauffeurs inscrits (répondants); • Courses réalisées (exploitants d'une entreprise de TRPA); • Moyens de répartition utilisés (répartiteurs incluant le répartiteur des répondants); • Offre d'un service par application qui utilise la tarification dynamique; • Demandes d'autorisation et d'enregistrement, rapports de courses et réponses à des demandes de renseignements.
EFFETS INTENTIONNELS	• Développement et recours, par l'industrie du TRPA, à des pratiques et à des technologies innovantes; • Optimisation des services de mobilité sur le territoire; • Amélioration de la sécurité des passagers; • Accroissement de la transparence du prix des courses pour le client; • Amélioration de l'équité entre les entreprises avec différents modes de services (rémunérés) de transport de personnes par automobile (transport à la demande, transport à contrat, covoiturage, transport collectif); • Amélioration de l'équité entre les entreprises avec différents modèles d'affaires s'appliquant au transport de personnes par automobile « à la demande »; • Amélioration de l'équité entre les différents types de clientèles (meilleur accès des personnes handicapées au transport par automobile, y compris le transport à la demande offert avec une automobile adaptée); • Réduction des barrières à l'entrée dans l'industrie; • Uniformisation des charges administratives et financières des chauffeurs et des propriétaires d'automobiles qualifiées ainsi que des répondants autorisés et des répartiteurs enregistrés; • Diminution des coûts des formalités administratives; • Diminution de l'empreinte carbone de l'industrie du TRPA.
AUTRES EFFETS	• Augmentation de l'offre de transport non rémunéré par automobile (covoiturage, transport bénévole, etc.); • Augmentation des revenus et de la rentabilité des entreprises de TRPA (chauffeurs, répartiteurs, propriétaires d'automobiles); • Amélioration de la sécurité et de la fluidité routières; • Diminution de l'empreinte carbone du transport urbain en général; • Amélioration de la rentabilité de l'industrie du TRPA; • Amélioration de la qualité du service; • Amélioration de la synergie avec les autres modes de transport.

