

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

**Projet de loi modifiant la Loi concernant le
transport rémunéré de personnes par
automobile**

**Ministère des Transports et de la Mobilité
durable**

19 avril 2023

SOMMAIRE EXÉCUTIF

La Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (LQ 2019, chapitre 18) (ci-après « la Loi ») a été sanctionnée le 10 octobre 2019 et la majorité de ses dispositions sont entrées en vigueur le 10 octobre 2020, ainsi que son Règlement d'application, le Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile (chapitre T-11.2, r.4). Elle a notamment pour objectifs d'assurer la sécurité de la clientèle et la transparence du prix des courses.

Depuis la reprise des activités aéroportuaires, en période postpandémique, la Société Aéroports de Montréal rapporte une hausse marquée de chauffeurs qualifiés interpellant avec insistance des voyageurs pour leur offrir des courses de transport rémunéré par automobile, à l'intérieur ou à l'extérieur de l'aérogare de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Le nombre de plaintes serait très élevé, particulièrement celles formulées par des femmes, qui se seraient fait interpellé avec grande insistance par des chauffeurs. Cette pratique n'est actuellement pas interdite par la Loi, mais s'avère problématique en regard de la sécurité du public et sa confiance envers les services de transport rémunéré de personnes par automobile.

Dans ce contexte, il apparaît donc nécessaire d'apporter des modifications à la Loi pour deux aspects :

- Prévoir une interdiction, dans le cadre de la sollicitation d'une personne en vue de lui offrir un transport rémunéré de personne par automobile, d'adopter tout comportement susceptible d'importuner ou d'intimider la personne ;
- Prévoir une exigence que le chauffeur qualifié qui offre un transport rémunéré de personnes par automobile dont l'origine est un lieu déterminé par règlement du ministre y soit autorisé par le responsable du lieu et ait en sa possession une autorisation délivrée par celui-ci, laquelle devra être consignée dans un registre, et prévoir que ce règlement précise la forme et la teneur de l'autorisation.

Seule la première mesure est évaluée à la présente analyse d'impact réglementaire, la deuxième ne touchant pas les entreprises à son entrée en vigueur, mais octroyant une habilitation à la ministre des Transports et de la Mobilité durable, ainsi qu'au gouvernement, d'édicter un règlement.

La mesure proposée concerne les chauffeurs d'automobiles qualifiées, mais n'est pas susceptible d'avoir un impact financier sur ceux-ci puisqu'elle n'affecte pas le volume de course demandée par la clientèle et ne crée aucune formalité administrative supplémentaire.

Dans une optique de sécurité, cette modification est nécessaire pour donner les outils nécessaires aux agents de la paix et aux inspecteurs responsables de l'application de la loi pour intervenir auprès des chauffeurs sollicitant la population avec insistance en vue de leur offrir un transport rémunéré.

Par ailleurs, cette mesure n'a aucun impact anticipé sur l'emploi et n'affecte pas la compétitivité des entreprises québécoises par rapport aux marchés voisins.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

La Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (LTRPA) a été adoptée le 10 octobre 2019 et ses dispositions sont majoritairement entrées en vigueur le 10 octobre 2020.

Elle a pour principal objectif d'assurer la sécurité de la clientèle et la transparence du prix des courses. Elle vise également à :

- Établir un cadre équitable pour les différents services, modèles d'affaires et modes de répartition de courses;
- Favoriser l'accès des personnes handicapées au transport rémunéré de personnes par automobile;
- Faciliter l'émergence de moyens technologiques et de modes de mobilité, dans une perspective de développement durable.

La LTRPA a entraîné l'abrogation de la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01) et ses règlements d'application, qui encadraient les services de transport par taxi du Québec depuis 2001. Cette loi octroyait un pouvoir à la Ville de Montréal de réglementer le transport par taxi sur son territoire. À cet effet, le Règlement sur les services de transport par taxi de la Ville de Montréal a été en vigueur jusqu'au 10 octobre 2020.

Avant le 10 octobre 2020, il était interdit à un chauffeur de taxi de solliciter un client pour lui offrir une course sur le territoire de la Ville de Montréal, en vertu du Règlement sur le transport par taxi de la Ville de Montréal. De plus, le Règlement sur les services de transport par taxi, également pris en vertu de la Loi concernant les services de transport par taxi, interdisait toute course de taxi dont l'origine était l'aéroport Montréal-Trudeau à un propriétaire de taxi qui n'y était pas autorisé par l'autorité aéroportuaire. Ces règlements ont été abrogés lors de l'entrée en vigueur de la LTRPA.

La LTRPA est entrée en vigueur dans un contexte où les services de transport de personnes étaient considérablement diminués en raison du contexte pandémique d'alors.

Depuis la reprise des activités aéroportuaires, en période postpandémique, la Société Aéroports de Montréal rapporte une hausse marquée de chauffeurs qualifiés interpellant avec insistance des voyageurs pour leur offrir des courses de transport rémunéré par automobile, à l'intérieur ou à l'extérieur de l'aérogare de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Le nombre de plaintes aurait considérablement augmenté, particulièrement celles formulées par des femmes qui auraient été interpellées agressivement par des chauffeurs. Aéroports de Montréal constate que la plupart de ces chauffeurs problématiques, même ceux étant des chauffeurs de taxi opérant « légalement », ne sont pas détenteurs du permis d'Aéroport qu'elle délivre pour offrir des services de transport rémunéré de personnes par automobile sur son territoire.

Bien qu'Aéroports de Montréal exige que les taxis desservant l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau détiennent un permis d'Aéroport, ces permis ne découlent pas d'une habilitation réglementaire, mais plutôt du « droit de propriété » sur le territoire de l'aéroport.

Dans ce contexte, il apparaît donc nécessaire d'apporter des modifications à la LTRPA permettant de donner les outils nécessaires aux agents de la paix et aux inspecteurs responsables de l'application de la loi afin d'améliorer la desserte en transport rémunéré de personnes par automobile.

2. PROPOSITION DU PROJET

Les modifications proposées à la Loi visent ce qui suit :

a. Interdire à quiconque, dans le cadre de la sollicitation d'une personne en vue de lui offrir un transport rémunéré de personne par automobile, d'adopter tout comportement susceptible d'importuner ou d'intimider la personne sollicitée, notamment :

- o la menacer ou l'injurier;
- o la suivre ou gêner son déplacement;
- o la toucher, toucher ses biens ou tenter de le faire;
- o continuer de la solliciter d'une façon persistante malgré son refus ou l'absence de réponse.

L'amende qui sera prévue est de 2 500 \$ à 25 000 \$ si le contrevenant est une personne physique et de 5 000 \$ à 50 000 \$ dans les autres cas.

b. Exiger que le chauffeur qualifié qui offre un transport rémunéré de personnes par automobile dont l'origine est un lieu déterminé par règlement du ministre y soit autorisé par le responsable du lieu et ait en sa possession une autorisation délivrée par celui-ci, conforme au modèle prévu par ce règlement et consignée dans un registre aux conditions prévues par règlement du gouvernement.

L'amende qui sera prévue est de 1 000 \$ à 5 000 \$ si le contrevenant est une personne physique et de 2 000 \$ à 10 000 \$ dans les autres cas. Dans le cas où un chauffeur est autorisé mais n'est pas en possession de son autorisation, l'amende sera de 250 \$ à 750 \$. L'amende qui sera prévue est de 2 500 \$ à 25 000 \$, s'il s'agit d'une personne physique, et de 5 000 \$ à 50 000 \$, dans les autres cas, pour une personne qui inscrit dans le registre des renseignements faux ou trompeurs, partage de tels renseignements ou y donne accès.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Seule une intervention législative permet l'atteinte des objectifs poursuivis. Aucune autre option n'a donc pu être envisagée.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

Seule la mesure visée à la section 2 a), soit l'interdiction pour toute personne d'adopter, dans le cadre de la sollicitation d'une personne en vue de lui offrir un transport rémunéré de personne par automobile, tout comportement susceptible d'importuner ou d'intimider la personne sollicitée peut faire l'objet d'une évaluation des impacts, puisque la mesure prévue à la section 2 b) concerne l'introduction d'une habilitation de la ministre des Transports et de la Mobilité durable et du gouvernement du Québec d'édicter un règlement.

La mesure proposée à la section 2 a) concerne principalement les chauffeurs qualifiés, mais n'est pas susceptible d'avoir un impact financier sur ceux-ci puisqu'elle n'affecte pas le volume de course demandée par la clientèle et ne crée aucune formalité administrative supplémentaire.

4.1. Description des secteurs touchés

Globalement, le projet de modification législative touche l'ensemble des chauffeurs qualifiés effectuant du transport rémunéré de personnes par automobile en vertu de la Loi. Une importante proportion de chauffeurs est également propriétaires de l'automobile qualifiée utilisée et exerce cette activité comme travailleur autonome.

La presque totalité des chauffeurs autorisés par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) sont des chauffeurs de taxis, munis d'un lanternon et d'un taximètre. Seul un chauffeur de taxi peut accepter d'effectuer une course qui lui a été demandée verbalement (hélée).

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

Nombre total de chauffeurs qualifiés	Nombre de chauffeurs autorisés par la SAAQ	Nombre de chauffeurs inscrits auprès d'un répondant	Nombre de chauffeurs à la fois autorisés et inscrits
25 178	13 785	8 478	2 915

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

4.2. Coûts pour les entreprises

La mesure proposée ne génère aucun coût pour les entreprises.

TABLEAU 2 - Synthèse des coûts pour les entreprises

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

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

4.3. Économies pour les entreprises

Les mesures proposées ne créeront aucune économie pour les chauffeurs qualifiés. Toutefois, cette mesure comporte d'autres avantages tels que décrits dans la sous-section 4.7.

TABLEAU 3 - Économies pour les entreprises

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

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

4.4. Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 4 – Synthèse des coûts et des économies

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

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

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

4.6. Consultation des parties prenantes

Aucune consultation n'est nécessaire pour la mise en vigueur de la mesure puisque celle-ci n'a aucun impact sur les entreprises et que les exigences projetées visent la sécurité.

4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

La modification législative proposée a l'avantage d'augmenter la qualité de la desserte en transport rémunéré de personnes par automobile et d'augmenter le sentiment de confiance et de sécurité de la population envers les services de transport rémunéré de personnes par automobile.

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

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

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

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

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

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

La compétitivité des entreprises du Québec n'est pas affectée par l'intégration d'une interdiction pour un chauffeur qualifié d'adopter, dans le cadre de la sollicitation d'une personne en vue de lui offrir un transport rémunéré de personne par automobile, tout comportement susceptible d'importuner ou d'intimider la personne sollicitée. Cette mesure ne comporte aucun coût lié aux formalités administratives ni manque à gagner pour les entreprises.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Contrairement au Québec, le transport rémunéré de personnes par automobile est de juridiction municipale dans la plupart, sinon dans la totalité, des administrations canadiennes. Les automobiles de taxis, pouvant être hélées directement dans la rue, sont identifiables dans toutes les juridictions par leurs lanternons de taxi. Les normes proposées n'affectent pas ce principe.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

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

10. CONCLUSION

La LTRPA est entrée en vigueur dans un contexte où les services de transport de personnes étaient considérablement diminués en raison du contexte pandémique d'alors. La reprise des activités, notamment des activités aéroportuaires, a permis de constater certaines bonifications requises à la Loi. Les présentes modifications sont donc proposées afin d'atteindre l'objectif de sécurité visé par la Loi et dans une optique d'amélioration de la desserte de transport rémunéré de personnes.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La Table de concertation nationale du transport rémunéré de personnes par automobile sera avisée des présentes modifications législatives. Les représentants de l'industrie seront invités à informer leurs membres de la nouvelle interdiction de solliciter une personne de manière insistante afin de lui offrir un transport.

12. PERSONNE(S) RESSOURCE(S)

Madame Catherine Bouillon
Direction du conseil et du soutien aux partenaires
Direction générale du transport terrestre des personnes
Ministère des Transports et de la Mobilité durable
700, boulevard René-Lévesque Est, 15^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : 418 646-0700, poste : 22231
Courriel : catherine.bouillon@transports.gouv.qc.ca