



**PROJET DE LOI 44 : POUR UNE ÉLECTRIFICATION DES
TRANSPORTS RÉUSSIE AU QUÉBEC**

**Mémoire présenté dans le cadre des consultations et
auditions publiques sur le projet de loi n° 44, Loi visant
principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les
changements climatiques et à favoriser l'électrification de la
Commission des transports et de l'environnement**

Janvier 2020

Sommaire

Déposé le 31 octobre, le projet de loi n° 44 vise à instituer la *Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification*. Il établit que le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques est d'office le conseiller du gouvernement en matière de lutte contre les changements climatiques et qu'il en assure la gouvernance intégrée à l'échelle gouvernementale.

Or, s'il est vrai que ce projet de loi est un élément positif pour la société québécoise, des précisions se doivent d'y être apportées afin de s'assurer de favoriser efficacement l'électrification des transports du Québec. De ce fait, E-Taxi propose de se pencher sur les facettes du projet de loi directement en lien avec ce thème.

Fondée en 2017, E-Taxi inc. est une entreprise québécoise dont la mission est de prendre activement part à l'électrification des transports au Québec. L'entreprise se concentre actuellement sur la réalisation d'un projet d'électrification des taxis à Montréal. Elle tient à cœur la lutte contre les changements climatiques et le développement durable.

Au Québec, l'industrie du taxi compte plus de 8 000 détenteurs de permis. De ce nombre, plus de la moitié exercent leur profession à Montréal.

Le secteur des transports est celui qui produit le plus grand nombre d'émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec, soit environ 41 % des émissions de GES totales de la province. Pour cette raison, E-Taxi espère importer 8 000 véhicules électriques BYD dans la province de Québec à terme afin de réduire cet impact environnemental et électrifier complètement la flotte de taxis québécoise.

Les principales recommandations d'E-Taxi concernant le projet de loi n° 44, *Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification* sont :

- Que l'objectif du Fonds d'électrification et de changements climatiques soit centré sur l'électrification des transports, et ce, en commençant par les flottes de véhicules utilisées par le gouvernement et dans le cadre du transport rémunéré de personnes;
- Que l'utilisation d'énergie verte soit encouragée par l'octroi d'une subvention gouvernementale visant la recharge électrique des véhicules verts;
- Que le Fonds d'électrification et de changements climatiques prévoit l'établissement d'une rétribution aux chauffeurs de taxi équivalente à la réduction des émissions de gaz à effet engendrée par l'utilisation d'un véhicule électrique, déterminée par le biais d'un module de calcul du kilométrage parcouru.

Table des matières

Sommaire	2
Table des matières	3
Présentations.....	4
E-Taxi.....	4
L'industrie du taxi	4
L'électrification des transports au Québec	5
Appui de principe du projet de loi 44, Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification	7
Les améliorations proposées.....	8
Liste des recommandations.....	13
Annexe	14

Présentations

E-Taxi

Fondée en 2017, E-Taxi inc. est une entreprise québécoise dont la mission est de prendre activement part à l'électrification des transports au Québec. L'entreprise se concentre actuellement sur la réalisation d'un projet d'électrification des taxis à Montréal avec comme partenaire BYD, qui est une entreprise dont l'expertise dans les technologies de batteries permet la production de véhicules électriques de premier plan. En effet, cette compagnie chinoise est maintenant définie comme le plus grand fabricant d'automobiles électriques au monde.

E-Taxi, de son côté, entend diversifier ses opérations au cours des prochaines années. En effet, le projet E-Taxi progresse rapidement et a acquis plusieurs appuis de la part de partenaires tant gouvernementaux que du secteur privé au cours des dernières années. À terme, l'objectif optimal de l'entreprise est de permettre l'électrification complète de la flotte de taxis québécoise. L'entreprise offre une solution clé en main pour les différents chauffeurs de l'industrie du transport rémunéré de personnes. Plus précisément, E-Taxi offre à ses clients la voiture électrique, une borne de recharge pour chaque véhicule, l'habillage du véhicule, un taximètre intelligent, une caméra de sécurité, un an d'assurances et cinq ans de ligne cellulaire. Les 25 premiers véhicules BYD e6 ont fait leur entrée au Québec au mois de novembre 2019 et sont déjà en utilisation par des membres de l'industrie du transport rémunéré de personnes.

L'industrie du taxi

Au Québec, l'industrie du taxi compte plus de 8 000 détenteurs de permis de chauffeur de taxi. De ce nombre, plus de la moitié exercent leur profession à Montréal. L'industrie du taxi permet à plus de 22 000 familles québécoises de subvenir à leurs besoins. Collectivement, les permis de taxi valaient, en décembre 2014, au moment de l'arrivée d'Uber au Québec, 1,3 milliard de dollars selon les chiffres de la Commission des transports du Québec (CTQ)¹. Finalement, au Québec, l'industrie du taxi est désormais encadrée par la nouvelle *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*. Rappelons que cette loi est le produit de l'adoption du projet de loi n° 17, qui a longuement été contesté par les différents acteurs du milieu du taxi.

¹ Mobilisation Taxi URL : <http://mobilisationtaxi.com/>

Voici un tableau représentant un portrait économique de l'industrie du taxi au Québec

Portrait économique de l'industrie du taxi	
Nombre de permis de taxi	8 400 ²
Moyenne de kilométrage parcouru par un taxi	70 000 km/année ³
Moyenne de kilométrage parcouru par un véhicule de promenade	15 000 km/année ⁴
Durée de vie utile légale d'un véhicule de taxi	10 ans (8 ans sur l'île de Montréal)
Durée de vie utile moyenne d'un véhicule de taxi	5 ans et 350 000 km
La voiture type des chauffeurs de taxi	Toyota Camry (9,0 L/100 km)
Consommation totale d'essence par l'industrie du taxi	52,9 millions de litres d'essence par année

L'électrification des transports au Québec

Au Québec, peu d'acteurs ont entrepris des démarches en ce qui a trait à l'électrification des transports, notamment dans le secteur du transport rémunéré de personnes par automobile. E-Taxi se retrouve parmi un nombre restreint d'acteurs qui tentent de changer l'image du transport au Québec, et ce, dans l'objectif de lutter contre les changements climatiques.

Le secteur des transports est celui qui produit le plus grand nombre d'émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec, soit environ 41 % des émissions de GES⁵ totales de la province. L'électrification de l'ensemble de la flotte de 8 000 taxis du Québec permettrait alors à l'industrie de diminuer son impact écologique.

En effet, électrifier la flotte entière de taxis québécois représenterait une diminution des émissions de GES estimée à 200 000 tonnes équivalentes de CO₂, et ce, annuellement. De plus, l'électrification de l'industrie du taxi dans son ensemble permettrait d'engendrer des retombées économiques significatives grâce aux économies de dépenses en énergies fossiles, au profit de l'achat d'électricité renouvelable canadienne.

² Selon les chiffres de la Commission des transports du Québec (CTQ), il y avait 8 367 permis de taxi en service au 25 avril 2016. Ce nombre augmente légèrement d'année en année. Le présent document se base sur un nombre de 8 400 permis de taxi (essence et hybride).

³ CTQ, « Étude sur la demande dans l'industrie du transport par taxi », mars 2011 www.ctq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/RAPPORT_TAXI_DEMANDE.pdf

⁴ Selon les chiffres de 2008, un véhicule de promenade au Québec parcourait entre 14 300 km et 16 000 km par année. Voir : Ressources naturelles Canada, « 2008 Enquêtes sur les véhicules au Canada – Rapport d'étape », septembre 2010, oee.nrcan.gc.ca/publications/statistiques/evc08/pdf/evc08.pdf.

⁵ Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, *Politique de mobilité durable – 2030*, avril 2018, p. 14

Voici un tableau qui représente les gains économiques en lien avec l'utilisation de véhicules électriques pour le transport rémunéré de personnes

Estimation des gains avec l'utilisation de véhicules électriques	
Véhicule BYD e6	19,5 kWh/100 km = 1,99 \$/100 km ⁶
Taxi standard	9,0 L/100 km = 11,79 \$/100 km (essence ordinaire) ⁷ .
Émissions de GES par le secteur des transports	41 % des GES
Émissions de GES par un véhicule de taxi	25,5 tonnes équivalentes de CO ₂ (t. éq. CO ₂)
Émissions de GES par l'industrie de taxi	215 000 t. éq. CO ₂ ⁸ .
Réduction des GES par l'électrification de 8 000 véhicules de taxi	204 000 t. éq. CO ₂
Plus-value minimale en crédits carbone	3 333 360 \$ ⁹

À terme, E-Taxi espère importer 8 000 véhicules électriques BYD dans la province de Québec. L'électrification du transport rémunéré de personnes aurait un impact réellement bénéfique pour l'image du Québec, au plan national comme international. De plus, l'électrification des transports répondrait directement aux préoccupations des citoyens qui sont de plus en plus axées sur l'environnement et la qualité de l'air.

⁶ Au tarif d'Hydro-Québec. Voir : www.hydroquebec.com/electrification-transport/voitures-electriques/calculez-vos-economies.html

⁷ Régie de l'énergie, 2018, www.regie-energie.qc.ca/energie/archives/ordinaire/ordinaire_moyen2018.pdf

⁸ Selon les chiffres du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, p. 22.

⁹ Par le moyen du *Système de plafonnement et d'échanges des droits d'émission de GES*, la réduction de la consommation d'essence aurait libéré des crédits carbone qui auraient ensuite être échangés sur le marché commun avec la Californie au prix minimal de 16,34 \$/t. éq. CO₂ (<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/marche-carbone.asp>).

Appui de principe du projet de loi n°44, Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification

De manière générale, l'entreprise E-Taxi appuie le principe du projet de loi n° 44, *Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification*. L'électrification des transports étant évidemment un élément indispensable afin de contrer ces changements climatiques qui affectent notre société, nous appuyons entièrement la place que cet élément possède au sein du projet de loi.

Au cours des dernières années, certains projets ayant reçu l'appui du Fonds vert ne semblaient pas directement en lien avec la protection de l'environnement, la préservation de la biodiversité et la lutte contre les changements climatiques, comme mentionné dans la mission première du Fonds. Comme mentionné dans un article du journal *Le Devoir* en 2018¹⁰, plusieurs actions avaient dû être stoppées à la suite d'un rapport du Conseil de gestion du Fonds vert puisque celles-ci étaient jugées non optimales, sur le plan du rendement, non pertinentes ou injustifiées. Parmi ces actions, le rapport mentionne plusieurs projets, notamment le soutien à Ouranos, la promotion des initiatives gouvernementales en matière de changements climatiques et le soutien à l'utilisation du gaz naturel liquéfié en transport de marchandises. Au total, ces actions représentaient une aide financière de plus de 140 millions de dollars.

C'est pour ces raisons que nous appuyons entièrement le fait que soit dorénavant confiée au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques la responsabilité d'élaborer et de proposer au gouvernement une politique-cadre sur les changements climatiques et de créer un comité consultatif permanent ayant pour fonction de le conseiller sur les orientations et les politiques, les programmes et les stratégies en matière de lutte contre les changements climatiques.

De cette façon, le gouvernement pourra s'assurer du même coup de recentrer l'objectif du Fonds afin que celui-ci puisse aider uniquement les projets porteurs ainsi que les projets qui sont directement en lien avec la lutte contre les changements climatiques ou l'électrification des transports. Selon E-Taxi, il était primordial que le gouvernement du Québec reprenne le contrôle de la gouvernance du Fonds, afin que celui-ci appuie uniquement des projets verts et favorables à l'environnement.

Ces éléments soutiennent la recommandation suivante de notre liste de recommandations en lien avec le projet de loi n° 44, qui se trouve à la fin de ce mémoire. Celle-ci est libellée comme suit :

1. Que le principe du projet de loi soit adopté.

¹⁰ *Le Devoir*, « Des millions du Fonds vert dépensés en pure perte », 20 septembre 2018. <https://www.ledevoir.com/societe/environnement/537174/le-fonds-vert-est-du-pour-un-recyclage>

Les améliorations proposées

Malgré le fait qu'E-Taxi appuie le principe du projet de loi n° 44, nous croyons que celui-ci, dans son format actuel, ne répond pas directement aux besoins de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile. Par ailleurs, trop de sujets sont omis ou négligés et de nombreuses modifications ne répondent pas de manière adéquate aux enjeux actuels en matière d'électrification. De ce fait, nous désirons profiter de cette occasion afin de soumettre à votre attention des recommandations en lien avec des modifications possibles.

Premièrement, nous croyons que le Fonds se doit d'être davantage centré sur l'électrification des transports. En effet, il est important que l'électrification des transports soit effectuée du même coup au sein de l'appareil gouvernemental qu'au sein des compagnies privées et de la société civile. C'est pourquoi nous croyons qu'il faut mettre en place des objectifs qui concernent autant l'électrification de la flotte gouvernementale que l'électrification des transports dans son ensemble. Outre l'achat de véhicules électriques, nous croyons que les ministères, notamment celui de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) doivent voir plus grand et du même coup, appuyer les entreprises d'ici qui contribuent à l'électrification des transports.

En effet, l'appareil gouvernemental doit pouvoir montrer l'exemple aux représentants des différentes industries en ce qui a trait à l'électrification des transports. C'est pourquoi nous croyons que les changements doivent débiter premièrement du côté des véhicules utilisés par les employés du gouvernement dans le cadre de leurs fonctions. L'électrification de la flotte de véhicules des différents ministères et organismes du gouvernement enverrait un message clair à la population concernant les volontés de votre administration en ce qui a trait à l'électrification des transports.

Les recommandations suivantes sont directement en lien avec les éléments énoncés plus haut :

2. Que l'objectif du Fonds d'électrification et de changements climatiques soit centré sur l'électrification des transports, et ce, en commençant par les flottes de véhicules utilisées par le gouvernement et dans le cadre du transport rémunéré de personnes;
3. Qu'une partie spécifique du Fonds d'électrification et de changements climatiques soit réservée aux initiatives uniquement en lien avec l'électrification des transports;

Deuxièmement, nous tenons à rappeler qu'E-Taxi a décidé d'approcher le projet de loi n° 17, *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, comme une opportunité à saisir pour revoir et moderniser les façons de faire dans l'industrie du taxi. C'est d'ailleurs dans cet esprit que nous avons interpellé le ministère de l'Économie et de l'Innovation, ainsi que plusieurs autres intervenants gouvernementaux, afin d'obtenir leur appui concernant nos différentes démarches en cours. Ces démarches concernent

notamment l'élaboration d'un programme de garantie de prêt visant les chauffeurs qui souhaitent faire l'achat d'un véhicule électrique destiné à l'industrie du taxi.

En effet, la création d'un tel programme au sein du Fonds d'électrification et de changements climatiques permettrait du même coup de soutenir financièrement les acteurs de l'industrie qui désirent effectuer le virage vers les voitures électriques, tout en favorisant l'électrification des transports en général. Actuellement, les personnes désirant acquérir une voiture électrique ou hybride, dans le cadre d'une aide forfaitaire pour soutenir l'exploitation et la mise en service d'un véhicule de taxi entièrement électrique ou hybride rechargeable, doivent déboursier la totalité de la somme pour acheter la voiture et ensuite se faire rembourser en faisant une demande d'aide. En ce sens, nous vous encourageons à placer l'aide financière directement lors de l'achat du véhicule, et ce, à titre de rabais incitatif et non à titre d'aide financière, comme nous le proposons par le biais d'un programme de garantie de prêt. Ce programme permettra de diminuer les barrières financières qui viennent avec l'achat d'un véhicule électrique.

La recommandation suivante est directement en lien avec ces éléments :

4. Que soit instauré un programme de garantie de prêt aux propriétaires de taxi afin de favoriser l'achat d'un véhicule 100 % électrique;

Troisièmement, l'utilisation d'énergie verte doit être encouragée par le projet de loi n° 44, *Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification*. En ce sens, la solution proposée par E-Taxi vise à privilégier les projets d'électrification pouvant démontrer l'utilisation d'une quantité considérable et directe d'électricité.

Dans le cadre de la création du Fonds d'électrification et de changements climatiques, des fonds doivent être prévus pour la rétribution aux chauffeurs de taxi qui effectuent l'électrification de leur moyen de transport. Nous suggérons au gouvernement du Québec de prévoir cette rétribution en fonction du kilométrage parcouru par un chauffeur de taxi avec son véhicule électrique, dans le cadre de ses fonctions. Par jour, un chauffeur de taxi doit recharger son véhicule avec une borne rapide au moins une fois. Cette recharge permettra à ce chauffeur de recharger son véhicule pour l'équivalent d'environ 200 km. Cette recharge lui coûtera environ entre 10 à 15 \$, dépendamment de la borne utilisée. Le Fonds d'électrification et de changements climatiques devrait offrir une compensation financière afin d'appuyer les chauffeurs dans leur virage vers l'électrification. Cette rétribution pourra être offerte sous la forme d'une compensation de 0,06 \$ par kilomètre, taxes incluses, parcouru par un chauffeur avec son véhicule électrique.

Ces éléments soutiennent la recommandation suivante de notre liste de recommandations en lien avec le projet de loi n° 44, qui se trouve à la fin de ce mémoire. Celle-ci est libellée comme suit :

5. Que l'utilisation d'énergie verte soit encouragée par la priorisation, au sein du Fonds d'électrification et de changements climatiques, des projets en électrification des transports impliquant une utilisation quantifiable et directe d'électricité;

Quatrièmement, il est à noter que le présent projet de loi prévoit l'institution d'un comité consultatif sur les changements climatiques. Le projet de loi explique que les membres, qui sont nommés par le ministre, doivent avoir collectivement une compétence et une expérience significatives et pluridisciplinaires en matière de lutte contre les changements climatiques et que la majorité doivent être issus du milieu scientifique.

Concernant cet élément, nous estimons qu'il serait pertinent de nommer au sein de ce comité des membres provenant de différents milieux et qui ne sont pas issus du milieu scientifique. En effet, la présence de membres provenant de différentes industries, notamment celle du transport, permettrait à ce comité d'avoir des points de vue complémentaires et équilibrés entre le raisonnement scientifique et l'expérience du terrain. Sans l'ombre d'un doute, cela améliorerait les recommandations émanant de ce comité.

Ces éléments sont en lien avec la recommandation suivante :

6. Que soient intégrés dans la sélection du comité consultatif sur les changements climatiques des membres provenant de différentes industries, notamment celle du transport;

Cinquièmement, nous croyons que le projet de loi n° 44 se doit d'encourager la population à appuyer les entreprises qui choisissent de faire des efforts pour lutter contre les changements climatiques. En effet, la population doit pouvoir être en mesure d'identifier les entrepreneurs d'ici qui font des efforts afin de réduire leur impact environnemental. Au sein de l'industrie du transport rémunéré de personnes, ceci passe par l'identification des véhicules entièrement électriques.

En identifiant les véhicules de taxi d'une manière différente lorsque la voiture est entièrement électrique, cela pourrait favoriser les citoyens à utiliser ce moyen de transport plutôt qu'un autre afin d'encourager l'utilisation d'énergie verte. En ce sens, nous vous proposons d'intégrer au sein du Fonds d'électrification et de changements climatiques un budget afin de financer l'habillage des taxis électriques québécois. Ceci permettrait aux chauffeurs de taxi électriques de se distinguer des autres sur la route, et ainsi, favoriser l'adhésion de la population à l'électrification des transports en commun.

La recommandation précise est libellée comme suit :

7. Que soit intégré au Fonds d'électrification et de changements climatiques un budget pour financer l'habillage des taxis électriques;

Sixièmement, tout comme dans les autres domaines, les acteurs de l'industrie du transport se doivent d'être rémunérés en lien avec leurs efforts pour limiter leur empreinte écologique. Comme mentionné par le MELCC, le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE) a pour but de diminuer les coûts de conformité assumés par un émetteur sans porter atteinte à l'intégrité environnementale du système. Dans le cadre du virage vers l'électrification des transports, le même genre de rétribution devrait être envisagé afin de récompenser les chauffeurs de taxi pour l'utilisation d'un véhicule électrique.

Également, en lien avec la même vision qui est de récompenser les acteurs de l'industrie du transport pour leurs efforts pour lutter contre les changements climatiques, le Fonds d'électrification et de changements climatiques devrait allouer des crédits d'impôt aux fournisseurs et distributeurs de véhicules électriques, par le biais de la *Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants*.

Cette loi a pour objectif de réduire la quantité de gaz à effet de serre et autres polluants émis dans l'atmosphère par les véhicules automobiles qui circulent sur les routes du Québec, afin d'en diminuer les effets néfastes sur l'environnement. En lien avec cet objectif, nous croyons que le projet de loi n° 44 se doit d'attribuer des crédits d'impôt aux fournisseurs et distributeurs de véhicules électriques québécois comme E-Taxi dans le cadre de la *Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants*.

Ce geste permettrait au gouvernement du Québec d'appuyer les entrepreneurs québécois qui tentent de par leurs efforts et leurs investissements financiers de favoriser l'électrification des transports au Québec par le biais de son projet de loi. Nous faisons effectivement référence ici à des entrepreneurs qui, comme E-Taxi, prennent sur leurs épaules des risques afin de favoriser des changements au sein de notre société. Ces risques se doivent d'être récompensés par le gouvernement du Québec, notamment en allouant des crédits d'impôt à ces entrepreneurs dans l'objectif de diminuer leur fardeau fiscal.

Ces éléments soutiennent les recommandations suivantes de notre liste de recommandations en lien avec le projet de loi n° 44, qui se trouve à la fin de ce mémoire. Celles-ci sont libellées comme suit :

8. Que le Fonds d'électrification et de changements climatiques prévoie l'établissement d'une rétribution aux chauffeurs de taxi équivalente à la réduction des émissions de gaz à effet engendrée par l'utilisation d'un véhicule électrique, déterminée par le biais d'un module de calcul du kilométrage parcouru;
9. Que soient alloués des crédits d'impôt aux fournisseurs et distributeurs de véhicules électriques, par le biais de la *Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants*.

En dernier lieu, E-Taxi estime qu'un véritable changement de culture en faveur d'une mobilité verte et durable exigera de la part des organismes publics, parapublics et municipaux des cibles concrètes et ambitieuses envers l'électrification de leurs flottes et de celles de leurs partenaires. Ces cibles ne sauront être atteintes que par l'implication du gouvernement du Québec auprès de ces organismes, afin d'inciter, voire de forcer au besoin, la transition souhaitée.

Comme plus tôt, les flottes représentant le Québec doivent montrer l'exemple à la société civile ainsi qu'aux entreprises privées afin que celles-ci soient incitées à électrifier leurs véhicules. Cette transition des flottes publiques, à tous les paliers, constituera au surplus

une image attractive, moderne et cohérente au niveau international pour le Québec, ce champion de l'hydro-électricité.

Ces éléments justifient donc la dernière recommandation du présent mémoire :

10. Que le gouvernement impose des cibles d'électrification des transports visant la participation obligatoire des organismes publics, parapublics et municipaux pour leurs flottes de véhicules et celles de leurs sous-traitants.

Liste des recommandations

1. Que le principe du projet de loi soit adopté;
2. Que l'objectif du Fonds d'électrification et de changements climatiques soit centré sur l'électrification des transports, et ce, en commençant par les flottes de véhicules utilisées par le gouvernement et dans le cadre du transport rémunéré de personnes;
3. Qu'une partie spécifique du Fonds d'électrification et de changements climatiques soit réservée aux initiatives uniquement en lien avec l'électrification des transports;
4. Que soit instauré un programme de garantie de prêt aux propriétaires de taxi afin de favoriser l'achat d'un véhicule 100 % électrique;
5. Que l'utilisation d'énergie verte soit encouragée par la priorisation des projets en électrification des transports impliquant une utilisation quantifiable et directe d'électricité;
6. Que soient intégrés dans la sélection du comité consultatif sur les changements climatiques des membres provenant de différentes industries, notamment celle du transport;
7. Que soit intégré au Fonds d'électrification et de changements climatiques un budget pour financer l'habillage des taxis électriques;
8. Que le Fonds d'électrification et de changements climatiques prévoie l'établissement d'une rétribution aux chauffeurs de taxi équivalente à la réduction des émissions de gaz à effet engendrée par l'utilisation d'un véhicule électrique, déterminée par le biais d'un module de calcul du kilométrage parcouru;
9. Que soient alloués des crédits d'impôt aux fournisseurs et distributeurs de véhicules électriques, par le biais de la *Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants*.
10. Que le gouvernement impose des cibles d'électrification des transports visant la participation obligatoire des organismes publics, parapublics et municipaux pour leurs flottes de véhicules et celles de leurs sous-traitants.



Mémoire présenté dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 17, *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* de la Commission des transports et de l'environnement

Sommaire

Déposé en mars 2019, le projet de loi 17, *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, entend moderniser l'industrie du taxi.

Or, s'il est vrai que l'industrie du taxi nécessitait et désirait une modernisation de son cadre législatif, il semble maintenant évident que le présent projet de loi ne répond pas aux attentes d'une partie des acteurs de l'industrie.

Par ailleurs, le projet de loi n° 17 met de côté trois volets importants se rapportant à l'industrie du taxi soit :

- Le transport adapté de personnes à mobilité réduite par le biais de véhicules de taxi;
- Le développement durable de l'industrie ainsi que l'électrification des véhicules de taxi;
- La modernisation technologique de l'industrie.

De ce fait, Taxi Para-Adapté, E-Taxi ainsi que PAXI Technologies inc. proposent de se pencher sur ces facettes reliées au transport rémunéré de personnes ainsi qu'à la modernisation de l'industrie.

Taxi Para-Adapté, E-Taxi ainsi que PAXI Technologies inc. sont trois entreprises montréalaises distinctes, mais qui ont toutes à cœur le développement durable de l'industrie du taxi.

Table des matières

Sommaire	2
Table des matières	3
Présentation de Taxi Para-Adapté, E-taxi et Paxi	4
Taxi Para-Adapté	17
E-Taxi	4
PAXI	17
L'industrie québécoise du taxi	18
Le projet de loi 17, Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile	19
Les problématiques actuelles	21
Discussion sur le projet de loi n° 17	22
Appui à la modernisation	22
Transport adapté	22
Environnement	23
Développement de l'industrie	24
Conclusion	26
Liste des recommandations	27
Transport adapté par taxi	27
Électrification et mobilité durable	27
Modernisation technologique	27

Présentation de Taxi Para-Adapté, E-taxi et Paxi

Taxi Para-Adapté

L'entreprise Taxi Para-Adapté est présente depuis 1999 dans le domaine du transport adapté. Notre mission : proposer à nos clients et à leurs usagers le service de transport adapté non médical le plus efficace sur le marché.

Grâce à une approche globale, basée sur un modèle opérationnel de pointe et sur une flotte de chauffeurs expérimentés, nous nous fixons comme objectif de fournir un service d'exception à nos partenaires, tout en réduisant considérablement leurs coûts de transport. En effet, selon nous, il est indispensable que tous nos partenaires d'affaires soient gagnants : les établissements de santé qui bénéficient de nos services comme les chauffeurs qui composent notre flotte de taxi.

E-Taxi

Fondée en 2017, E-Taxi inc. est une entreprise québécoise dont la mission est de prendre activement part à l'électrification des transports au Québec. L'entreprise se concentre actuellement sur la réalisation d'un projet d'électrification des taxis à Montréal avec comme partenaire, le plus grand fabricant d'automobiles électriques, BYD. Toutefois, dans les prochaines années, E-Taxi entend diversifier ses opérations.

PAXI

PAXI est un fournisseur de services et de technologies pour les chauffeurs de taxi et leur clientèle, dont le paiement électronique, l'habillage, les caméras de sécurité, etc. PAXI permet à l'industrie québécoise du taxi de faire enfin un véritable saut dans le XXI^e siècle. Le seul et unique objectif de PAXI est de soutenir l'industrie tout en améliorant l'offre de services pour les usagers.

L'industrie québécoise du taxi

Au Québec, l'industrie du taxi compte environ 8 500 détenteurs de permis de taxi, mais permet à 22 000 familles de subvenir à leurs besoins. Collectivement, les permis de taxi valaient, en décembre 2014, au moment de l'arrivée d'Uber au Québec, 1,3 milliard de dollars selon les chiffres de la Commission des transports du Québec (CTQ). Qui plus est, ce sont 22 000 familles québécoises qui subviennent à leurs besoins grâce à l'industrie du taxi¹¹. Finalement, au Québec, l'industrie du taxi est encadrée par la Loi concernant les services de transport par taxi.

Par ailleurs, devenir chauffeur de taxi nécessite beaucoup de temps et d'efforts.

En effet, afin de devenir chauffeur, il faut détenir un permis de chauffeur de taxi (Pocket number) délivré par la Commission des transports du Québec (CTQ) ou par le Bureau du taxi de Montréal (BTM) pour les chauffeurs opérant sur l'île de Montréal. Il faut également détenir un permis de classe 4C délivré par la SAAQ. Pour cela, il faut avoir 12 mois d'expérience avec permis de classe 5 ainsi que valider un test visuel et un examen médical. Une vérification du certificat d'absence d'antécédents judiciaires doit également être réalisée auprès d'un corps policier via la SAAQ ou le BTM. Enfin, toutes personnes désirant devenir chauffeurs doivent suivre une formation obligatoire dont la durée varie entre 7 et 150 heures selon le territoire.

Une fois l'ensemble de ces critères validés, il est aussi nécessaire de faire autoriser l'automobile utilisée dans le cadre du transport par taxi.

Pour ce faire, il est important de montrer que le véhicule est admissible selon les modalités fixées par règlement ou par le BTM pour Montréal telles que : caractéristiques à l'entrée, année/modèle, empattement, etc. Qui plus est, il faut être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi délivré par la CTQ afin de faire autoriser son automobile. À noter que la vérification des antécédents judiciaires doit également avoir été faite par la CTQ.

Par la suite, la SAAQ doit procéder à la vérification mécanique. Cette vérification est annuelle et obligatoire. Finalement, la SAAQ doit délivrer une plaque T, TR, TS ou TB pour les véhicules qui répondent à l'ensemble des caractéristiques énumérées plus haut¹².

Bref, il s'avère que l'industrie du taxi est une industrie bien encadrée, professionnelle et qui permet à de nombreuses personnes de subvenir à leurs besoins de manière honnête.

¹¹ Mobilisation Taxi URL : <http://mobilisationtaxi.com/>

¹² Ministère des Transports, Tableau comparatif - Projet de loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile.

Le projet de loi 17, Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile

Actuellement, le projet de loi¹³ propose de modifier les points suivants :

1. La loi proposée remplace la Loi concernant les services de transport par taxi (RLRQ, chapitre S-6.01). Elle établit un nouveau régime d'encadrement unique s'appliquant à l'ensemble des services rémunérés de transport de personnes par automobile.
2. Le nouveau régime abolit la gestion de l'offre des services rémunérés de personnes par automobile réalisés au moyen de quotas du nombre de permis de propriétaire de taxi par agglomération.
3. Pour une durée de trois ans, il met en place une redevance de 0,20 \$ prélevée sur le prix de chacune des courses rémunérées de transport de personnes par automobile pour assurer le financement de la modernisation de l'industrie du transport par automobile.
4. Elle introduit de nouvelles autorisations visant le véhicule utilisé et le chauffeur attestant que le véhicule et son propriétaire, ainsi que le chauffeur, satisfont aux exigences s'appliquant au service rémunéré de personnes par automobile.
5. En lieu et place des « intermédiaires en services de transport par taxi », le projet de loi instaure un nouveau statut d'entreprise : « les répondants de service de transport autorisé » auprès de la Commission des transports du Québec (CTQ). Ceux-ci auront la responsabilité de s'assurer du respect des conditions applicables aux véhicules ainsi qu'aux chauffeurs qualifiés enregistrés auprès d'eux.
6. Le permis de chauffeur de taxi est remplacé par une attestation de chauffeur qualifié pouvant être délivrée soit par un répondant, soit, dans le cas des chauffeurs indépendants, par la SAAQ. Les conditions de délivrance seront uniformes.
7. La loi introduit un nouveau statut d'entreprise désigné sous l'appellation de « répartiteur » dont l'activité d'affaires consiste à offrir des services de répartition des demandes de service à un ou plusieurs chauffeurs qualifiés indépendants de tout répondant.
8. La loi encadre deux régimes de tarification des services de transport de personnes, soit le régime de tarification des courses au moyen d'un taximètre et une tarification dite dynamique permettant au passager de connaître le prix de la course au moment de la demander au moyen d'une application mobile.

¹³ Ministère des transports du Québec, Projet de loi n° 17 Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile.

9. La loi et la réglementation qui en découlent fixent les conditions de délivrance d'une autorisation de répondant, de chauffeur qualifié et d'automobile ainsi que d'un enregistrement de répartiteur.

Les problématiques actuelles

Le fait est que les modifications proposées par le gouvernement via le projet de loi 17 entraînent de nombreuses répercussions au niveau économique, humain et environnemental qui sont, à ce jour, très peu documentées. De ce fait, le projet de loi fait craindre le pire pour les 22 000 familles vivant de l'industrie du taxi.

À cela s'ajoute le fait que le présent projet de loi fait également impasse sur le principe de mobilité durable ainsi que sur les moyens employés afin de poursuivre les démarches déjà entamées afin d'électrifier les transports dans le domaine du taxi.

En effet, le projet loi ne prévoit aucun encadrement en matière l'électrification des taxis et des voitures utilisées dans le cadre du transport rémunéré de personnes. Ce faisant, faute de nouvelles initiatives dans ce domaine, tout porte à croire que le développement d'une industrie durable se fera au ralenti.

Enfin, l'avenir de l'industrie étant incertain, en raison du projet de loi, notons que cela vient mettre en hiatus l'ensemble des initiatives en matière de modernisation de l'industrie du taxi qui étaient présentement en cours. Le projet de loi représente donc un obstacle à l'entrepreneuriat et au développement économique du Québec.

Discussion sur le projet de loi n° 17

Appui à la modernisation

Dans l'absolu, Taxi Para-Adapté, E-Taxi et PAXI appuient le principe de modernisation de l'industrie.

Cependant, nous croyons que le projet de loi dans son format actuel ne répond pas aux besoins de l'industrie. Par ailleurs, trop de sujets sont omis ou négligés et de nombreuses modifications ne répondent pas de manière adéquate aux enjeux actuels.

De ce fait, nous désirons profiter de l'occasion afin de soumettre à votre attention d'autres modifications possibles.

Transport adapté

Tout d'abord, le projet de loi 17 ne répond pas de façon optimale aux enjeux en matière de transport adapté.

Il faut savoir qu'actuellement, l'industrie du taxi est le principal fournisseur de transport adapté au Québec.

Par ailleurs, contrairement à ce que l'on pourrait croire, le manque de chauffeurs transport adapté n'est pas dû à une pénurie de main d'œuvre, mais par un délaissement du transport adapté par les chauffeurs. Ce délaissement s'explique notamment en raison du fait que le transport adapté n'est pas rémunéré à sa juste valeur.

Sachant cela, il serait pertinent de revoir l'encadrement interne des sociétés de transport, et ce, afin que soit optimisé le fonctionnement du transport adapté. Cette demande est formulée en raison du fait que le transport adapté est en perpétuelle augmentation. En effet, selon nos vérifications faites auprès de la Société de transport de Montréal (STM), uniquement sur l'île de Montréal, le nombre de déplacements liés au transport adapté par taxi atteint plus 3,5 millions de déplacements en 2018. Au Québec, l'achalandage du transport adapté par taxi a atteint plus de 6,5 millions de déplacements. Une hausse qui se perpétuera dans les années à venir considérant le vieillissement de la population. Or, la majorité de ces déplacements se fait aux moyens de taxis et, advenant la disparition de l'industrie du taxi, il est fort à parier que les services de transport adapté se verraient être en situation de précarité.

De ce fait, nous recommandons que le gouvernement garantisse que les contrats gouvernementaux, municipaux, paramunicipaux en matière de transport adapté soient réservés à l'industrie professionnelle du taxi. Pour ce faire, il est nécessaire que soit inscrit dans la loi qu'il est obligatoire de suivre une formation spécialisée afin d'être reconnu chauffeur professionnel, et ce, afin d'œuvrer dans le secteur du transport adapté.

À cela s'ajoute le fait qu'il est primordial que soit spécifié dans la loi les types de véhicules qui sont autorisés à fournir des services de transport adapté, et ce, sur la base de la sécurité ainsi que de la qualité requise pour ce type de service.

Par ailleurs, afin de faciliter l'offre de service en matière de transport adapté, il est nécessaire que les limites des territoires de dessertes soient abolies pour le transport adapté.

Environnement

Concernant le volet du développement durable, ce dernier semble également avoir été mis de côté par le gouvernement dans ce projet de loi. En effet, le projet loi ne prévoit aucun encadrement en matière l'électrification des taxis et des voitures utilisées dans le cadre du transport rémunéré de personnes.

Cependant, il est important de rappeler que l'électrification de 8 500 taxis, soit environ le nombre de taxis présents au Québec, permettrait une diminution majeure des émissions de gaz à effet de serre (GES) annuellement et des retombées économiques significatives attribuables aux économies d'essence¹⁴. À ce sujet, selon les données fournies par E-Taxi, uniquement en électrifiant 3 000 véhicules, il est possible de diminuer de 76 500 t. éq. CO₂ annuellement le taux d'émission de GES de l'industrie du taxi. Par ailleurs, considérant que le Québec est un leader mondial en matière d'hydroélectricité, la province regorge d'énergie verte prête à alimenter les transports électriques.

Cependant, malgré que la province possède toutes les ressources nécessaires afin de développer une industrie verte du taxi, il est possible d'envisager que l'arrivée du projet de loi 17 mette à risque toutes les avancées faites dans le domaine de l'électrification des transports au Québec.

Enfin, le projet de loi fragilisant la stabilité économique de l'industrie, un ralentissement dans l'électrification des taxis est à prévoir. En effet, le projet de loi remettant en question la pertinence et la valeur des permis de taxi, il est difficilement possible d'aller de l'avant avec l'électrification de l'industrie, puisque sans garantie de prêt disponible pour les propriétaires de taxi, ceux-ci ne pourront électrifier leurs véhicules. À noter que dans le passé, cette garantie de prêt était généralement constituée du permis de taxi possédant une valeur de revente, ce que le gouvernement veut abolir.

Dans ce contexte, nous recommandons que soit inscrit dans la loi que l'ensemble des véhicules de type berline opérant en transport rémunéré de personnes doivent désormais être hybrides rechargeables ou électriques. Un changement qui permettra non seulement de diminuer les gaz à effet de serre émis par l'industrie, mais qui permettra aussi à

¹⁴ E-Taxi, Salon du véhicule électrique de Montréal : E-Taxi et le e6 de BYD seront présents URL : <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/salon-du-vehicule-electrique-de-montreal--e-taxi-et-le-e6-de-byd-seront-presentes-679982193.html>

l'industrie de demeurer compétitive en réduisant les coûts d'opération des chauffeurs et des entreprises.

En outre, le gouvernement du Québec devrait également offrir une garantie de prêt aux propriétaires de taxi afin de favoriser l'achat d'un véhicule 100 % électrique, et ce, dans l'optique de continuité des efforts fournis en matière de mobilité durable.

Il serait important de revoir le mode d'attribution de l'aide financière accordée dans le cadre de l'achat d'un véhicule électrique ou lors l'achat de borne de recharge du Programme de soutien à la modernisation de l'industrie du taxi du ministère des Transports du Québec afin de devenir un rabais incitatif à l'achat au lieu d'un remboursement.

Enfin, l'électrification des transports est non seulement le choix juste à faire afin de maintenir l'industrie du taxi compétitive, il s'agit aussi du choix judicieux à faire afin de préserver un environnement adéquat pour les générations futures.

Développement de l'industrie

Comme vous le savez, l'évolution de l'industrie du taxi au Québec appelle à l'innovation et au renouvellement des pratiques. L'électrification des taxis, l'intégration d'outils technologiques et la priorité mise sur l'expérience client sont au cœur des transformations qui définiront notre industrie dans les prochaines années. Conformément à cette vision, nous croyons que l'accès à un taximètre virtuel dans toutes les voitures de taxi serait une option à envisager. Les avantages d'un taximètre virtuel sont multiples.

D'abord, celui-ci est beaucoup moins dispendieux que l'acquisition d'un appareil de taximètre standard. De plus, cette solution technologique faciliterait les pratiques des chauffeurs puisque son fonctionnement est très simple. Cela favoriserait nécessairement l'adhésion des chauffeurs et assurerait au gouvernement du Québec une surveillance appropriée sur les courses de l'industrie du taxi.

Par ailleurs, seul le taximètre virtuel serait en mesure de gérer équitablement la mise en place de la tarification dynamique lors d'une course générée autrement que par application mobile. En effet, advenant l'instauration de la tarification dynamique, le taximètre virtuel permettrait à l'ensemble des membres de l'industrie de disposer des avantages de la tarification dynamique, et ce, peu importe le moyen par lequel a été commandé une course.

À noter que nous n'appuyons l'instauration de la tarification dynamique uniquement que si le tarif de base de celle-ci s'avère encadré par la Commission des transports du Québec (CTQ). La tarification dynamique devra aussi être limitée à une diminution d'au maximum 75 % du prix de base ou une augmentation maximum de 2 fois le tarif de base, et ce, uniquement si aucune autre voiture ne se trouve à moins de 2 km.

Dans un autre ordre d'idées, nous croyons aussi qu'il est important de poursuivre les démarches déjà entamées en matière de modernisation technologique de l'industrie du taxi, et ce, pour la simple et bonne raison que ces ajustements permettront à l'industrie de demeurer compétitive.

De ce fait, nous recommandons de favoriser l'émergence d'une plateforme numérique universelle de commande et de répartition pour l'ensemble de l'industrie québécoise du taxi professionnel.

Aussi, chaque voiture en transport rémunéré de personnes, qu'il s'agisse de taxi professionnel ou amateur comme avec Uber, devra être dotée d'un système d'enregistrement des ventes (SEV) individuel et connecté en temps réel aux autorités fiscales, gouvernementales ou municipales concernées.

Nous suggérons également que soit spécifié dans la loi que le paiement de manière électronique par débit, crédit ou coupon électronique sera désormais obligatoire pour tout transport rémunéré de personnes. À ce sujet, il serait important d'inscrire dans la loi que chaque chauffeur est autorisé à utiliser le fournisseur de son choix quant au paiement électronique.

Nous proposons finalement que le gouvernement envisage l'instauration de coupons électroniques afin de payer les courses de taxi de ses employés, et ce, dans l'objectif de promouvoir les courses par taxi. Cette initiative permettra non seulement de remplacer les coupons papier par une version plus environnementale, elle permettra aussi de faire diminuer les coûts d'opération des chauffeurs en leur évitant des déplacements inutiles.

Conclusion

En conclusion, bien que le projet de loi 17 mette de l'avant les besoins des clients, les besoins de l'industrie ne doivent pas non plus être négligés.

En outre, il est important de se rappeler que le présent projet de loi doit également viser la modernisation juste et équitable de l'industrie ainsi que l'amélioration des services offerts par celle-ci.

Enfin, nous espérons voir le gouvernement intégrer nos propositions en matière de transport adapté, développement durable et modernisation technologique de l'industrie au sein du projet de loi 17.

En effet, l'ensemble de nos recommandations entrent en concordance avec la vision du gouvernement soit : le désir de stimuler l'innovation et les investissements privés, libérer la force de nos entrepreneurs, développer et utiliser des nouvelles technologies, exploiter de façon responsable nos ressources naturelles, respecter les grands objectifs de réduction des gaz à effet de serre, électrifier nos transports, fournir des efforts concrets dans la mise en place de technologies vertes ainsi que développer des modes de transport moins polluants¹⁵.

Bref, nous espérons pouvoir collaborer avec le gouvernement afin que soit réellement mis en place une industrie du taxi efficiente, humaine et durable.

¹⁵ Coalition Avenir Québec, Nos idées, URL <https://coalitionavenirquebec.org/fr/blog/enjeux/environnement/>

Liste des recommandations

Transport adapté par taxi

1. Que les contrats gouvernementaux, municipaux, paramunicipaux en matière de transport adapté soient réservés à l'industrie professionnelle du taxi;
2. Que soit inscrit dans la loi qu'il est obligatoire de suivre une formation spécialisée afin d'être reconnu chauffeur professionnel, et ce, afin d'œuvrer dans le secteur du transport adapté;
3. Que soit spécifié dans la loi les types de véhicules qui sont autorisés à fournir des services de transport adapté, sur la base de la sécurité et de la qualité requise pour ce type de service;
4. Que les limites des territoires de dessertes soient abolies pour le transport adapté;
5. Si elle adopte le projet de loi n° 17, que l'Assemblée nationale adopte des amendements prévoyant le financement et le versement d'une compensation équitable basée sur la pleine valeur marchande indexée des permis de propriétaire de taxi avant l'arrivée d'Uber sur le marché québécois, qui était d'approximativement de 1,3 milliard de dollars en 2014-2015, valeur devant être indexée pour équivaloir aux dollars d'aujourd'hui;

Électrification et mobilité durable

1. Que soit inscrit dans la loi que l'ensemble des véhicules de type berline opérant en transport rémunéré de personnes doivent désormais être hybrides rechargeables ou électriques;
2. Que le gouvernement du Québec offre une garantie de prêt aux propriétaires de taxi afin de favoriser l'achat d'un véhicule 100 % électrique;
3. Que le mode d'attribution de l'aide financière accordée dans le cadre de l'achat d'un véhicule électrique ou lors l'achat de borne de recharge du Programme de soutien à la modernisation de l'industrie du taxi du ministère des Transports du Québec soit revu afin de devenir un rabais incitatif à l'achat au lieu d'un remboursement.

Modernisation technologique

1. Favoriser l'émergence d'une plateforme numérique universelle de commande et de répartition pour l'ensemble de l'industrie québécoise du taxi professionnel;
2. Que chaque voiture en transport rémunéré de personnes soit dotée d'un système d'enregistrement des ventes (SEV) individuel et connecté en temps réel aux autorités fiscales, gouvernementales ou municipales concernées;
3. Qu'il soit spécifiquement autorisé d'utiliser un taximètre virtuel pour toutes les voitures concernées;
4. Qu'un tarif de référence pour tout transport de personnes soit établi par la STM;
5. Que la modulation des prix soit permise pour tous, sans dépasser le double du prix de référence à la hausse (prix plafond) afin de protéger le consommateur et sans dépasser 25 % à la baisse (prix plancher) afin de protéger l'industrie du dumping;

6. Que la tarification dynamique soit interdite si une voiture se trouve à moins de 2 km;
7. Que le paiement de manière électronique par débit, crédit ou coupon électronique soit obligatoire pour tout transport rémunéré de personnes;
8. Que chaque chauffeur soit autorisé à utiliser le fournisseur de son choix quant au paiement électronique;
9. Que le gouvernement envisage l'instauration de coupons électroniques afin de payer les courses de taxi de ses employés.