

**PLAN DE RÉDUCTION  
DU FARDEAU ADMINISTRATIF  
2020-2025**

**Commission des transports du Québec**

**30 avril 2021**

## **1. INTRODUCTION**

La Commission des transports du Québec (CTQ) souscrit d'emblée à l'objectif de réduire le fardeau administratif imposé aux entreprises avec lesquelles elle transige.

À titre de tribunal administratif, la Commission ne dispose toutefois que d'une marge de manœuvre limitée, puisqu'il revient au ministère des Transports (MTQ) de déterminer la nature, le nombre et la fréquence des exigences réglementaires qu'elle est chargée d'appliquer.

Au printemps 2019, le MTQ déposait un projet de loi visant à revoir totalement l'encadrement de l'industrie du taxi. À cette fin, la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* (LTRPA), adoptée le 10 octobre 2019, est entrée en vigueur le 10 octobre suivant. Conséquemment, la *Loi concernant les services de transport par taxi* (LSTT) était abrogée à cette date. Bien que génératrice d'assouplissements significatifs des dispositions régissant l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile, la LTRPA est également la source de plusieurs nouvelles formalités dont la Commission doit veiller au respect.

Dans ce contexte, la Commission, qui demeure désireuse d'atteindre les objectifs gouvernementaux, poursuivra ses efforts afin de simplifier ses processus et formulaires et de faire une promotion soutenue de l'utilisation de ses services en ligne. En temps opportun, elle s'assurera par ailleurs d'adresser au ministre responsable certaines recommandations de nature à contribuer également à un allègement du fardeau administratif des entreprises.

## **2. MESURES DU PLAN D'ACTION**

### **2.1 Réduction de 10 % du nombre de formalités administratives**

#### **2.1.1 Élimination des formalités**

L'abrogation, le 10 octobre dernier, de la LSTT a entraîné l'élimination de deux formalités imposées jusque-là à l'industrie du taxi.

Cela dit, trois nouvelles formalités ont été créées en 2020, alors que cinq autres le seront d'ici 2022, dans la foulée de la mise en application progressive des dispositions de la LTRPA. Huit nouvelles formalités seront donc générées par cette législation récente, dont une sans récurrence après 2021, laquelle est ainsi soustraite du compte global présenté au tableau de la section 3.

## 2.2 Réduction de 15 % du volume des formalités administratives

Tout comme son nombre, le volume des formalités découle également de lois et de règlements dont l'adoption ou la modification ne relèvent pas de la Commission. En effet, puisque sa fonction de tribunal l'appelle à interpréter ces dispositions, elle doit, par voie de conséquence, demeurer « à distance » de leur processus d'élaboration.

### 2.2.1 Assujettissement des entreprises

D'entrée de jeu, la Commission constate cependant que l'abrogation de la LSTT et son remplacement par la LTRPA entraînera une réduction du volume des formalités administratives puisque, malgré une croissance nette du nombre d'exigences, le bassin d'entreprises visé par celles-ci a considérablement diminué.

En effet, les formalités relatives aux permis de propriétaire de taxi et aux permis d'intermédiaires en services de transport par taxi exigées auparavant par la LSTT visaient des milliers de titulaires<sup>1</sup>, alors que celles créées par la LTRPA ne touchent, pour le moment, que deux répondants et une centaine de répartiteurs. Or, même s'il devait croître quelque peu d'ici mars 2026, ce nombre ne dépassera vraisemblablement pas 350.

### 2.2.2 Fréquence de transmission

Cela dit, même si, en considérant le nombre d'entreprises assujetties, une légère diminution du volume de formalités peut être raisonnablement anticipée d'ici la fin de ce plan, la prise en compte de ce seul critère ne permettrait pas d'atteindre la cible de 15 % en raison de la **fréquence** de transmission des nouvelles, et plus nombreuses, formalités exigées par la LTRPA.

Sans autre intervention, les gains résultant de la diminution du nombre d'entreprises assujetties seraient donc partiellement annulés par l'augmentation de la fréquence de transmission exigée par la LTRPA.

Dans ce contexte et considérant l'article 306 de la LTRPA qui prévoit notamment que le ministre responsable doit faire, d'ici le 31 mars 2022, des recommandations sur l'opportunité de maintenir ses dispositions ou de les modifier, la Commission entend elle-même saisir cette occasion pour lui transmettre deux propositions susceptibles de générer ensemble des gains importants en matière de réduction du fardeau administratif des entreprises.

---

<sup>1</sup>À la fin de 2019, la Commission dénombrait 6 627 titulaires détenteurs de 8 353 permis de propriétaires de taxi. Par ailleurs, 28 titulaires détenaient les 32 permis d'intermédiaires en services de transport délivrés par la Commission.

#### a) Vérification et scellage des taximètres

La LTRPA permet désormais aux répondants d'un système de transport ainsi qu'aux répartiteurs de tarifier de façon dynamique le prix d'une course demandée par un client s'ils utilisent pour ce faire un moyen technologique<sup>2</sup>.

Cette nouvelle possibilité s'ajoute à celle autrefois prévue par la LSST, et reprise par la LTRPA, de l'utilisation d'un taximètre. Une vérification mécanique doit toutefois en être effectuée régulièrement, afin de s'assurer plus particulièrement que le prix réclamé pour une course respecte la tarification fixée par décision de la Commission<sup>3</sup>.

Or, cette vérification **semestrielle** obligatoire, qui doit de surcroît être faite par un mandataire dûment autorisé par la Commission, s'avère aussi exigeante que coûteuse.

La Commission recommandera donc au ministre des Transports de faire passer la fréquence réglementaire pour la vérification et le scellage du taximètre de six mois à un an.

Par ailleurs, dans la perspective où il est réaliste de prévoir un changement définitif dans les habitudes d'un nombre croissant d'utilisateurs qui souhaiteront plutôt s'en remettre, pour réserver une course, à des applications mobiles, la Commission anticipe que cette pratique introduite par la LTRPA (et déjà largement répandue dans d'autres secteurs de l'économie) pourrait avoir pour effet de réduire de 30 %, d'ici 2025, le nombre de voitures équipées d'un taximètre « traditionnel ».

En conséquence de ce qui précède, la Commission prévoit ainsi qu'une portion de 30 % du parc de véhicules de référence serait dorénavant complètement dispensée de toute vérification mécanique relative au taximètre, alors que le reste de la flotte (70 %) ferait l'objet d'une seule vérification annuelle à cet égard.

#### b) Production de rapports de données

Tel que le prévoit l'article 35 du règlement d'application de la LTRPA, un répondant (à titre d'exemple, UBER) doit transmettre à la Commission, par un moyen technologique, un rapport présentant, **pour le mois précédent**, une quantité importante de renseignements concernant chacune des courses qui ont été demandées par un moyen technologique ne nécessitant pas l'intervention d'une personne physique.

---

<sup>2</sup> Ce moyen technologique doit permettre au client de demander une course sans l'intervention d'une personne physique et de consentir par écrit à un prix maximal avant la course.

<sup>3</sup> Aux fins de la modélisation développée au soutien de ce plan, et considérant la nouvelle approche proposée par la LTRPA, la Commission estime qu'elle interviendra en moyenne aux 5 ans, plutôt qu'annuellement en fixation tarifaire, ce qui a également pour effet de contribuer à la réduction du fardeau des entreprises concernées.

Conformément à l'article 51, des rapports similaires sont également exigés des répartiteurs enregistrés.

Or, si la production des renseignements ainsi exigés est essentielle à un exercice éclairé par la Commission de sa juridiction en matière de régulation, il lui apparaît possible, sans affecter la qualité de ses analyses et des décisions qui en découlent, de proposer que cette exigence soit réduite sur une base trimestrielle.

## **2.3 Réduction de 20 % du coût des formalités administratives**

### **2.3.1 Formalités allégées ou simplifiées**

La réduction prévue de quelque 13 % au regard du volume de formalités administratives aura pour corollaire une diminution significative de leur coût.

Ainsi, à elle seule, l'hypothèse (à trois volets) retenue relativement à la vérification et au scellage des taximètres génèrera une réduction de quelque 1 M\$. La modification proposée quant à la fréquence de production de certains rapports exigés des répondants et des répartiteurs fera le reste.

Au total, la CTQ entrevoit donc une réduction pour les entreprises visées de presque 40 % des coûts découlant des formalités qui leur sont imposées.

### **2.3.2 Guichet unique**

Pour ce cycle, la Commission n'envisage aucune participation aux initiatives de développement de guichet unique.

### **2.3.3 Autres types de prestation électronique**

Comme pour tant d'autres organisations, la pandémie de COVID-19 a subitement forcé l'utilisation par la clientèle de modes alternatifs de prestation de services dont ceux offerts par voie électronique. En 2020, la Commission a ainsi développé et rendu disponible une nouvelle fonctionnalité sur son site Internet, afin que les administrés, partie à une demande, puissent verser des documents numériques dans un greffe électronique, leur évitant ainsi les frais et délais postaux.

Un sondage post-transactionnel a également été mis en place à l'été 2020. Ce nouvel outil, dont le développement était prévu à la planification stratégique, permet de mesurer en continu l'évolution de la satisfaction de la clientèle et

d'ajuster rapidement, au besoin, les façons de faire de la CTQ, en tenant compte des suggestions et commentaires reçus.

Le site Internet de la CTQ a également fait l'objet d'une importante refonte. Après avoir effectué une analyse exhaustive des plus récentes tendances gouvernementales sur le sujet, la CTQ en a ainsi revu l'ergonomie générale, réorganisé les contenus de manière optimale, de même qu'elle s'est assurée de le rendre fonctionnel pour les utilisateurs de technologies mobiles. Ces modifications ont entraîné une nette amélioration de la navigation en permettant notamment un repérage plus rapide de l'information et, conséquemment, un gain de temps pour l'utilisateur. Le nouveau programme d'identification visuelle (PIV) du gouvernement y a aussi été intégré, ainsi qu'une toute nouvelle section sur le tribunal, afin de mieux informer les administrés sur les principales étapes du processus décisionnel.

Sans aucun doute, la Commission poursuivra la promotion active de l'utilisation de ses services en ligne auprès des clientèles concernées. À cette fin, elle intégrera des messages spécifiques sur les avis envoyés à l'occasion, par exemple, d'un renouvellement ou du maintien d'un droit, d'un enregistrement ou d'une inscription.

D'ici le 31 mars 2026, il est aussi prévu de remplacer, pour ceux qui ne le sont pas encore, tous les formulaires en format PDF statiques par des formulaires en format PDF dynamiques ou par des transactions développées dans la prestation électronique de services. Ainsi, la clientèle pourrait remplir un formulaire directement à l'écran au lieu de l'imprimer pour y répondre ensuite à la main.

### 3. RÉSULTATS ATTENDUS

	2019	2025	Variation 2019-2025 (en pourcentage)
<b>Nombre de formalités</b>	15	20	33
<b>Volume des formalités</b> (en valeur constante, en nombre arrondi à l'unité)	81 606	71 130	(13)
<b>Coût des formalités</b> (en valeur constante, en \$ et arrondi à l'unité)	2 797 550	1 697 188	(39)

#### **4. CONCLUSION**

Les résultats escomptés au présent plan sont pour la plupart le corollaire de l'importante réforme apportée récemment à l'industrie du taxi. À cet égard, même si la Commission ne contrôle directement aucun des paramètres relatifs aux formalités qui découlent des lois et règlements dont elle a la responsabilité, elle anticipe néanmoins obtenir, par l'entremise de certaines recommandations bien ciblées (sous réserve qu'elles soient entérinées par l'autorité compétente), des résultats significatifs au cours de la prochaine période visée.

Par ailleurs, malgré une perspective proche de retour à la normale, la Commission entrevoit que certains changements de comportement induits par la pandémie pourraient perdurer chez certains de ses clients, alors que d'autres, selon la situation, pourraient maintenir leur préférence afin d'obtenir en personne le soutien souhaité. Dans ce contexte et considérant que la Commission entend poursuivre une promotion active de l'utilisation des services en ligne et du courriel dans ses communications auprès de la clientèle, il y aura lieu d'observer s'il en résulte éventuellement un remplacement, progressif ou partiel, des services offerts au comptoir et, conséquemment, d'autres réductions au chapitre des coûts.

## TABLEAU SYNTHÈSE

## Plan de réduction du fardeau administratif 2020-2025

## Commission des transports du Québec

Mesures du plan de réduction	Échéancier
<p><b>2.1 Réduction de 10 % du nombre de formalités administratives</b></p> <p>2.1.1 Élimination des formalités</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abrogation de la LSTT et de sa réglementation le 10 octobre 2020. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Abolition du permis de propriétaire de taxi et du permis d'intermédiaire en service de transport par taxi.</li> </ul> </li> <li>• Entrée en vigueur de la LTRPA et de la réglementation afférente le 10 octobre 2020 Augmentation du nombre de formalités</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dès le 10 octobre 2020, élimination des formalités suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Taxi-Demande et transfert de permis (formalité 646)</li> <li>○ Taxi-Demande et modification de permis d'intermédiaire (formalité 647)</li> </ul> </li> <li>• Dès le 10 octobre 2020, entrée en vigueur des 3 formalités suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Répondant-Autorisation</li> <li>○ Répondant- Rapport sur le respect des normes applicables requis au 31 mars 2021 (2 répondants visés)</li> <li>○ Répartiteurs-Enregistrement</li> </ul> </li> <li>• 1 avril 2021, élimination de la formalité suivante : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Répondant - Rapport sur le respect des normes applicables requis au 31 mars 2021</li> </ul> </li> <li>• Dès le 10 octobre 2021, entrée en vigueur des 3 formalités suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Répondant-Rapport d'activités (incluant la transmission de la liste des administrateurs/certificat d'absence ou liste d'antécédents judiciaires)</li> <li>○ Répondant-Rapport mensuel sur les données de courses demandées et réparties par un moyen technologique</li> </ul> </li> </ul>



Mesures du plan de réduction	Échéancier
<p><b>2.2 Réduction de 15 % du volume des formalités administratives</b></p> <p>2.2.1 Assujettissement des entreprises</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution du nombre d'entreprises visées, malgré une augmentation (5) de celui des formalités</li> </ul> <p>2.2.2 Fréquence de transmission</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution de la fréquence de la formalité de vérification mécanique des automobiles munies d'un taximètre</li> <li>• Réduction du nombre d'automobiles munies d'un taximètre</li> <li>• Décision de modification tarifaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Répartiteurs-Rapport mensuel sur les données de courses demandées et réparties par un moyen technologique</li> <li>• Dès le 10 octobre 2022, entrée en vigueur des 2 formalités suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Répartiteur-Rapport sur l'atteinte des cibles d'automobiles à faibles émissions</li> <li>○ Répondant-Rapport sur l'atteinte des cibles d'automobiles à faibles émissions</li> </ul> </li> <li>• Le 10 octobre 2020 Élimination du volume des formalités concernant le permis de propriétaire de taxi (956) et de celui concernant le permis d'intermédiaire en service de transport par taxi (9)</li> <li>• D'ici 2022, Augmentation du volume de 321 transactions</li> <li>• Résultat découlant d'une recommandation à transmettre aux autorités d'ici 2022; 70 % du parc de référence sera visé par cette vérification désormais annuelle, plutôt que semestrielle</li> <li>• D'ici 2025, diminution graduelle jusqu'à concurrence de 30 % du parc de référence (aucune vérification requise pour ces véhicules)</li> <li>• Sur une base quinquennale plutôt qu'annuelle</li> </ul>

Mesures du plan de réduction	Échéancier
<p><b>2.3 Réduction de 20 % du coût des formalités administratives</b></p> <p>2.3.1 Formalités allégées ou simplifiées</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution de la fréquence de la vérification mécanique des automobiles munies d'un taximètre</li> <li>• Réduction du nombre d'automobiles munies d'un taximètre</li> <li>• Décision de modification tarifaire quinquennale</li> </ul> <p>2.3.2 Guichet unique</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aucune</li> </ul> <p>2.3.3 Autres types de prestation électronique</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développement et mise en place d'un greffe électronique</li> <li>• Mise en place d'un sondage post-transactionnel</li> <li>• Refonte du site Internet de la CTQ</li> <li>• Promotion des services en ligne</li> <li>• Transformation de formulaires en format PDF statique en format PDF dynamique ou par un développement dans la prestation électronique de services</li> </ul>	<p>Réduction globale de quelque 1,1 M \$ (39 %) d'ici 2025</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réalisée en 2020</li> <li>• Réalisée en 2020</li> <li>• Réalisée en 2020</li> <li>• Réalisée en continu par l'entremise des communications auprès de la clientèle et du site Internet</li> <li>• D'ici le 31 mars 2026</li> </ul>