



Mémoire de la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre  
des consultations particulières et auditions publiques  
sur le document d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile

Présenté  
à la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale du Québec

**PROJET**

24 février 2016



## TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS .....	2
LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL.....	3
INTRODUCTION .....	4
1. DES RÈGLES ÉQUITABLES POUR TOUS.....	4
2. FAVORISER DES EMPLOIS STABLES .....	6
3. ASSURER LA SÉCURITÉ DES USAGERS ET DES CHAUFFEURS .....	7
4. AMÉLIORER LE SERVICE À LA POPULATION .....	7
CONCLUSION .....	9



## **SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS**

### **Recommandation 1 :**

S'assurer que des règles législatives et fiscales équitables s'appliquent à l'ensemble de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile.

### **Recommandation 2 :**

Assurer une compensation aux propriétaires de permis de taxi touchés par les changements dans l'industrie et favoriser des emplois stables.

### **Recommandation 3 :**

Assurer la sécurité des chauffeurs et des clients.

### **Recommandation 4 :**

Favoriser un service de qualité offert à juste prix.



---

## **LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Créée en 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités, soit plus de 3,9 millions de personnes réparties sur un territoire de plus de 4 360 km<sup>2</sup>.

La Communauté exerce des compétences stratégiques à l'échelle du Grand Montréal. Ses principaux champs d'intervention sont : l'aménagement du territoire, le développement économique, le développement artistique ou culturel, le logement social, les équipements, infrastructures, services et activités à caractère métropolitain, le transport en commun et le réseau artériel métropolitain, la planification de la gestion des matières résiduelles, l'assainissement de l'atmosphère, l'assainissement des eaux. Elle intervient également dans la protection et la mise en valeur des espaces bleus et verts et produit des outils d'information en matière de géomatique.

### **Mission**

Planifier, coordonner et financer les compétences stratégiques qui façonnent le territoire et le développement de la région.

### **Vision**

Mettre le cap sur le monde et bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable.

### **Objectif**

Rejoindre le peloton de tête des dix meilleures régions nord-américaines en développant des projets rassembleurs qui suscitent l'adhésion des élus, des citoyens et de la société civile.



## INTRODUCTION

Le 3 février 2016, le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, M. Jacques Daoust, annonçait l'intention gouvernementale de tenir une commission parlementaire sur le transport rémunéré de personnes par automobile.

Cette consultation vise à déterminer des éléments de l'encadrement du transport rémunéré de personnes par automobile qui permettront de mettre en place un environnement d'affaires équitable, compétitif et innovant. Cet environnement devrait également viser l'élimination de l'évasion fiscale dans ce domaine.

Tel que mentionné dans le document d'information publié par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, quatre grands enjeux devraient guider la consultation sur le transport rémunéré de personnes par automobile :

- Le maintien des responsabilités de l'État pour assurer la sécurité des usagers.
- L'amélioration des services offerts à la clientèle.
- La mise en place d'un environnement d'affaires équitable.
- L'émergence de nouveaux modèles d'affaires facilitée par l'arrivée de nouvelles technologies.

La Communauté reconnaît l'importance des enjeux soulevés.

## 1. DES RÈGLES ÉQUITABLES POUR TOUS

Dans toute grande région comme celle de la Communauté métropolitaine de Montréal, le transport des personnes par taxi est un élément stratégique au sein du « cocktail de transport ». Les quelque 5 500 taxis en circulation dans le Grand Montréal (2012) assurent la mobilité des personnes partout sur le territoire de la Communauté. Au cocktail des transports collectifs, de taxi, de covoiturage et d'autopartage s'est ajoutée récemment une offre alternative de transport rendue possible grâce aux avancées rapides d'Internet. Le lancement, en octobre 2014, de l'application Uber à Montréal, et son extension à Laval et à Longueuil en novembre 2015, entraîne de nombreux problèmes, notamment légaux, auxquels le gouvernement doit répondre rapidement.

Lancé en 2010 à San Francisco, le service Uber permet de géolocaliser, via un téléphone intelligent, une tablette ou un ordinateur, le véhicule le plus proche de soi pour ensuite le réserver. Les utilisateurs peuvent suivre l'approche de la voiture qu'ils ont réservée sur l'application. Le paiement est réalisé automatiquement à la fin de chaque course par prélèvement bancaire. Il n'y a donc pas d'échange de monnaie entre conducteur et passager. Les services proposés par Uber sont particulièrement utilisés dans les périodes de moindre disponibilité des moyens de transport traditionnels, notamment la nuit et la fin de semaine.

Le service UberX entre en concurrence directe avec l'industrie du taxi.

Or, sur l'ensemble du territoire du Québec, le transport rémunéré de personnes par automobile fait l'objet d'une réglementation à laquelle la société Uber prétend ne pas être soumise. La *Loi concernant les services de transport par taxi* (RLRQ, chapitre S-6.01) établit les règles applicables



au transport rémunéré de personnes par automobile. Le but d'une telle réglementation est, tel que spécifié dans la loi, d'accroître la sécurité des usagers, d'améliorer la qualité des services offerts et d'établir certaines règles particulières applicables aux activités des intermédiaires en services de transport par taxi.

Pour offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, une personne doit y être autorisée par un *permis de propriétaire de taxi*. Le permis de propriétaire de taxi est valide seulement sur un territoire donné. De plus, un *permis de chauffeur de taxi* est requis pour conduire une automobile attachée à un permis de propriétaire de taxi. La Loi prévoit également de nombreuses obligations pour les chauffeurs de taxi. Entre autres, les obligations portent sur :

- la formation sur le transport des personnes ayant des limitations partout au Québec;
- la formation de base et sur la toponymie selon le territoire;
- la vérification des antécédents judiciaires;
- l'âge maximal du véhicule et la vérification mécanique semi-annuelle;
- le véhicule muni d'un taximètre, selon le territoire.

Le chauffeur de taxi doit également effectuer une série de vérifications avant le début de chaque quart de service, notamment quant à l'état du véhicule.

La grille tarifaire des services est fixée par la Commission des transports du Québec, qui s'assure que le nombre maximal de permis de propriétaires de taxi pour chaque agglomération est respecté. Par exemple, il y a un nombre maximal de 4 451 taxis en service régulier sur l'île de Montréal (2,4 par 1 000 habitants), 629 à Québec (1,2 par 1 000 habitants) et 84 à Sherbrooke (0,6 par 1 000 habitants).

Par ailleurs, au Québec, tout contribuable exploitant une entreprise de transport rémunéré de personnes est tenu d'être inscrit aux fichiers de la TVQ et de la TPS, et doit percevoir ces taxes sur les services effectués. Il est également redevable de l'impôt sur le revenu en découlant, au même titre que n'importe quel fournisseur de biens et services. Or, la société Uber est critiquée pour son montage financier complexe, qui permet à la société californienne de ne pas payer ses impôts et les taxes applicables. Aussi, le modèle économique présenté par la société, environ 25 % du tarif payé par le client est pris par Uber sous forme de commission. Une part importante des revenus générés par cette activité est transférée à l'extérieur du Québec.

Uber utilise ce qu'il appelle le « prix d'équilibre » pendant les périodes de forte demande pour obtenir plus de conducteurs sur la route desservant des passagers. Les tarifs sont déterminés par un algorithme qui prend en compte le type de service utilisé, et augmente avec la demande de transports. Cette pratique tarifaire a donné lieu à plusieurs polémiques. Citons un cas moins éthique : lors de la prise d'otages de Sydney, en décembre 2014, Uber avait multiplié ses tarifs par 4 en moyenne, pour les personnes désirant quitter la zone de la prise d'otages, avant de faire marche arrière devant les réactions scandalisées.

Les chauffeurs d'Uber sont considérés par l'entreprise comme une « tierce partie » et non comme des salariés. Uber se dégage ainsi de toute responsabilité, par exemple lors d'incidents concernant le comportement de certains chauffeurs. Cela soulève également des enjeux sur les conditions de travail accordées aux chauffeurs opérant pour une telle entreprise. Mentionnons que sur cette question du statut des chauffeurs Uber, il y a actuellement un recours collectif en Californie au nom des 160 000 chauffeurs Uber répertoriés dans cet état : trois chauffeurs



veulent faire reconnaître leur statut de salariés. La justice américaine a validé le lancement de ce recours, sans se prononcer sur le fond de la plainte, qui devra être tranchée lors d'un procès. Un tel recours a également été intenté en France.

**Recommandation 1 : S'assurer que des règles législatives et fiscales équitables s'appliquent à l'ensemble de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile**

Que ce soit une activité régulière ou seulement à l'occasion, peu importe le moyen utilisé pour entrer en communication avec la clientèle, la Communauté est d'avis que les activités de transport réalisées par l'entremise de l'application UberX sont des activités de taxi et sont assujetties à la *Loi concernant les services de transport par taxi*.

La Communauté demande au gouvernement que les lois et les règlements, notamment en matière de taxation, de tarification et de travail soient équitables pour l'ensemble de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile, incluant Uber.

## 2. FAVORISER DES EMPLOIS STABLES

La modernisation de l'industrie du taxi, et, éventuellement, la prise en compte des offres alternatives de transport rémunéré des personnes par automobile ne doivent pas se faire au détriment d'une industrie du taxi qui s'est développée en conformité aux règles en vigueur.

Il y a environ 8 000 licences de taxi au Québec aujourd'hui, dont près de 4 451 pour le service régulier à Montréal, et près de 5 500 sur l'ensemble du territoire de la CMM. Au Québec, le taxi emploie directement 22 000 personnes et procure quelque 5 000 emplois en amont et en aval de son activité. 12 000 emplois directs et 3 500 emplois indirects à Montréal. L'industrie réalise un chiffre d'affaires annuel évalué à 564 M\$ au Québec, dont quelque 339 M\$ à Montréal.

Il s'agit là de retombées économiques directes dans l'économie de la région et du Québec.

Les milliers de familles de la région de Montréal qui tirent leur revenu principal de l'industrie du taxi doivent pouvoir continuer de travailler dans la dignité.

En particulier, la modification du cadre réglementaire québécois ayant pour objectif de permettre à des entreprises comme Uber de fonctionner légalement aura un impact sur la valeur des permis de propriétaires de taxi qui ont été émis sur le territoire de la Communauté. Prenons l'exemple d'Edmonton, première ville canadienne qui a adopté un règlement qui permettra à des entreprises comme Uber de fonctionner légalement sur son territoire. L'arrivée d'Uber a bouleversé le marché de la revente des permis de taxi et a fait craindre aux propriétaires de perdre une bonne partie de leurs économies. En 2014, les permis de taxi à Edmonton s'échangeaient pour plus de 200 000 \$. Les propriétaires peuvent bien sûr les revendre, mais l'arrivée d'Uber a eu un impact sur la valeur des permis. Bien que difficilement quantifiable actuellement, on trouve aujourd'hui des permis de taxis offerts entre 110 000 \$ et 130 000 \$. Selon certains, le prix réel se situe plutôt autour de 70 000 \$.



Le gouvernement devra évaluer et faire connaître les impacts et les compensations nécessaires pour remédier aux éventuels changements qu'il pourrait proposer. Il devra assumer ces compensations advenant l'application de ces changements.

**Recommandation 2 : Assurer une compensation aux propriétaires de permis de taxi touchés par les changements dans l'industrie et favoriser des emplois stables**

La modernisation de l'industrie du taxi et, éventuellement, la prise en compte des offres alternatives de transport rémunéré des personnes par automobile ne doivent pas se faire au détriment d'une industrie du taxi qui s'est développée en conformité aux règles en vigueur.

### **3. ASSURER LA SÉCURITÉ DES USAGERS ET DES CHAUFFEURS**

La sécurité des usagers dans les transports, qui est la responsabilité première de l'État, est également au cœur des préoccupations des municipalités. Pour ce qui est de l'industrie du taxi, le gouvernement a fixé des exigences qui portent sur différents éléments, dont la vérification des antécédents judiciaires, la formation obligatoire, l'obtention d'une couverture d'assurance adéquate, un âge maximal pour le véhicule et une inspection mécanique deux fois par année. Il est impératif pour les municipalités de la CMM que de telles normes s'appliquent également à tout type de transport rémunéré de personnes par automobile.

**Recommandation 3 : Assurer la sécurité des chauffeurs et des clients**

La sécurité des chauffeurs et des clients doit être au cœur de l'encadrement du transport de personnes rémunéré.

### **4. AMÉLIORER LE SERVICE À LA POPULATION**

L'offre de transport du Grand Montréal est constituée d'une multitude d'options pour tous les types de voyageurs, citoyens et touristes ainsi que pour tous les types de budgets. Il est important que la qualité du transport soit très élevée, entre autres pour répondre au standard de métropole internationale.

Tout au long de sa longue histoire de 120 années, l'industrie du taxi a accompagné la société québécoise dans son développement, a démontré sa capacité d'adaptation en répondant à de nouveaux besoins en matière de mobilité. Citons à titre d'exemple, l'adhésion sans réserve des taxis au programme de transport adapté et de transport médical ouvert par le gouvernement à l'industrie du taxi depuis 1988 et destiné à répondre aux besoins en transport de nos concitoyens à mobilité réduite.

Ceci étant dit, la Communauté reconnaît la nécessité de moderniser l'industrie du taxi.



Ainsi, comme la Ville de Montréal le prévoit dans son Règlement sur le transport par taxi depuis en août 2015, l'offre de paiement électronique doit être obligatoire dans tous les taxis. Le paiement électronique contribue à augmenter le niveau de sécurité des chauffeurs qui transporteront moins d'argent comptant à bord et permet d'offrir aux clients un service digne d'une métropole du 21<sup>e</sup> siècle.

L'industrie du taxi doit être un modèle de performance et d'efficacité au cœur de l'offre de service de transport collectif. L'industrie doit davantage s'orienter vers le service à la clientèle. Des mesures pour mieux évaluer la satisfaction de la clientèle, centraliser et optimiser la gestion des plaintes, instaurer une norme professionnelle et un code d'éthique, réviser la formation continue et améliorer l'image de l'industrie doivent être mises en place. La Ville de Montréal s'est notamment donné un plan d'action à cet égard.

En plus d'améliorer l'expérience client et de rendre possible la géorépartition pour plus d'efficacité dans le déploiement de l'offre, la géolocalisation permet aux autorités d'obtenir des données fiables sur les courses effectuées sur leur territoire. Ces données sont utiles pour analyser les besoins en nombre et le type des permis à octroyer, mais aussi en matière de sécurité.

Des efforts doivent se poursuivre également pour accélérer l'électrification d'une partie du parc de taxis et de limousines et la mise en place de bornes électriques.

En ce qui concerne le nombre de permis octroyés et la tarification, dont la responsabilité relève de la CTQ, certaines modifications peuvent être envisagées. En ce qui concerne les tarifs, leur modulation en fonction de la demande pourrait servir l'intérêt de la clientèle dans la mesure où ces tarifs sont plafonnés afin d'éviter les abus. Des analyses rigoureuses doivent être menées à cet égard. Une modification du nombre de permis ne peut par ailleurs être envisagée sans que des analyses et des études crédibles des besoins existants soient réalisées. L'objectif de ces modifications doit être d'assurer un service équitable à tous les citoyens.

#### **Recommandation 4 : Encourager un service de qualité offert à un juste prix**

L'industrie du taxi doit continuer de se moderniser et d'améliorer le service à la clientèle. Certaines mesures comme le paiement électronique et la géolocalisation doivent être rendues obligatoires.

Des analyses rigoureuses et crédibles doivent être réalisées afin d'évaluer la façon dont des modifications concernant les tarifs et le nombre de permis permettraient d'assurer un service équitable à tous les citoyens.



## **CONCLUSION**

Les innovations technologiques permettent de moderniser et d'améliorer le service de transport rémunéré de personnes par automobile.

Ces transformations doivent toutefois se faire en respectant les lois et la réglementation.

Il est inconcevable qu'une innovation technologique serve de prétexte à une déréglementation sauvage. La modernisation de l'industrie, dont l'objectif doit viser l'amélioration du service à la population, doit se faire en s'assurant que les règles qui seront adoptées soient équitables, qu'elles favorisent des emplois stable et que la sécurité des usagers et des chauffeurs soit assurée.

---

EXTRAIT du procès-verbal de la séance extraordinaire du comité exécutif de la  
Communauté métropolitaine de Montréal tenue le 22 février 2016 à 12 h 00

---

SONT PRÉSENTS

M. Denis Coderre, président, maire de la Ville de Montréal ;  
Mme Caroline St-Hilaire, vice-présidente, mairesse de la Ville de  
Longueuil ;  
M. Claude Dauphin, membre du conseil de la Ville de Montréal ;  
Mme Chantal Deschamps, mairesse de la Ville de Repentigny ;  
M. Alan DeSousa, membre du conseil de la Ville de Montréal ;  
M. Normand Dyotte, maire de la Ville de Candiac.

---

CE16-064

MÉMOIRE DE LA COMMUNAUTÉ DANS LE CADRE DE LA COMMISSION  
PARLEMENTAIRE SUR L'INDUSTRIE DU TAXI

Il est résolu d'approuver le mémoire de la Communauté dans le cadre  
des consultations particulières et auditions publiques sur le document  
d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile et  
de le transmettre à la Commission des transports et de l'environnement  
de l'Assemblée nationale du Québec.

---

Certifié conforme

---

Secrétaire

*Ce procès-verbal n'a pas été approuvé.*