



**MÉMOIRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL**

Présenté dans le cadre du projet de loi n°17 :

*Loi concernant le transport rémunéré  
de personnes par automobile*

**Le 30 avril 2019**



# TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION .....	5
1. RÉFLEXE MONTRÉAL ET RÉDUCTION DE LA CAPACITÉ DE LA MÉTROPOLE À ORGANISER ET À SOUTENIR LA MOBILITÉ SUR SON TERRITOIRE .....	6
1.1. IMPACTS SUR LE RÉSEAU ROUTIER, SA GESTION ET L'ÉMISSION DE GES....	7
1.2. ACCÈS À UN SERVICE DE QUALITÉ À UN PRIX RAISONNABLE SUR TOUT LE TERRITOIRE .....	8
1.3. IMPACTS SUR LES CITOYENS À MOBILITÉ RÉDUITE OU UTILISANT LES TAXIS COLLECTIFS.....	9
1.4. GESTION DE L'OFFRE SUR LE TERRITOIRE .....	10
1.5. ACCÈS AUX DONNÉES .....	10
2. MOBILITÉ INTÉGRÉE ET COVOITURAGE .....	11
3. AUCUN COMPROMIS SUR LA SÉCURITÉ DES CLIENTS, DES CHAUFFEURS ET DES CITOYENS .....	12
4. ÉQUITÉ ET IMPACTS SOCIOÉCONOMIQUES .....	13
CONCLUSION .....	14
RAPPEL DES RECOMMANDATIONS .....	15
ANNEXES.....	16



## INTRODUCTION

Ce projet de loi propose une nécessaire mise à jour de la législation sur les services de transport rémunéré de personnes par automobile. Cependant, s'il était adopté tel quel, son ampleur et ses répercussions seraient trop importantes pour la métropole. La Ville de Montréal appuie la modernisation qui est présentée dans ce projet de loi et la recherche d'équité entre les joueurs pour assurer une offre plus large de services aux citoyens. Par contre, il est important d'avoir des standards élevés et un encadrement clair pour assurer des services sécuritaires et de qualité dignes d'une métropole internationale et moderne.

Le projet de loi retire à la Ville de Montréal la possibilité de réglementer et de développer l'industrie du taxi sur son territoire. Il abolit les agglomérations et leurs quotas de permis de propriétaires. Ce faisant, il uniformise les règles du jeu à l'échelle de la province, sans tenir compte des spécificités de la métropole, ce qui entraîne un potentiel de pertes de mobilité, de sécurité et de qualité de service. Il est impensable que la métropole du Québec ne dispose pas des outils nécessaires pour organiser et soutenir la mobilité sur son territoire, ces compétences étant des plus cruciales pour une agglomération comme Montréal. Le système de mobilité montréalais doit être comparé à celui des autres grandes métropoles du monde. Par exemple, toutes les métropoles canadiennes et américaines d'importance ont, d'une façon ou d'une autre, la capacité de réguler la mobilité du transport rémunéré sur leur territoire. Le Québec ferait donc figure d'exception.

Depuis 2010, la Ville de Montréal, qui concentre près de 60 % de l'industrie du taxi de la province et presque la totalité du transport rémunéré par application, a mis en place plusieurs démarches et initiatives pour ces industries. Déjà, de grandes améliorations sont remarquées. La métropole a identifié les lacunes de l'industrie du taxi et a agi concrètement pour redresser la situation. Le projet de loi retire maintenant cette compétence à la métropole.

La Ville de Montréal travaille à rendre l'offre de transport attractive sur son territoire et veut faire en sorte qu'elle comble tant les besoins que les attentes de toutes les clientèles : touristes, familles, personnes à mobilité réduite, travailleurs, personnes âgées, etc. Le gouvernement du Québec doit la soutenir dans ses travaux et agir comme un facilitateur. Le projet de loi réduit pourtant cette capacité pour la métropole.

De plus, il est primordial pour la Ville de Montréal que le gouvernement ne fasse aucun compromis en ce qui a trait à la sécurité des chauffeurs, des clients et des citoyens. Le projet de loi semble ouvrir la voie à moins de réglementation. Pourtant l'expérience montréalaise et les données sont probantes. À cet effet, nous souhaitons, entre autres choses, que le gouvernement s'assure que des standards élevés soient conservés et qu'ils contribuent à la Vision zéro accident mortel ou avec blessés graves.

Finalement, le projet de loi génère des enjeux d'équité et des impacts socioéconomiques qui méritent l'attention du gouvernement.

## **1. RÉFLEXE MONTRÉAL ET RÉDUCTION DE LA CAPACITÉ DE LA MÉTROPOLE À ORGANISER ET À SOUTENIR LA MOBILITÉ SUR SON TERRITOIRE**

Un des principaux enjeux du projet de loi est de ne pas considérer les particularités inhérentes au système montréalais de mobilité et de transport rémunéré par automobile en regard du reste du Québec. En ce sens, il se caractérise par l'absence totale du Réflexe Montréal et par une réduction de la capacité de la métropole à organiser et à soutenir la mobilité sur son territoire, en raison du retrait de pouvoirs réglementaires ainsi que de pouvoirs liés au développement de projets à la collecte de données.

Avec 850 km de pistes cyclables, 64 stations de métro, 220 lignes d'autobus, 7 250 vélos et près de 600 stations BIXI ; des services de véhicules en libre-service et de covoiturage ; des investissements annuels de 600 M\$ en transport en commun ; l'arrivée prochaine des vélos sans ancrage et des trottinettes en libre-service ; 4400 propriétaires de taxi en service régulier et 200 en service restreint ; 8000 chauffeurs ; 18 intermédiaires et autant d'applications mobiles, le territoire de la métropole concentre près de 60 % de l'industrie du taxi au Québec et presque la totalité de l'industrie du transport rémunéré par automobile.

Le cocktail transport et la cohabitation des modes sont complexes ; ils évoluent extrêmement rapidement sur le territoire montréalais. Ils ne peuvent donc pas être comparés aux systèmes ailleurs au Québec et méritent une attention particulière. Le système de mobilité montréalais doit être comparé à celui des autres grandes métropoles du monde. On peut constater que toutes les métropoles canadiennes et américaines d'importance ont, d'une façon ou d'une autre, la capacité de réguler la mobilité du transport rémunéré sur leur territoire. Le Québec ferait donc figure d'exception s'il en était autrement.

La Ville de Montréal déploie des efforts importants pour développer des services de mobilité, faciliter leur accessibilité et garantir un maximum de choix, autant aux citoyens qu'aux touristes. Plus les solutions sont multiples et originales, plus les utilisateurs y gagnent. La Ville est ouverte à l'arrivée de nouveaux acteurs dans le secteur des transports à Montréal et espère que l'offre n'en sera que bonifiée. À cet égard, le transport rémunéré par automobile est une composante essentielle du système de transport et contribue à l'offre de transport collectif, notamment pour les secteurs et les plages horaires qui sont moins bien desservis. La Ville reconnaît que, lorsque le transport rémunéré par automobile n'entre pas en compétition avec les autres modes durables, il s'avère un mode performant et flexible apte à soutenir les efforts pour réduire la dépendance à l'auto solo et favoriser les activités économiques.

À la lumière du projet de loi qui est à l'étude et de la situation que connaissent plusieurs grandes métropoles, la Ville de Montréal s'inquiète des impacts probables sur la mobilité et la qualité du service sur son territoire.

Plus précisément, le projet de loi réduit directement les activités de la Ville, principalement celles du Bureau de taxi de Montréal (BTM). Le ministre retire de la Charte de la Ville la possibilité de réglementer ou de soutenir le développement de l'industrie du taxi et du transport rémunéré par automobile. Il ne lui délègue plus certaines responsabilités essentielles pour la métropole, ne lui laissant que l'application de la réglementation provinciale relative à l'autorisation des chauffeurs et des automobiles indépendants ainsi qu'à l'inspection pour assurer le respect de cette réglementation.

La Ville a déjà des pouvoirs pour encadrer l'arrivée de certains modes de mobilité sur son territoire afin que leurs services répondent à ses objectifs de mobilité durable. Il est impensable que la métropole du Québec ne dispose pas des outils nécessaires pour organiser et soutenir la mobilité sur son territoire, une compétence des plus cruciales pour une agglomération comme Montréal.

De plus, le projet de loi ne prévoit pas d'outils de mesure ou de collecte de données nécessaires pour que Montréal et Québec puissent évaluer les impacts des changements à venir ; il ne prévoit pas non plus de pouvoirs réglementaires ni de projets de développement aptes non seulement à générer des effets positifs sur la mobilité et la qualité du service, mais aussi à contenir les effets négatifs pour les citoyens montréalais.

Pourtant la Ville de Montréal se penche déjà sur son futur plan de mobilité durable. D'ailleurs, par l'entremise de la politique de mobilité durable, le ministère des Transports du Québec (MTQ) demande l'adoption d'un Plan de mobilité durable intégré sur le territoire de l'île de Montréal. Le recul provoqué par le projet de loi no 17 pourrait nuire à la réussite de ce plan. Le transport rémunéré par automobile devrait être une composante importante d'un tel plan si on voulait qu'il soit réellement intégré et durable.

**La Ville de Montréal demande que le gouvernement reconnaisse la réalité particulière de Montréal, qui est caractérisée par l'ampleur et la complexité de son système de mobilité, la proportion de l'industrie du transport rémunéré par automobile sur son territoire ainsi que son statut de métropole internationale et touristique. Le gouvernement doit donc reconnaître que le rôle de la métropole du Québec ne peut pas se réduire à l'application de la réglementation provinciale en matière de transport rémunéré des personnes par automobile.**

Dans la perspective de l'entente Réflexe Montréal, le gouvernement devrait s'assurer de consulter adéquatement la métropole et le BTM lors de la rédaction des règlements qui découleront du PL 17 et lors de l'étude des projets de modernisation sur son territoire, et ce, afin d'assurer une collaboration durant la période de transition qui mènera à l'entrée en vigueur de l'ensemble de la loi.

La Ville de Montréal demande :

**R1. Que le projet de loi prévoie les pouvoirs nécessaires pour mettre en place la réglementation et les projets de développement qui, en matière de transport rémunéré par automobile, permettront notamment :**

- **d'organiser l'offre et de soutenir l'électrification des flottes ;**
- **d'assurer des standards de qualité de service à un prix raisonnable sur l'ensemble de territoire ;**
- **d'assurer un nombre suffisant de véhicules accessibles ;**

**et qu'il prévoie également la possibilité pour le ministre de déléguer ces pouvoirs à Montréal.**

### **1.1. Impacts sur le réseau routier, sa gestion et l'émission de GES**

Si nous ne limitons pas le nombre de véhicules qui effectuent du transport rémunéré par automobile, la congestion routière de Montréal et tous les problèmes qui en découlent risquent de s'accroître : croissance des émissions de GES ; accès

difficile au centre-ville et congestion ; ralentissement des bus ; enjeux de sécurité accrus pour les piétons et les cyclistes ; et diminution de la qualité de vie dans les quartiers.

L'arrivée de modèles d'affaires et de technologies reposant sur une agilité extrême nécessite un cadre législatif et réglementaire adapté qui permet d'agir rapidement, au besoin. Sans présager des résultats des analyses de données qui seront faites, certains comportements sont d'ores et déjà envisageables, notamment une hausse de l'achalandage dans les zones déjà fortement achalandées et *a contrario* une baisse de service dans les zones moins rentables.

Des projets de la Ville de Montréal et du BTM visant l'électrification des flottes de taxi sont en cours depuis plusieurs années en collaboration avec le gouvernement dans le cadre des mesures de modernisation de l'industrie du taxi. Il est nécessaire que la Ville conserve les pouvoirs nécessaires pour réglementer et soutenir des initiatives en la matière pour les transports rémunérés par automobile pour assurer son soutien aux prochains projets d'électrification.

Des études tendent à démontrer que l'arrivée de compagnies de transport rémunéré dans les villes a amené plus de véhicules sur les routes. Une étude sur la mobilité, commandée par le BTM,<sup>1</sup> démontre que le transport rémunéré par application mobile donne une option supplémentaire aux Montréalais ; par contre, son impact sur la possession d'une voiture ou l'utilisation du transport en commun soulève des questions quant à sa contribution positive à la mobilité durable. **Un plus grand nombre d'études sera nécessaire. Or, si le projet de loi est adopté tel quel, la Ville et le gouvernement n'auront ni les outils ni les données nécessaires pour en contrôler les répercussions.**

## **1.2. Accès à un service de qualité à un prix raisonnable sur tout le territoire**

Il est difficile de savoir si le projet de loi viendra améliorer ou non la mobilité du citoyen montréalais en fonction des diverses réalités du territoire et de la demande. L'arrivée de nouveaux modèles d'affaires vient simplifier l'utilisation du service aux usagers. Toutefois, les impacts du projet de loi soulèvent des questions quant à la fluctuation des tarifs et à la répartition équitable du service à l'échelle du territoire. Bien que le projet de loi introduise de nouveaux pouvoirs réglementaires afin de réguler la tarification appliquée par les répondants, il demeure que la fluctuation pourrait brimer l'accès au service pour certains usagers. À cet égard, le MTQ reconnaît dans son analyse d'impact réglementaire qu'il « existe toutefois un risque que cette flexibilité s'opère au détriment des clientèles moins aisées ou vulnérables<sup>2</sup> ».

En abolissant les agglomérations et en n'ayant aucun moyen de contrôle ou de modulation de l'offre, il n'est pas possible de s'assurer que les Montréalais des zones excentrées ont accès à des services de transport rémunéré par automobile en tout temps et à un prix raisonnable. Durant les périodes de grande demande, lors d'événements importants, il est plus que probable qu'une forte proportion de chauffeurs opteront pour les secteurs à grande demande afin d'obtenir un meilleur

---

1. Som.ca, *Recherche sur l'expérience client dans le domaine du taxi*, janvier 2019.

2. Ministère des Transports, *Analyse d'impact réglementaire du projet de loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, 9 avril 2019.



prix. Les pouvoirs souhaités par la métropole pour assurer une gestion de l'offre permettraient de maîtriser cette problématique.

Le projet de loi retire à la métropole – porte d'entrée principale des touristes et place d'affaires de la province – toute possibilité d'établir des standards pour la formation et l'évaluation des chauffeurs, l'assurance de recevoir un service en français, le maintien de programmes de client-mystère ou autre contrôle de qualité des services ainsi que toute possibilité de poursuivre le déploiement de l'image de marque. Les standards de qualité et l'image de marque qui sont attendus par les acteurs de ces secteurs économiques sont de plus en plus élevés.

### **1.3. Impacts sur les citoyens à mobilité réduite ou utilisant les taxis collectifs**

Avec sa Politique municipale d'accessibilité universelle et de son Plan d'action en accessibilité universelle 2015-2018, la Ville de Montréal a confirmé sa volonté de poursuivre ses efforts afin de concourir à l'accessibilité universelle sur son territoire.

La STM offre actuellement 89 % de son service de transport adapté (TA) par l'entremise de taxis. Le volume d'affaires pour l'industrie représente 59 M\$ en 2019 pour 1 500 chauffeurs. La STM a le pouvoir de conclure des contrats avec les intermédiaires en service en y incluant des critères particuliers, notamment des critères qui sont liés à la performance, à la qualité du service et à la formation. Or, la STM est confrontée aux effets d'une pénurie de chauffeurs qui entraîne une détérioration de la fiabilité de ses services de transport adapté, particulièrement durant les heures de pointe où sont effectués 56 % des déplacements. La pénurie de chauffeurs affecte aussi la fiabilité et la livraison des services de taxi collectif. En élargissant le bassin de fournisseurs, le projet de loi apporte une solution à ce problème de pénurie de chauffeurs et de fiabilité qui affecte les services de transport adapté et de taxi collectif.

Toutefois, des préoccupations subsistent quant aux impacts possibles de la tarification dynamique sur l'offre de service et les incitatifs au maintien d'une offre suffisante de véhicules adaptés dans les flottes. Le projet de loi ne prévoit pas de mécanisme pour veiller à ce que le service de transport adapté et collectif soit protégé lorsque des courses plus lucratives sont plus intéressantes pour les chauffeurs.

De plus, le projet de loi retire le principal incitatif pour assurer un nombre suffisant de véhicules adaptés à Montréal. La disparition de permis restreints obligeant à opérer uniquement un véhicule adapté met en péril la disponibilité des fourgonnettes adaptées sur le territoire de Montréal. Il est essentiel de continuer les efforts qui ont été entamés par le BTM pour rendre accessibles un plus grand nombre de véhicules. Ces véhicules sont nécessaires non seulement pour le TA, mais aussi pour le transport régulier, qui touche aussi des personnes qui ne peuvent pas être inscrites sur les listes de TA. L'approche d'analyse de données proposée dans le présent mémoire pourrait favoriser l'imposition de quotas sur l'offre en matière de mobilité universelle pour les transports rémunérés par automobile et de pénalités liées qui permettraient d'épauler financièrement les fournisseurs qui offrent des services adéquats à ces populations.

#### 1.4. Gestion de l'offre sur le territoire

Avec la collecte et l'analyse de données ainsi que les pouvoirs réglementaires nécessaires, il serait possible d'envisager des approches visant à modérer l'offre par des incitatifs de marché inspirés par exemple de la logique du *yield management*. Le gouvernement doit se donner à lui-même et à Montréal la capacité de mettre en place au besoin ces méthodes d'optimisation de la mobilité, par exemple :

- En mettant en place une approche de taxation dynamique qui soutient les objectifs de mobilité, par exemple une taxe faible ou nulle pour le rabattement vers les transports en commun et dans les zones mal desservies et une taxe élevée dans les zones en surcharge (congestion) et bien desservies par d'autres moyens de transport plus efficaces (exemple : Sao Paulo<sup>3</sup>) ;
- En définissant des zones de *geofencing* interdites ou avec des permissions limitées qui visent à limiter l'afflux à certains moments de la journée (exemple : Londres ou New York, mais sur la base des données et sans péages avec des portiques et des caméras) ;
- En instaurant des taux visés pour certains usages (exemple : pourcentage de rabattement vers les transports en commun, service aux personnes à mobilité réduite, etc.) ; la non-atteinte des objectifs se traduirait par une pénalité et, inversement, l'atteinte des objectifs se traduirait par une réduction des coûts.

Ces exemples sont basés sur des expériences qui ont eu lieu ailleurs. Par conséquent, le choix pour la métropole devra s'appuyer sur l'analyse de données collectées et sur sa réalité propre. Ces approches peuvent être mises en place de manière presque automatique, grâce à une collecte des données en temps réel ou en différé dans de courts délais. Ces mécanismes peuvent être ajustés sur une base régulière pour maximiser l'offre de service et l'efficacité du système tout en minimisant les nuisances pour les opérateurs et les plateformes.

Il faut toutefois que le projet de loi intègre déjà les outils qui permettraient de mettre en œuvre ces changements sans passer par un processus lourd et complexe, les ajustements devant être réalisés de manière itérative et agile.

#### 1.5. Accès aux données

Avec un cadre adéquat et des décisions basées sur les données, il est envisageable de répondre efficacement à un nombre important d'enjeux virtuels relatifs au projet de loi (exemple : congestion induite, offre inéquitable, services aux personnes à mobilité réduite, etc.) tout en soutenant l'innovation et d'offrir aux citoyens des approches de mobilité efficace. Ainsi, la collecte et l'analyse de données ainsi que l'adaptation du cadre réglementaire à une approche agile et dynamique, basée sur ces données, devraient figurer au nombre des points centraux et incontournables du projet de loi.

Pour arriver aux objectifs présentés précédemment, il est nécessaire d'imposer une collecte et une transmission de données à l'ensemble des transporteurs rémunérés par automobile en protégeant les informations personnelles des utilisateurs, mais en assurant une compréhension détaillée de l'offre et de son utilisation. Le projet de loi mentionne la collecte de données, mais demeure évasif sur le fonctionnement et la

---

3. <https://www.citylab.com/solutions/2016/01/sao-paulo-uber-traffic-congestion-mileage-fee/433764/>

portée. À l'image du Registre des taxis, développé par la Ville et le BTM, les données collectées devraient couvrir au minimum les points suivants :

- Les déplacements géo-positionnés et horodatés des véhicules tant qu'ils sont disponibles<sup>4</sup> comme offre de déplacements ainsi que les déplacements à vide ;
- Selon l'évolution des déplacements des véhicules, le nombre de passagers qui sont pris en charge ;
- Les tarifs appliqués aux clients.

Il serait possible de s'inspirer des données exigées par la Ville de Montréal dans l'annexe C de son règlement relatif aux services de véhicules non immatriculés (trottinettes) en libre-service sans ancrage présenté en annexe.

Combinée avec les nombreuses autres données disponibles – comme les temps de parcours moyens sur certains segments routiers, la fréquentation des transports en commun ou encore les enquêtes origine-destination –, l'analyse de ces données permettra, par exemple, d'évaluer l'impact sur la fluidité ou la congestion, le transfert modal ou encore la complémentarité des modes de transport.

Considérant que le transport rémunéré de personnes par automobile a un impact majeur sur le territoire de Montréal, il est nécessaire que la Ville obtienne les pouvoirs nécessaires pour collecter et analyser les données ou, si le gouvernement souhaite gérer la collecte, pour assurer une transmission intégrale des données et avoir l'autorité nécessaire pour les analyser et en tirer des conclusions.

Faite de manière conjointe, avec le gouvernement du Québec, cette analyse sera alors plus pertinente, étant donné l'effet de vases communicants des réseaux locaux, artériels et autoroutiers dans la région de Montréal. Enfin, il est à noter que le Registre du taxi, basé sur du logiciel libre et un format de données normé, offre une infrastructure technologique qui pourrait aussi être utilisée et gérée conjointement.

La Ville de Montréal demande :

**R2. Que le projet de loi donne les pouvoirs nécessaires à Montréal pour avoir accès aux données du transport rémunéré par automobile, lesquelles lui permettront d'organiser la mobilité sur son territoire.**

## **2. MOBILITÉ INTÉGRÉE ET COVOITURAGE**

Nous croyons que le projet de loi est une occasion à saisir pour faire progresser la mobilité durable, au Québec et dans la métropole, vers le partage et l'optimisation des ressources, en lieu et place de la possession d'une automobile personnelle et d'une utilisation intensive d'infrastructures coûteuses. Le projet de loi doit assurer l'intégration des transporteurs rémunérés de personnes par automobile aux projets de mobilité intégrée qui sont pilotés par des sociétés organisatrices de transport en commun, permettant de combiner les différentes offres de transport à l'exclusion de l'auto solo. Le partage des informations en temps réel est aussi un préalable central

---

4. Il est important de ne pas se limiter aux trajets réalisés, mais de considérer l'ensemble des déplacements réalisés pendant que les véhicules sont en service. En effet, une analyse à New York a démontré que pour chaque kilomètre avec un client, les véhicules parcourent 1,8 km supplémentaire. Il convient donc de quantifier l'ensemble des déplacements induits par ce type de mobilité. Source : <http://www.schallerconsult.com/rideservices/automobility.pdf>

à une réelle offre de mobilité intégrée. Le projet de loi doit donc aussi laisser les pouvoirs de développement qui permettront à la métropole et au BTM de continuer sa collaboration avec l'ARTM et la STM dans ces projets.

Avec plus de 15 millions de sièges vides dans la région métropolitaine, il importe de trouver les moyens de développer davantage le covoiturage pour diminuer le nombre de véhicules qui arrivent dans la métropole. Il est recommandé que le gouvernement prévoie les pouvoirs nécessaires pour assurer la collecte et l'analyse des données ainsi que l'évolution de la réglementation afférente aux services de covoiturage.

À l'image de la France, des preuves de covoiturage pourraient être développées<sup>5</sup>. Les différentes plateformes de transport rémunéré et de covoiturage peuvent aisément fournir cette information qui pourrait aisément être combinée au développement des voies réservées. Par ailleurs, dans un second temps, il serait possible de développer une offre préférentielle pour les véhicules ayant servi à du covoiturage, par exemple des stationnements dédiés.

La Ville de Montréal demande :

**R3. Que le projet de loi assure l'intégration du transport rémunéré de personnes par automobile aux projets d'offre de mobilité intégrée qui sont pilotés par des sociétés organisatrices de transport en commun.**

**R4. Que le gouvernement prévoie les pouvoirs nécessaires pour assurer la collecte et l'analyse des données ainsi que l'évolution de la réglementation afférente aux services de covoiturage.**

### **3. AUCUN COMPROMIS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DES CLIENTS, DES CHAUFFEURS ET DES CITOYENS**

Par l'entremise du BTM, la Ville de Montréal avait réussi à améliorer le bilan routier de l'industrie du taxi ainsi que la sécurité des clients et des chauffeurs grâce à plusieurs initiatives porteuses dont, notamment, la formation continue, la réglementation encadrant l'âge des véhicules de 3 à 8 ans et l'instauration d'inspections visuelles obligatoires des véhicules. Le projet de loi tend vers des assouplissements en la matière. Pourtant Montréal n'entend faire aucun compromis en matière de sécurité. La Ville et le gouvernement observent une amélioration du bilan routier et commencent un processus commun dans le cadre de l'approche Vision zéro. Celle-ci vise à éliminer les collisions mortelles ou avec blessés graves. Nous croyons que le gouvernement ne devrait faire aucun compromis en ce qui a trait à la sécurité de tous les Québécois. Les initiatives et exigences du BTM sont basées sur des données et des expériences probantes qui ont démontré leur pertinence, et nous croyons fermement que ces exigences devraient constituer la norme au Québec.

De plus, un meilleur mécanisme d'acheminement des plaintes devrait être exigé. La CTQ et le BTM devraient recevoir copie de toutes les plaintes qui sont transmises aux répondants de transport rémunéré par automobile. Cela permettrait de documenter le nombre et l'objet des plaintes. Dans les cas où des interventions seraient nécessaires, le CTQ pourrait alors agir plus efficacement auprès d'un répondant. Cette documentation permettrait de prévoir des ajustements à la loi ou

---

5. <https://beta.gouv.fr/startups/preuve-de-covoiturage.html>

aux règlements lorsque ce serait nécessaire. Cet ajout permettrait aux non-usagers de formuler des plaintes de ce genre et d'avoir l'assurance qu'elles seront traitées avec plus de diligence, même s'ils n'étaient pas clients de la course. Cela nécessite l'identification facile des véhicules.

La Ville de Montréal demande :

**R5. Que les recommandations soulevées par le BTM en matière de sécurité soient appliquées à l'ensemble du Québec.**

#### **4. ÉQUITÉ ET IMPACTS SOCIOÉCONOMIQUES**

La Ville veut s'assurer que les règles sont équitables et permettent une compétition loyale entre les acteurs du transport rémunéré de personnes par automobile. D'emblée, nous invitons les législateurs à la plus grande prudence dans la prise de décision, afin d'analyser et de bien chiffrer les impacts des modifications législatives.

La Ville s'inquiète du fait que seulement certaines entreprises plus importantes auront la capacité réelle d'être un répondant. Certains joueurs devront vraisemblablement fusionner pour y arriver. Si le nombre de joueurs sur le marché diminue et qu'un oligopole est créé, cela irait à l'encontre des objectifs du gouvernement. Cette situation est d'autant plus préoccupante que le projet de loi ne prévoit aucune manière d'intervenir sur la tarification non réglementée. Si les municipalités et les sociétés de transport se retrouvent vulnérables et dépendantes des plus grands joueurs pour fournir des services, les risques d'impact sur l'offre de service et la qualité de celui-ci s'en retrouveront qu'accentués.

Par ailleurs, le projet de loi touche directement les propriétaires de permis de taxi qui subissent la perte de valeur de leur permis. Plusieurs familles montréalaises seront touchées par cette situation. La Ville de Montréal est inquiète quant aux impacts sociaux et économiques de cette situation. Les décisions qui ont été prises antérieurement sur le plan législatif ont créé une valeur pour les différents permis de l'industrie. Le gouvernement a donc la responsabilité sociale d'assurer une compensation entière pour la perte de valeur de ces permis.

En ce qui concerne les redevances de 0,90 \$ qui seront perçues sur les courses, la Ville s'inquiète de la possibilité que le gouvernement les applique aussi aux courses qui seront effectuées pour les sociétés de transport. Si c'est le cas, la Ville demande que le gouvernement prévoie des subventions supplémentaires équivalentes pour compenser les sociétés de transport. Sinon, cette redevance sera à la charge des sociétés de transport et donc, au final, à la charge des municipalités.

La Ville de Montréal demande :

**R6. Que la réglementation soit équitable entre tous les membres de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile, que les impacts des modifications législatives sur l'industrie soient analysés et chiffrés.**

**R7. Qu'une compensation entière soit offerte aux propriétaires de permis de taxi touchés par des changements dans l'industrie.**

**R8. Que la redevance ne s'applique pas aux courses faites pour les sociétés de transport, dans le cas contraire qu'elles soient compensées par des transferts financiers équivalents.**

## **CONCLUSION**

Tout en souhaitant la modernisation du secteur du transport rémunéré par automobile, la Ville de Montréal s'étonne de l'intention du gouvernement de réduire sa capacité à organiser et à soutenir la mobilité sur son territoire.

La métropole a besoin d'outils pour être proactive en ce qui concerne le soutien qu'elle apporte à l'industrie du transport rémunéré par automobile, et ce, tout en veillant à maintenir des standards élevés de qualité tant sur le plan du service que de la sécurité sur l'ensemble de son territoire et en assurant une offre complémentaire aux autres acteurs de la mobilité.

De par sa position, la Ville de Montréal entend collaborer à l'atteinte des objectifs du gouvernement du Québec, notamment en allégeant les fardeaux et en facilitant l'innovation dans un contexte équitable, tout en ouvrant la porte à une amélioration notable de l'offre de mobilité. Nous avons la conviction que, pour la métropole et pour tout le Québec, le projet de loi 17 est une occasion privilégiée d'entamer une réflexion sur la mobilité qui reposerait moins sur la possession d'une automobile personnelle et l'utilisation intensive d'infrastructures coûteuses, mais qui serait davantage tournée vers le partage et l'optimisation des ressources. Pour ce faire, nos recommandations consistent à mettre en place des outils qui permettront d'atteindre nos objectifs communs.

## RAPPEL DES RECOMMANDATIONS

La Ville de Montréal demande :

- R1. Que le projet de loi prévoie les pouvoirs nécessaires pour mettre en place la réglementation et les projets de développement qui, en matière de transport rémunéré par automobile, permettront notamment :**
- d'organiser l'offre et de soutenir l'électrification des flottes ;
  - d'assurer des standards de qualité de service à un prix raisonnable sur l'ensemble de territoire ;
  - d'assurer un nombre suffisant de véhicules accessibles ;
- et qu'il prévoie également la possibilité pour le ministre de déléguer ces pouvoirs à Montréal.**
- R2. Que le projet de loi donne à Montréal les pouvoirs nécessaires pour avoir accès aux données du transport rémunéré par automobile, lesquelles lui permettront d'organiser la mobilité sur son territoire.**
- R3. Que le projet de loi assure l'intégration du transport rémunéré de personnes par automobile aux projets d'offre de mobilité intégrée qui sont pilotés par des sociétés organisatrices de transport en commun.**
- R4. Que le gouvernement prévoie les pouvoirs nécessaires pour assurer la collecte et l'analyse des données ainsi que l'évolution de la réglementation afférente aux services de covoiturage.**
- R5. Que les recommandations soulevées par le BTM en matière de sécurité soient appliquées à l'ensemble du Québec.**
- R6. Que la réglementation soit équitable entre tous les membres de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile, que les impacts des modifications législatives sur l'industrie soient analysés et chiffrés.**
- R7. Qu'une compensation entière soit offerte aux propriétaires de permis de taxi touchés par des changements dans l'industrie.**
- R8. Que la redevance ne s'applique pas aux courses faites pour les sociétés de transport, dans le cas contraire qu'elles soient compensées par des transferts financiers équivalents.**

## ANNEXES

### Exemples de pratiques innovantes

#### NEW YORK

Le cas de New York est fortement étudié à cause de l'importance de son système de transport et de la disponibilité des données. En effet, la New York City Taxi and Limousine Commission (TLC) s'est dotée d'un programme technologique, le Taxi Passenger Enhancement Program, obligeant tous les taxis à être équipés d'un dispositif de collecte de données GPS et à sauvegarder ces données. Les données de courses sont disponibles en libre-accès sur le site de la Commission. Celle-ci a d'ailleurs produit le Taxicab Fact Book qui présente des statistiques agrégées sur le nombre de courses et leur répartition spatiotemporelle, mais aussi sur les revenus des chauffeurs, l'offre et la disponibilité des taxis dans le temps ainsi que différentes caractéristiques des passagers (Lavolette, 2017).

Récemment, New-York a exigé de la part des *transportation network companies* (ci-après : TNC) comme Uber, Lyft, Via et Juno qu'ils fournissent les mêmes données que celles qui sont collectées par la TCL auprès des taxis. Par conséquent, s'ils veulent continuer d'opérer dans la ville, les TNC doivent fournir des données plus détaillées, qui incluent :

- la date, l'heure et le lieu des ramassages et des dépôts ;
- le numéro de permis du véhicule ;
- le kilométrage parcouru ;
- le tarif détaillé du trajet ;
- l'itinéraire (y compris si le véhicule est entré dans le centre-ville en période de pointe) et quel montant le chauffeur a reçu pour la course.

La Ville de New York a l'intention d'utiliser ces données pour mieux comprendre les enjeux et assurer une meilleure planification des transports et des infrastructures. Elle réfléchira notamment aux solutions visant à réduire le trafic et à améliorer la sécurité routière. Elle surveillera le nombre de véhicules qui sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant et qui prennent en charge des passagers. Bien que la Ville publie de manière anonyme ces données sur son portail de données ouvertes, les TNC sont prudents en ce qui concerne le de leurs données et sont préoccupés par certains enjeux relatifs à la protection des renseignements personnels.

Le spécialiste en politique et réglementation du taxi, Bruce Schaller, a pu tirer profit de la disponibilité de ces données précises. Il les a utilisées pour évaluer les impacts de la croissance considérable des TNC sur la congestion routière, les émissions de GES et les modes existants tels le transport collectif et le taxi traditionnel (Schaller, 2017). Il conclut que la croissance des déplacements – qui se fait principalement au profit des services de *ridesourcing* et au détriment du transport collectif – n'est pas soutenable en raison des véhicules-kilomètres parcourus que cela ajoute à un réseau déjà congestionné. Des politiques appropriées de tarification et de gestion des voies publiques doivent donc être examinées pour contenir cette croissance.

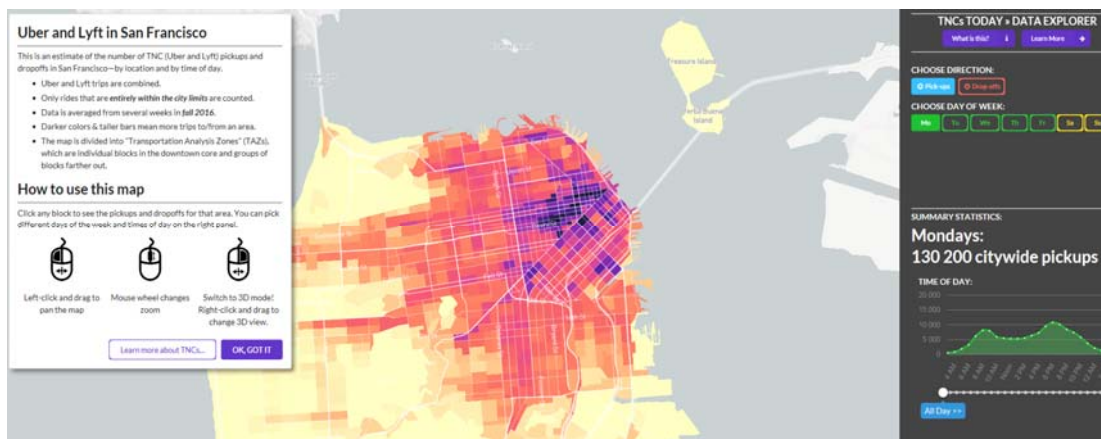
Par ailleurs, en 2019, la Ville de New York a commencé à imposer une surcharge de 2,50 \$ aux TNC dans le sud de Manhattan afin d'alimenter un fonds visant à financer les transports collectifs. Ce fonds est destiné à lutter contre la congestion et à contribuer au financement de la réparation et de l'amélioration du métro.



## SAN FRANCISCO

L'entrée de Lyft, Sidecar et UberX à San Francisco en 2012 a soulevé de sérieuses questions sur certains aspects légaux et a suscité un conflit important au sein des organismes de réglementation. Après un débat soutenu, les régulateurs ont décidé d'accueillir les services fournis par les nouvelles entreprises et ont mis en place un nouveau cadre réglementaire qui légalise le transport à la demande et à but lucratif au moyen de véhicules personnels.

San Francisco étant une des villes les plus congestionnées aux États-Unis, les autorités ont tenté de mesurer l'impact des TNC dans cette problématique. Après que leurs demandes de données sur les déplacements dans toute la ville aient été apparemment rejetées par Uber et Lyft, les chercheurs de la Northeastern University ont mis au point un logiciel qui permet de récupérer de nombreuses données de localisation des véhicules. La San Francisco County Transportation Authority a ensuite modélisé et cartographié ces informations pour estimer où, quand et combien de trajets quotidiens ont été effectués. Il est possible de consulter sur son site une carte interactive de l'activité des TNC à San Francisco<sup>6</sup>, en fonction de l'heure et du jour de la semaine.



L'Autorité a aussi produit un rapport intitulé TNCs Today: A Profile of San Francisco Transportation Network Company Activity<sup>7</sup>.

Son analyse a notamment révélé que plus de 170 000 trajets en voiture sont effectués par les TNC dans les limites de la ville un jour de semaine typique, ce qui représente environ 15 % de tous les trajets en voiture et 9 % de tous les trajets, quel que soit le mode choisi. Ils ont également constaté que la grande majorité des déplacements des TNC sont fortement concentrés dans le quadrant nord-est de San Francisco, qui est déjà la partie la plus dense et la plus congestionnée de la ville, ainsi que dans la zone la mieux desservie par les transports en commun, les pistes cyclables et les rues piétonnières. Des études ultérieures examineront dans quelle mesure les TNC pourraient augmenter le trafic et contribuer potentiellement à la diminution du nombre d'usagers des transports en commun dans la région.

6. <http://tncstoday.sfcta.org/>

7. <https://www.sfcta.org/projects/tncs-today>

## BOSTON

En 2015, la Ville de Boston est allée au-delà de la réglementation sur les entreprises de réseau de transport en convenant d'une entente unique sur le partage de données avec Uber<sup>8</sup>. À travers cette initiative appelée « Nouveau standard pour le futur développement de nos villes », Uber s'est engagé à mettre au service du développement urbain et de l'amélioration des services de la ville de Boston les données qui sont collectées au gré de ses activités.

L'entreprise communique la date, la durée, le lieu de départ et d'arrivée ainsi que la distance des trajets de ses utilisateurs au sein de la ville de Boston, tout en garantissant leur anonymat.

Le projet facilite l'atteinte d'objectifs multiples : l'analyse des informations recueillies et transmises par Uber permet de mieux gérer la croissance et le trafic urbain, de développer intelligemment le réseau de transport public, de réduire les émissions de GES et de trouver des solutions innovantes et créatives aux enjeux de mobilité urbaine. Selon les autorités de Boston, cette collaboration avec Uber devrait permettre de nourrir des projets de loi et contribuer à dessiner l'avenir de la ville.

Par ailleurs, en 2017, le système de transport en commun de la région de Boston a développé un programme qui utilise les sociétés Uber et Lyft pour proposer des services subventionnés aux passagers handicapés.

---

8. <http://datacollaboratives.org/cases/uber-city-of-boston-partnership.html>

## TORONTO

Dans sa nouvelle réglementation adoptée en 2016, la Ville de Toronto a prévu la collecte des données des compagnies comme UBER dans le but de mieux comprendre le comportement de la circulation et les besoins de transport des résidents. Cela permettra notamment d'identifier les zones peu desservies ou fortement achalandées et de mesurer le volume des véhicules présents sur la route et leurs impacts sur la circulation.

C'est par l'entremise d'une entente que ces compagnies s'engagent à transmettre à la Ville une multitude de données très précises sur les déplacements des véhicules et les chauffeurs.<sup>9</sup>

En date de septembre 2018, Toronto a délivré 68,037 licences pour des chauffeurs membres d'UBER et Lyft. La Ville s'affaire actuellement à réaliser une première révision des données collectées depuis l'entrée en vigueur de la réglementation afin de trouver des réponses et des solutions à l'importante augmentation de la circulation constatée dans les dernières années. Un rapport des travaux sera déposé ce printemps.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> <https://www.toronto.ca/services-payments/permits-licences-bylaws/private-transportation-companies-uberface-drive-drivers/private-transportation-companies/data-sharing-agreement/>

<sup>10</sup> <https://www.thestar.com/news/gta/2018/09/18/toronto-takes-a-second-look-at-rules-for-uber-lyft.html>

**VILLE DE MONTRÉAL**  
**RÈGLEMENT 19-026**  
**RÈGLEMENT RELATIF AUX SERVICES DE VÉHICULES NON IMMATRICULÉS**  
**EN LIBRE-SERVICE SANS ANCRAGE**

**ANNEXE C**  
**DONNÉES EXIGÉES**

**1 - Rapport d'activités : origine et destination**

	<b>Nom du champ</b>	<b>Description du champ</b>
Identification	Identifiant de la compagnie	Nom de la compagnie
	Identifiant unique du voyage	Numéro du trajet
	Identifiant unique du véhicule	Numéro du véhicule
	Type de véhicule	Trottinette, vélo, avec ou sans assistance électrique, etc.
	Identifiant unique de l'utilisateur <sup>1</sup>	Numéro du client
Temps	Date de départ	Jour, mois, année
	Heure de départ	Heure, minute, seconde
	Date d'arrivée	Jour, mois, année
	Heure d'arrivée	Heure, minute, seconde
Localisation	Lieu départ	Coordonnée en longitude
		Coordonnée en latitude
	Lieu d'arrivée	Coordonnée en longitude
		Coordonnée en latitude
	Distance	Distance parcourue en mètres

**2 - Rapport d'activités : points de cheminement (*waypoint*)**

	<b>Nom du champ</b>	<b>Description du champ</b>	<b>Explication du champ</b>
Identification	Identifiant unique du voyage	Numéro du trajet	Ces données d'identification permettent d'associer ces données aux autres rapports.
	Identifiant unique du véhicule	Numéro du véhicule	
Temps	Date	Jour, mois, année	(JJ:MM:AA)
	Heure	Heure, minute, seconde	(HH:MM:SS)
Point de	Localisation des	Coordonnée en Longitude	En combinant les différents

<sup>1</sup> Révision prévue.

cheminement	différents points de cheminement	Coordonnée en Latitude	points d'emplacement, cela va permettre d'afficher les différents trajets parcourus.
-------------	----------------------------------	------------------------	--

### 3 - Rapport d'incidents

	Nom du champ	Description du champ
Identification	Nom de la compagnie	
	Identification de la date (jour, mois, année)	
Données	Taille du parc par type de véhicule	
	Nombre total de véhicules opérationnels	Nombre de véhicules fonctionnels qui circulent sur le réseau
Incident	Identifiant unique du voyage	
	Localisation de l'incident	Coordonnée en longitude
		Coordonnée en latitude
	Description de l'accident	
	Raison de l'accident	
	Domages matériels et corporels déclarés	
Plaintes	Description de la plainte reçue, stationnement illégal, etc.	



## Qui doit se connecter au Registre?

D'ici le 28 novembre 2018, tous les titulaires d'un permis valide de propriétaire de taxi en service régulier ou restreint de l'île de Montréal doivent :

- Se doter d'un système de géolocalisation;
- Se connecter au Registre des taxis;
- Se munir d'un bouton d'appel d'urgence relié à une centrale.

## Comment se connecter au Registre?

Les titulaires d'un permis valide de propriétaire de taxi en service régulier ou restreint membres d'un intermédiaire en service devraient pouvoir se connecter automatiquement au Registre avec le terminal déjà fourni par l'intermédiaire. Validez l'information auprès de votre intermédiaire.

Les titulaires d'un permis valide de propriétaire de taxi en service régulier ou restreint indépendants, c'est-à-dire qui ne sont pas membres d'un intermédiaire en service, peuvent télécharger une application agréée par le Bureau du taxi pour se connecter au Registre.

Pour plus de détails ou pour connaître les applications agréées par le Bureau du taxi, rendez-vous sur le [registretaximontreal.ca](http://registretaximontreal.ca). Une section « Propriétaire et chauffeur » ainsi qu'une « Foire aux questions » ont été développées pour répondre à toutes vos questions.

### Opérationnel

Position et statut des taxis de Montréal actualisés aux 5 secondes

### Opérationnel

Solutions technologiques des intermédiaires en service ou d'autres fournisseurs agréés par le Bureau du taxi

### En développement

Moteurs de recherche et applications mobiles clients agréés par le Bureau du taxi

Pour toute question concernant le Registre des taxis, visitez le [registretaximontreal.ca](http://registretaximontreal.ca) ou composez le 514 280-6600

**MTL**  
taximontreal  
[www.mtltaxi.com](http://www.mtltaxi.com)

**MTL**  
REGISTRE DES TAXIS

## Guide de connexion au Registre des taxis

Pour positionner l'industrie du taxi dans l'offre intégrée de la mobilité à Montréal

**Le Registre des taxis, on se connecte!**



## Propulser l'industrie du taxi dans l'avenir avec le Registre

### Qu'est-ce que le Registre?

C'est une plateforme de données ouvertes développée par la Ville de Montréal pour:

- Rendre le taxi plus visible dans l'offre de transport collectif;
- Offrir de nouvelles occasions d'affaires aux propriétaires et aux chauffeurs;
- Renforcer la compétitivité de l'industrie;
- Favoriser une augmentation des revenus des travailleurs.

Le Registre **indique la position** (*longitude et latitude*) des taxis en service régulier et restreint lorsqu'ils sont en service et ce, toutes les cinq (5) secondes.

Le Registre **indique le statut** (*disponible ou non disponible pour recevoir une demande de transport*) des taxis en service régulier et restreint.

Le Registre des taxis n'est pas une application mobile et n'effectue pas de répartition de demandes de transport. Toutefois, c'est l'outil technologique qui permettra éventuellement à des applications mobiles pour clients de relayer des demandes de transport.



### Comment fonctionne le Registre?

**Est-ce que les méthodes de travail des propriétaires et des chauffeurs seront affectées ou modifiées à la suite de leur connexion au Registre?**

Aucunement. Les propriétaires et chauffeurs membres d'un intermédiaire continueront de recevoir des demandes de transport via l'application chauffeur de celui-ci.

Les propriétaires indépendants et leurs chauffeurs continueront de recevoir des demandes de transport par hébergement, sur les postes d'attente, etc. Des solutions technologiques leur seront aussi offertes.

**Quels coûts seront engendrés par le Registre pour les propriétaires et les chauffeurs?**

Nous estimons que 85 % des travailleurs de l'industrie du taxi sont actuellement membres d'un intermédiaire qui leur fournit déjà les éléments cités ci-dessous. Ils ne devraient donc pas défrayer de coûts supplémentaires, ou très peu, pour se conformer à la réglementation.

Les frais qui pourraient être engendrés par le Registre consistent en:

- Achat d'un téléphone intelligent ou d'une tablette standard;
- Forfait de données cellulaires;
- Frais de connexion à une centrale d'urgence.

**Les données du Registre sont-elles confidentielles et anonymes?**

Oui. Les données sont anonymisées dans le Registre.

Le Bureau du taxi se réserve le droit de déconnecter sans délai tout opérateur qui ne respecterait pas les règles d'adhésion au Registre. Les règles d'adhésion au Registre sont disponibles sur le portail [registretaximontreal.ca](http://registretaximontreal.ca).

La Ville de Montréal pourra néanmoins utiliser les données anonymisées du Registre pour analyser, par exemple, l'offre et la demande. Le Bureau du taxi publiera progressivement des données anonymisées (et non ré-identifiables) sur le portail de données ouvertes de la Ville de Montréal.

**Comment se munir d'un bouton d'appel d'urgence relié à une centrale?**

Les solutions technologiques des intermédiaires en service et des fournisseurs agréés par le Bureau du taxi incluent normalement le bouton d'appel d'urgence relié à une centrale d'urgence à-même l'application de géolocalisation pour chauffeurs. Informez-vous auprès de votre intermédiaire ou de votre fournisseur de solution technologique pour application chauffeur.

Certains fournisseurs offrent également aux propriétaires de taxi d'installer un système de bouton d'appel d'urgence physique, généralement placé sous le volant. Veuillez noter toutefois que le clignotant 9-1-1 du lanternon ne constitue pas un bouton d'alerte valide au sens de la réglementation.

**Je suis membre de plusieurs intermédiaires en service. Que faire?**

Si vous faites affaire avec plus d'un opérateur agréé – c'est-à-dire un intermédiaire ou un fournisseur de solution technologique pour application chauffeur – vous devez transmettre vos données au Registre des taxis via chacun de ces opérateurs.

