

**Auditions publiques sur projet de loi no 17, *Loi concernant le transport rémunéré
de personnes par automobile***

**Mémoire présenté à la
Commission des transports et de l'environnement**

Mai 2019

Sommaire

Le présent mémoire exprime les préoccupations et les recommandations du Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec (RITQ) à l'égard projet de loi no 17, *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*.

Le RITQ représente quatre grandes entreprises de taxi de la région de Québec, soit : Taxis Coop Québec 525-5191, Taxi Coop Beauport, Taxi Coop Charlesbourg et Taxi Coop Val-Bélair. Ensemble, ces entreprises représentent plus de 80 % des taxis de la région de Québec, plus de 500 détenteurs de permis de taxi et plus de 1 000 chauffeurs. Le RITQ est donc le principal interlocuteur représentant l'industrie du taxi de la grande région de Québec.

Pour l'essentiel, nous recommandons que le projet de loi 17 soit rejeté. Selon l'opinion des dirigeants de l'industrie du taxi, ce projet de loi est néfaste pour tous les aspects du transport rémunéré de personnes par automobile au Québec en abolissant presque entièrement son cadre actuel, pour y substituer des exigences trop laxistes qui mettent en péril la sécurité du client, la pérennité de l'industrie et favorisent les pratiques du capitalisme sauvage lié à Uber. En résumé, ce projet de loi permettra à n'importe qui de transporter des clients avec n'importe quel véhicule contre rémunération, sans établir des exigences minimales à propos de la sécurité des clients, de la congestion routière, de l'environnement, de la pérennité du service ou des conditions de travail des chauffeurs.

Les failles principales de ce projet de loi :

- Aucune protection des clients en ce qui concerne les défauts mécaniques des voitures ;
- Aucune exigence à propos du transport adapté destiné aux personnes à mobilité réduite ;
- Aucune exigence réelle de formation envers les chauffeurs ;
- Aucune exigence envers les véhicules permis pour exécuter du transport de personnes ;
- Aucune exigence envers les conditions de travail des chauffeurs ;
- Destruction d'un investissement local de 1,3 milliard \$;
- Expropriation forcée et pourtant sans raison de force majeure de 9000 détenteurs de permis en conformité avec les règles ;
- Compensation inéquitable envers ces mêmes détenteurs de permis ;
- Précarisation du métier de chauffeur de taxi et appauvrissement de 22 000 familles au bénéfice d'une multinationale sans foi ni loi.

Les représentants de l'industrie demandent le rejet du projet de loi 17 parce qu'ils sont d'avis que la déréglementation annoncée par le projet de loi 17 aura de lourdes conséquences humaines, financières, environnementales et de transport pour le Québec, à tel point qu'ils estiment que le gouvernement devra faire marche arrière dans quelques années, alors que les torts seront faits et souvent de manière irréparable. La ville de New York fait actuellement marche arrière après avoir déréglementé l'industrie du taxi.¹

Si le gouvernement persiste tout de même à abolir les permis de propriétaires de taxi, les représentants de l'industrie estiment que leurs permis doivent être compensés à la valeur

¹ <https://www.theguardian.com/us-news/2018/aug/08/new-york-city-passes-one-year-cap-on-uber-lyft-and-other-ride-apps>

marchande de novembre 2014, moment de l'arrivée illégale d'Uber au Québec. Ce montant est estimé à 1,3 milliard \$ par la Commission des transports du Québec (CTQ).²

De plus, afin que les 22 000 travailleurs actuels du taxi puissent continuer à gagner dignement leur vie, les représentants de l'industrie demandent que le gouvernement établisse des contextes réservés au taxi :

- Le transport adapté ;
- Le hélage et la commande téléphonique ;
- Les contrats de transport publics et parapublics ;
- Les aéroports, ports, gares, salles de spectacles...

Une fois ces secteurs exclusivement dédiés aux taxis, les travailleurs actuellement conformes aux exigences de la loi pourront maintenir un rythme de vie qu'on espère acceptable.

Enfin, l'industrie du taxi demande que la seconde vague de compensation, le second 250 M\$, soit attribuée rapidement à tous les propriétaires de permis du Québec en parts égales d'environ 30 000 \$, pour les permis dont la valeur marchande atteint au moins ce montant, en tenant compte de la première vague de compensation. Ce versement, déjà budgété, démontrerait la bonne volonté du gouvernement actuel, dans un contexte particulièrement tendu, où l'État semble prêt à appauvrir des milliers de familles pour céder un marché à une multinationale. Ce second versement ne constituerait pas la fin des compensations pour les propriétaires de permis, mais plutôt un acompte sur une perte en cours et à venir.

² Voir annexe 1

TABLE des matières

CONTENU	PAGE
Sommaire	2
Présentation du RITQ	6
L'application mobile <i>Taxi Coop</i>	7
Une réforme précipitée et sans urgence	8
Des mesures pour maintenir le cadre actuel	12
Une compensation juste et équitable	13
Mesures d'atténuation	17
Conclusion	23
Annexe 1 : Valeur des permis selon la CTQ	24
Annexe 2 : Chute de la valeur des permis	33
Annexe 3 : Liste des recommandations du RITQ	35

Note

Veuillez prendre note que le Regroupement des intermédiaires de taxi de Québec (RITQ), le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT) et les Taxis du Grand Montréal et Rive-Sud (TGM) travaillent de concert au sujet du projet de loi 17. Les mémoires de ces trois organisations sont largement similaires, sauf les exceptions explicites.

Présentation du RITQ

Le Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec (RITQ) est né du désir des grandes entreprises de taxi de la capitale de travailler ensemble pour bonifier leurs services et atteindre collectivement des objectifs qu'elles avaient du mal à atteindre individuellement.

Créé en 2013, le RITQ a d'abord servi aux grandes entreprises de taxi de la région de Québec pour offrir collectivement leurs services pour un contrat de transport de personnes handicapées, communément appelé service de transport adapté de la capitale (STAC). Individuellement, aucune entreprise de taxi n'était capable de combler les besoins du client, le réseau de transport de la capitale (RTC), mais collectivement, elles avaient tout l'équipement et la main-d'œuvre pour y parvenir. Depuis près de cinq ans, ces entreprises opèrent ensemble le STAC. En travaillant de concert, les membres du RITQ ont réussi à diminuer les temps de réponse et améliorer la satisfaction de la clientèle.

Forts de ce succès, les membres du RITQ ont décidé de continuer à travailler ensemble pour atteindre des objectifs et défendre des intérêts communs.

Les membres du RITQ représentent 83 % des permis de taxi de la région de Québec, plus de 500 détenteurs de permis de taxi, plus de 1 000 chauffeurs et employés. Ensemble, ces entreprises et leurs membres détiennent plus de 120 M\$ en permis de taxi uniquement, sans compter les voitures, les bâtiments, les tablettes numériques, les serveurs informatiques, etc. Pour beaucoup de travailleurs du taxi, cet achat de permis, c'est l'investissement d'une vie.

Le RITQ représente Taxis Coop Québec 525-5191, Taxi Coop Charlesbourg, Taxi Coop Beauport, Taxi Coop Val-Bélair.

L'application mobile *Taxi Coop*

L'application *Taxi Coop* constitue, aux yeux des dirigeants de l'industrie du taxi de la région de Québec, un exemple probant qu'on peut obtenir un service moderne et bonifié de manière électronique tout en respectant le cadre actuel du taxi.³ Les données préliminaires démontrent que simplement en retirant les limites artificielles des territoires urbains de taxi, on obtient à coût nul une augmentation immédiate d'au moins 25 % du rendement des taxis. L'industrie du taxi de la région de Québec pourrait servir 500 000 clients de plus par année, si le gouvernement modernisait cette structure désuète. Le RITQ en fait la demande depuis des années.

En ce sens, les membres du RITQ estiment que l'inaction gouvernementale est au cœur du manque de rendement des taxis. Depuis des années, les taxis de Québec demandent la fusion de territoires qui n'ont aucun sens pour les clients. Malgré tout, l'État s'est entêté à maintenir un cadre désuet et rigide. Aujourd'hui, le gouvernement se propose de détruire ce cadre plutôt que de le moderniser. Les membres du RITQ sont d'avis que l'action correcte à poser se situe entre le maintien complet et l'abolition complète. Pour moderniser le cadre, le gouvernement a par voie réglementaire tous les pouvoirs nécessaires pour émettre de nouveaux permis, fusionner les territoires de taxi, augmenter la compétitivité. Il préfère plutôt détruire le système en place.

Fonctionnement de l'app *Taxi Coop*

L'application *Taxi Coop* agit comme une fusion virtuelle des territoires de taxi de Québec. Pour tous les intermédiaires impliqués, représentant 90 % des taxis de la zone concernée, la priorité est mise sur le court délai de réponse. Lorsque le client loge une demande pour un taxi via l'app *Taxi Coop* dans les zones A25, A30, A36, A38, St-Émile, Val-Bélair ou Wendake, l'appel est réparti électroniquement, via les tablettes numériques dans les voitures, à tous les détenteurs de permis du territoire où se trouve le client. Ces détenteurs ont donc priorité sur ces clients. Après 30 secondes, si aucun détenteur de ces permis n'a accepté la course, la demande du client est alors répartie à un système centralisé, qui traite les demandes sans égard aux territoires d'origine des taxis qui participent au projet pilote. Grâce à la géolocalisation des taxis en temps réel, le serveur informatique répartit ensuite la course à la voiture de taxi la plus proche. Si cette voiture tarde à prendre l'appel, l'appel sera transmis à la seconde voiture la plus proche et ainsi de suite.

La démarche initiale

L'application mobile *Taxi Coop* origine de Taxi Coop 525-5191. En 2013, la coopérative a décidé d'investir pour faire développer un produit technologique au goût du jour, une application mobile. Contrairement à ce que certains rapportent, l'app n'a pas été développée pour lutter contre Uber. Ce bénéfice est venu plus tard, de manière plutôt inattendue.

Rapidement, lors du développement de l'app, les dirigeants de Taxi Coop 525-5191 ont constaté que les agglomérations de taxi étaient un frein au bon service. Les courses de taxi se faisaient souvent à vide ou alors il fallait poser des questions aux clients sur leur destination, ce qui était perçu par la clientèle comme un irritant inutile. Parce qu'ils souhaitaient prioriser le service à la clientèle, les dirigeants de Taxi Coop 525-5191 ont approché les autres intermédiaires de taxi de

³ Pour un rapport complet sur l'app *Taxi Coop* et les fusions d'agglomérations :

https://www.ctq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/secteurs/taxi/audience_regroupement_agglos_qc/Memoire_5191_pour_CTQ_Fev.2019_V3.pdf

https://www.ctq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/secteurs/taxi/audience_regroupement_agglos_qc/Memoire_RITQ_pour_CTQ_Fev.2019_VF.pdf

la ville de Québec et leur ont proposé de fusionner virtuellement les territoires de taxi via l'application mobile. Comme le nombre de ces appels est relativement petit, après quelques négociations, les intermédiaires ont convenu de la marche à suivre. En 2015, avec l'accord du ministre des Transports, un projet pilote a permis la fusion effective des territoires de taxi pour les appels dits « iPhone ».

À ce jour, l'app *Taxi Coop* constitue un investissement, sans subvention, de plus de 500 000 \$ par Taxi Coop 525-5191, sans compter les budgets publicitaires et marketing. Plus de 15 000 clients l'utilisent chaque mois et elle a été téléchargée plus de 80 000 fois.

Une réforme précipitée et pourtant sans urgence

Les membres du RITQ sont d'avis que la réforme du cadre du taxi que la CAQ propose à travers le projet de loi 17 est précipitée et sans urgence, en plus d'être fondée sur des raisons qui semblent plus idéologiques que pratiques. Les dirigeants de l'industrie du taxi sont d'avis que cette proposition est fondamentalement mal avisée et néfaste pour tous les Québécois. **C'est pourquoi nous demandons le rejet du principe du projet de loi 17 et l'amorce d'un nouveau projet de loi pour moderniser l'industrie du transport de personnes.**

Aucune urgence

Tout d'abord, de l'avis de tous, il n'y a aucune urgence à agir dans ce dossier. Les clients et intervenants du milieu du transport ne rapportent aucun incident grave et systémique qui nécessite l'action immédiate et précipitée du législateur. Il est vrai qu'Uber fait l'objet d'une certaine mode, est prisée d'une certaine frange de la population, bien qu'elle soit détestée d'une autre frange. Il est aussi vrai que l'industrie du taxi fait l'objet de certaines critiques, souvent légitimes, en ce qui concerne des failles dans son service et particulièrement dans son encadrement. Toutefois, on ne rapporte aucune blessure, mort, agression, situation grave et systémique dans le transport rémunéré de personnes tel qu'il est encadré actuellement, alors que des millions de courses sont effectuées chaque mois sans problème par l'industrie du taxi. De plus, les projets pilotes d'Uber et de Taxi Coop 525-5191 sont toujours en cours et aucune analyse publique n'a été faite de ces projets justement destinés à éclairer le législateur dans sa modernisation. Donc, les représentants de l'industrie du taxi ne comprennent pas pourquoi le gouvernement s'empresse de détruire à toute vitesse un cadre qui assure l'emploi stable de 22 000 travailleurs et qui inclut un investissement local de 1,3 milliard de dollars, seulement en permis de taxi, sans compter les centrales téléphoniques, les véhicules, les bâtiments... Habituellement, l'État investit des millions de dollars pour sauver une industrie en crise. Ici, le gouvernement se propose de créer une crise et de dépenser des millions pour détruire une industrie, afin de céder toute la place à une multinationale.

Aucune étude

Alors que le gouvernement affirme que la déréglementation proposée apportera de nombreux bénéfices pour le client, cœur de ses préoccupations, il est pourtant incapable de fournir une étude crédible et locale qui en ferait la démonstration de façon claire et évidente. Au mieux, on semble se baser sur des énoncés communs ou des idées reçues dont Uber fait la promotion. Étonnamment, on affirme que pour rendre le taxi plus conforme aux exigences du client, il faut le mettre entre les mains d'amateurs presque sans formation. Cet énoncé contre-intuitif prend tout son sens quand on sait que les chauffeurs d'Uber restent à l'emploi de la multinationale sans foi ni loi généralement entre trois semaines et trois mois.⁴ Une fois que les coûts d'entretien du véhicule ont fait disparaître toute illusion de profit, les chauffeurs d'Uber quittent l'entreprise et ont besoin d'être remplacés. L'unique raison pour laquelle la multinationale Uber pousse le législateur à abolir toute forme de vérification des véhicules ou des personnes est que son roulement de chauffeurs est gigantesque. Dans ce contexte, Uber a constamment besoin de renouveler sa main-d'œuvre, il lui faut donc abolir toute « barrière à l'entrée ». Sinon, quelle est la motivation à abolir toute forme de contrôle des personnes et des véhicules ? Les dirigeants de l'industrie du taxi n'en trouvent pas.

⁴ <https://www.npr.org/sections/thetwo-way/2018/03/02/590168381/uber-lyft-drivers-earning-a-median-profit-of-3-37-per-hour-study-says>

Aucune certitude

Si la multinationale Uber et son modèle d'affaires sont vus par certains comme une panacée pour le transport rémunéré de personnes par automobile, ils sont aussi perçus par d'autres comme étant profondément néfastes pour la sécurité des passagers⁵, la faiblesse de la vérification des antécédents criminels⁶, une source de l'augmentation de la congestion routière et des gaz à effet de serre (GES)⁷, un impact négatif sur les transports en commun⁸, l'inexpérience mortelle de certains chauffeurs d'Uber⁹, des relations de travail constamment problématiques¹⁰ et leur impact destructeur sur l'industrie du taxi partout dans le monde.¹¹ Bref, si Uber reçoit l'éloge de certains, elle obtient au moins autant de critiques que d'éloges. Les représentants de l'industrie sont d'avis que ces faits devraient tempérer le législateur à agir de manière précipitée et en faveur d'un seul « joueur » de l'industrie.

La recommandation des dirigeants de l'industrie du taxi à ce sujet est que le gouvernement devrait dévoiler toutes les études, hypothèses et projections économiques sur lesquelles il s'est basé pour proposer sa réforme, afin que les parties intéressées sachent de quoi il en retourne. Parallèlement, l'industrie recommande qu'on retarde de deux ans l'adoption du projet de loi 17 afin que l'on connaisse les résultats émanant des projets pilotes d'Uber et de Taxi Coop 525-5191 et d'autres études sur le sujet du transport rémunéré de personnes.

La précipitation avec laquelle le gouvernement agit n'est pas justifiée et son coût est extrêmement élevé. Il serait extrêmement malheureux qu'on agisse dans la précipitation et pour faire plaisir à une multinationale sans foi ni loi, qu'on dérègle une industrie, qu'on détruise le gagne-pain 22 000 familles, qu'on exproprie près de 9000 détenteurs de permis de taxi, qu'on détruise un investissement local de 1,3 milliard \$, qu'on lèse les propriétaires de permis en leur offrant une compensation insuffisante, pour ensuite constater dans quelques années qu'il s'agissait d'une erreur et qu'il faut revenir en arrière, comme la ville de New York est en train de le faire.¹² Selon les dirigeants de l'industrie, le Québec est en voie d'imiter New York et semble sur le point de commettre les mêmes erreurs.

Une facture astronomique

La réforme proposée par le gouvernement s'accompagne d'une facture astronomique. La Commission des transports (CTQ) estime à 1,3 milliard \$ la valeur des permis de taxi au moment de l'arrivée illégale d'Uber au Québec, en novembre 2014.¹³ À ce jour, le gouvernement offre, sous diverses modalités, 800 M\$ aux propriétaires de permis de taxi. Si l'on met de côté les conflits au sujet de la justesse de cette compensation, on doit convenir qu'il s'agit objectivement d'une somme colossale. Pourtant, alors qu'on s'apprête à déboursier précipitamment et sans nécessité une somme qui pourrait certainement servir à la santé, à l'éducation ou aux services sociaux, nous n'avons aucun élément de preuve qui nous laisse raisonnablement croire qu'il s'agit de la bonne action à poser. Le gouvernement semble agir sur des bases idéologiques plutôt que pratiques, à la demande d'une multinationale qui ne crée pas d'emplois de qualité ici, qui envoie des capitaux

⁵ <https://www.nytimes.com/2019/04/04/us/fake-uber-driver-assaults.html>

⁶ <https://www.theverge.com/2017/11/21/16685908/uber-colorado-fine-unqualified-drivers-convict>

⁷ <https://www.businessinsider.com/uber-lyft-creating-traffic-cities-bruce-schaller-2018-7>

⁸ <https://www.businessinsider.com/uber-lyft-having-devastating-effect-on-public-transportation-study-2019-1>

⁹ <https://globalnews.ca/news/4597512/uber-crash-gardiner-expressway-nicholas-cameron/>

¹⁰ <https://www.theguardian.com/us-news/2019/mar/22/uber-lyft-ipo-drivers-unionize-low-pay-expenses>

¹¹ <https://www.journaldequebec.com/2019/04/11/uber-fait-souffrir-les-taxis>

¹² <https://www.cnn.com/2018/08/08/new-york-city-votes-to-cap-uber-and-lyft-vehicles.html>

¹³ Voir annexe 1

locaux dans les paradis fiscaux, qui ne paie pas d'impôt et dont les actions sont contestées partout sur la planète.

Des milliers de familles expropriées de force

Par ailleurs, le projet de loi 17 propose essentiellement d'exproprier près de 9000 détenteurs de permis de taxi contre leur gré. En démocratie, pour exproprier des personnes, il faut habituellement un cas de force majeure. Pourtant, ici, aucun événement externe ne justifie une telle expropriation. Les propriétaires de permis de taxi vivent une catastrophe artificielle, construite de toute pièce par le gouvernement qui leur a d'abord exigé l'achat de permis et qui leur retire maintenant de force. Une telle mesure nous semble antidémocratique et contraire au maintien de la paix sociale au Québec.

Des considérations fondamentales négligées

Autre signe de la précipitation dans laquelle semble avoir été rédigé le projet de loi 17, un grand nombre d'aspects fondamentaux du transport rémunéré de personnes par voiture sont soit totalement absents, soit volontairement abolis ou considérablement diminués du cadre actuel :

Aspects	Enjeux
Transport adapté	Qualité de vie, intégration et productivité de la population à mobilité réduite
Vérification mécanique	Sécurité publique
Formation des chauffeurs	Sécurité publique et service à la clientèle
Exigences minimales sur le type de véhicule	Service à la clientèle
Rentabilité des travailleurs	Constance de la prestation de service
Augmentation des bouchons de circulation	Environnement et transports
Augmentation des gaz à effet de serre	Environnement
Appauvrissement de familles modestes	Affaiblissement du tissu sociale
Invitation aux multinationales d'enfreindre les lois du Québec	Justice
Disparition des services de taxi hors des grands centres	Accessibilité
Fuite de capitaux vers les paradis fiscaux	Pérennité des fonds publics

Dans ces circonstances, nous ne pouvons que demander le rejet du projet de loi proposé, puisque les bases sur lesquelles il a été conçu nous semblent erronées et foncièrement mauvaises. En ce sens, il nous semble impossible de le rescaper. Toutefois, il est important de noter que l'industrie du taxi demande et souhaite depuis des années une modernisation en profondeur de son cadre, mais ce que le gouvernement propose actuellement ressemble davantage à une destruction en faveur d'un seul joueur, Uber, qu'à une modernisation. Pour utiliser un anglicisme, plutôt que de réformer le cadre actuel, cadre imparfait, mais qui fonctionne, le gouvernement préfère « jeter le bébé avec l'eau du bain », sans tenir compte des décennies de travail et d'analyse de cas qu'il a fallu pour élaborer ce cadre.

Des mesures pour maintenir le cadre actuel du taxi

Si le gouvernement persiste sur la voie du projet de loi 17, malgré les recommandations de l'industrie, **les dirigeants de cette industrie demandent qu'on amende le projet de loi afin de permettre le maintien d'une gestion de l'offre renouvelée, pour assurer le maintien et la qualité des services aux citoyens, la pérennité et la modernisation de l'industrie, ainsi que le maintien de la valeur des permis de propriétaire de taxi.** Ce sont les assises du système actuel, qui bien qu'imparfait, fonctionne pour des millions de passagers chaque mois. Par exemple, sans abolir le cadre actuel, le ministre pourrait par voie réglementaire octroyer des permis de taxi à Uber. Ainsi, il ne détruirait pas le système de contingentement en place, mais le bonifierait pour inclure un nouveau service.

Les dirigeants de l'industrie demandent par ailleurs que le projet de loi soit renommé *Loi concernant le transport par taxi et le transport rémunéré de personnes par automobile*, afin de donner aux taxis la place qui leur revient dans cette industrie.

Une compensation juste et équitable

Si le gouvernement persiste à vouloir abolir les quotas, les bases mêmes sur lesquelles l'industrie du taxi a été érigée, alors il doit financer et verser aux propriétaires de permis une compensation équitable basée sur la pleine valeur marchande indexée des permis de propriétaires de taxi en 2014-2015, selon les données de la CTQ. Cette somme est établie à 1,3 milliard de dollars.¹⁴

Ces propriétaires se sont conformés aux exigences de l'État pour travailler dans le domaine du taxi. Ils ne méritent aucunement d'être pénalisés. Si le gouvernement refuse de leur octroyer la pleine valeur de leur permis, ils seront pénalisés pour avoir cru au système mis en place par l'État, ce qui reviendrait à décourager la conformité aux règles de l'État.

La « spéculation »

Certains avancent que les propriétaires de permis de taxi ont spéculé et qu'ils méritent d'être sanctionnés pour cette spéculation. Ici, les dirigeants de l'industrie du taxi estiment qu'on manque de cohérence. On ne peut, d'une part, réformer une industrie en se justifiant parce qu'on est en faveur du libre marché, de la loi de l'offre et de la demande en toute circonstance, quitte à détruite un système de gestion de l'offre, et d'autre part, blâmer des gens qui se sont pliés à ces mêmes règles de l'offre et de la demande. Soit le gouvernement prône l'instauration du libre marché et ses conséquences, notamment inflationnistes, soit il prône une intervention externe dans les marchés pour les réguler à l'occasion, mais blâmer les propriétaires de permis pour la hausse des valeurs pendant qu'on dit vouloir implanter une concurrence basée sur le libre marché et la tarification « dynamique », c'est tenir des propos incohérents et irréconciliables.

Le gouvernement au courant de chaque vente de permis

Par ailleurs, il est inapproprié d'attribuer aux propriétaires de permis de taxi l'entière responsabilité de l'inflation dans le système de permis de taxi. La hausse de valeur des permis de taxi s'accélère considérablement au début des années 2000, lorsque le gouvernement provincial a créé deux types de permis de propriétaires de taxi, les transférables et les non transférables. En agissant ainsi, l'État a créé une rareté, un permis beaucoup plus désirable que l'autre, puisque l'un pouvait être revendu, alors que l'autre ne le pouvait pas. Le gouvernement est donc l'artisan premier de la hausse de ces valeurs de permis. De plus, chaque vente de permis de taxi est une transaction notariée. On ne s'échange pas un permis de taxi comme on le fait pour un bien banal. Cette transaction doit être approuvée par la banque et passer entre les mains d'un notaire. Depuis des décennies, chaque fois qu'un permis de taxi a changé de main, le gouvernement a exigé du vendeur le paiement de :

- L'impôt sur le gain en capital
- La TPS
- La TVQ

Bref, il est impossible pour l'État de prétendre qu'il n'était pas impliqué dans la hausse de valeur de permis de taxi : il a encaissé l'impôt sur le gain en capital sur chaque transaction. L'État a créé les permis, l'État les a rendus obligatoires, l'État les a rendus transférables, l'État a créé une rareté artificielle, l'État a encaissé taxes et impôts sur chaque transaction et aujourd'hui l'État propose de les détruire. Qu'on le veuille ou non, les permis de propriétaire de taxi sont totalement une

¹⁴ Voir annexe 1

créature de gouvernement du Québec et il doit en prendre l'entière responsabilité. S'il exproprie les propriétaires de permis sans urgence et sans raison de force majeure, il doit le faire à la valeur marchande avant la perturbation illégale d'Uber du marché.

Remboursement du prix d'achat

En ce qui concerne la proposition de rembourser uniquement le prix d'achat du permis, cette proposition comporte des aspects néfastes considérables. Tout d'abord, bon nombre de propriétaires âgés ont investi en ces permis comme dans un fonds de retraite. Rembourser à un propriétaire âgé le montant qu'il a payé pour son permis de taxi en 1975 représente l'équivalent d'exproprier une famille de sa maison et de lui offrir le prix de sa maison il y a 40 ans. Agir de cette manière écarte tout concept d'inflation et de bénéfice auquel un investisseur s'attend lorsqu'il fait un placement, surtout lorsque ce placement est exigé par l'État pour travailler et que le bien en garantie est un produit de l'État. Exproprier les travailleurs âgés revient à les condamner volontairement à une retraite misérable et précaire, alors qu'ils ont investi pour leurs vieux jours et que, jusqu'à tout récemment, ils avaient fait un bon placement n'eût été de l'arrivée illégale d'Uber, du laxisme puis de la complaisance du gouvernement du Québec.

La comparaison de la maison

L'expropriation proposée par le gouvernement se compare assez aisément à l'expropriation d'une rue ou d'un quartier afin de bâtir une autoroute. D'ailleurs, les règles du ministère des Transports (MTQ) démontrent clairement qu'en pareilles circonstances, l'offre du gouvernement sera basée sur la valeur marchande et mettra de l'avant une compensation en plus de la valeur marchande¹⁵, pour tous les inconvénients occasionnés aux propriétaires par l'action du gouvernement. Alors pourquoi dans ce cas-ci le gouvernement se propose-t-il d'offrir moins que la valeur marchande et de n'offrir aucune compensation, à strictement parler ? Les propriétaires de permis de taxi sont-ils un groupe de citoyens de second ordre, qui méritent moins que les autres ?

La dévaluation des permis de taxi

Certains avancent l'argument que les permis de taxi ont perdu une part importante de leur valeur depuis 2014 et que la demande de l'industrie d'utiliser ce moment comme référence est arbitraire, alors qu'elle demande la valeur marchande. Il est vrai que cette valeur s'est considérablement dépréciée depuis novembre 2014, moment de l'arrivée illégale d'Uber au Québec.¹⁶ Toutefois, comme le dit un expert de la CTQ, « la diminution de la valeur des permis de taxi est corrélée directement avec l'apparition d'Uber sur le marché »¹⁷. Bref, il ne faut pas se méprendre. La dépréciation des permis n'est pas une interaction simple et habituelle du marché dans le transport rémunéré de personnes. Cette dépréciation est imputable directement à l'arrivée illégale d'un transporteur illégal au Québec, à l'inaction du gouvernement à stopper cette activité illégale et ensuite à l'action du gouvernement pour inclure un joueur qui vient saper les bases mêmes du système de gestion de l'offre dans le taxi. En termes clairs, la baisse de valeur des permis est imputable à l'action et à l'inaction gouvernementales. Pour connaître la vraie valeur marchande des permis de propriétaire de taxi, il faut revenir avant cette perturbation artificielle du marché, à novembre 2014, quand les permis valaient collectivement 1,3 milliard \$.¹⁸

¹⁵ <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/projets-infrastructures/projets/reseau-routier/projets-routiers/BSL-Gaspesie-IDLM/autoroute-85-claude-bechard/Documents/Documentation/faq.pdf>

¹⁶ Voir annexe 2

¹⁷ <https://www.lapresse.ca/actualites/201903/22/01-5219189-projet-de-loi-sur-le-taxi-ca-accentue-encore-plus-les-inegalites.php>

¹⁸ Voir annexe 1

Exiger une maison sans vouloir en payer la vraie valeur

L'expropriation des taxis proposée actuellement par le gouvernement peut se comparer assez aisément au désir du gouvernement d'exproprier un propriétaire de maison. La proposition actuelle du gouvernement revient à dire que le gouvernement veut acquérir le bien des propriétaires de permis, mais qu'il n'est pas prêt à payer sa réelle valeur. Présentement, le gouvernement offre environ 800 M\$ pour des biens qui valent collectivement 1,3 milliard \$. Le gouvernement offre environ 60 % de la valeur des permis. L'État s'attend à ce que des propriétaires de permis soient expropriés de leur bien, en offrant au gouvernement un rabais de 40 %. Les propriétaires de permis de taxi n'accepteront pas d'être dérobés de 500 M\$, alors qu'on les exproprie de force, pour céder presque entièrement leur marché à une multinationale qui a travaillé illégalement pendant deux ans et qui refuse toujours de payer à Revenu Québec les taxes usurpées.

Les choix du gouvernement sont limités

En ce qui concerne les représentants de l'industrie du taxi, les choix du gouvernement sont plutôt limités :

- 1- Le gouvernement peut reprendre contre leur gré les permis de taxi aux propriétaires s'il les rachète à leur valeur marchande, c'est-à-dire 1,3 milliard \$;
- 2- Si le gouvernement estime qu'il n'a pas les moyens de payer la somme de 1,3 milliard \$ aux propriétaires de permis de taxi, alors deux choix s'offrent à lui ;
 - a. Il peut ne pas exproprier les propriétaires de permis de taxi et tenter d'intégrer Uber à l'intérieur du cadre existant, tel que le recommande l'industrie ;
 - b. Il peut refiler la facture à Uber, le joueur pour qui il exproprie les propriétaires de permis.

Dans tous les cas, l'expropriation en deçà de la valeur marchande sera inacceptable pour les propriétaires de permis. Il est important de noter que l'industrie estime que ce n'est pas aux contribuables de payer cette facture, alors qu'ils n'ont pas demandé l'abolition du système de permis de taxi. Les citoyens ont demandé l'accès à Uber, qui peut se faire à l'intérieur du cadre actuel.

Les lacunes importantes de la proposition à 800 M\$

L'industrie du taxi tient à insister davantage sur les lacunes de la proposition actuelle de compensation, celle qui offre 800 M\$ sur 5 ans aux propriétaires de taxi, en imposant notamment une surcharge de 90 cents sur toutes les courses de transport rémunéré par automobile.

Assumer les intérêts sur la dette pendant cinq ans dans un marché déréglementé

Quiconque a déjà contracté une dette importante sait qu'une part considérable de ses paiements sont destinés aux frais d'intérêts sur cette dette. Au sujet de la compensation proposée de 800 M\$, même si nous empruntons un scénario optimiste, des ennuis considérables demeurent. Afin d'illustrer le propos, prenons un exemple. Une personne a acheté son permis de taxi il y a quatre ans. Cette personne a payé 200 000 \$ pour ledit permis. Dans cinq ans, elle sera entièrement remboursée par l'État pour cet achat, mais on lui retire son bien, le permis de taxi, dès l'adoption du projet de loi 17. Cela revient à dire que pendant cinq ans, on lui retire le bien qu'elle possédait, mais qu'elle doit continuer d'assumer les intérêts sur cette dette et de faire les paiements en conséquence, alors qu'elle n'obtiendra rien en retour. Cette façon de procéder aura des effets extrêmement néfastes sur un groupe de travailleurs déjà modestes et qui devra entrer à ce moment dans une nouvelle concurrence avec une multinationale aux dents longues.

Cette proposition du gouvernement revient à lancer des travailleurs appauvris dans un marché déréglementé axé sur la compétitivité et la concurrence, en traînant au pied le boulet de l'ancien système, cadeau de l'État. Cette façon de faire est non seulement injuste envers ces travailleurs, elle est irréconciliable avec le désir du gouvernement de créer un marché équitable pour tous où les règles sont dictées par l'offre et la demande.

Faire porter tout le fardeau aux propriétaires âgés

La proposition de 800 M\$ est particulièrement dure et cruelle envers les travailleurs âgés du taxi. Selon un sondage interne de l'industrie du taxi, 27 % des propriétaires actuels de taxi ont acquis ce permis avant l'an 2000. Sur l'ensemble de tous les propriétaires, cela représente environ 2430 détenteurs de permis unique. Puisque, selon la proposition du gouvernement, les propriétaires de permis seront dédommagés en fonction de la valeur d'achat de leur permis, et non pas la valeur marchande, ce sont donc les propriétaires qui ont acquis ce permis depuis le plus longtemps qui seront les plus pénalisés. Les propriétaires âgés, ceux les plus proches de la retraite, ceux qui ne pourront presque certainement pas se relever de cette injustice, seront donc ceux qui encaisseront le choc le plus durement. On estime qu'ils perdront chacun environ 200 000 \$ de leur retraite.

Somme manquante	Propriétaires avant l'an 2000	Somme manquante par propriétaire avant l'an 2000
500 M\$	2430 personnes	205 761 \$ dérobés à chaque propriétaire âgé

Évidemment, ce sont là des approximations, mais elles sont révélatrices de la dureté et de l'injustice de la compensation proposée par le gouvernement.

Les dettes sur l'actif

Dans sa proposition insuffisante de compensation, le gouvernement semble oublier un aspect commun de la vie financière des personnes : il est extrêmement rare qu'un actif ne soit pas lié à des dettes. Cet état de fait est particulièrement vrai dans le contexte où une personne qui cherche à investir offrira un actif en garantie afin de payer le moins d'intérêt possible.

Donc, même pour les propriétaires qui ont acquis leur taxi il y a relativement longtemps, il est commun qu'ils aient contracté des dettes pour lesquelles le permis de taxi a été mis en garantie. Afin de travailler de manière concrète, imaginons un propriétaire de taxi qui a acquis son taxi dans les années 1990 au coût de 50 000 \$. Ce propriétaire, au fil des ans, a vu la valeur de son permis augmenté jusqu'à atteindre 200 000 \$. Alors que cet actif est notarié, qu'il est émis par le gouvernement, que sa valeur est monitorée annuellement par le CTQ, il sera intéressant pour ce propriétaire de l'utiliser pour changer de voiture, moderniser ses équipements, investir dans l'industrie ou ailleurs... Bref, il s'agit d'un bon placement sur lequel le propriétaire a pu bâtir d'autres actifs, tel qu'on nous invite souvent à le faire en finances. C'est ce qu'on appelle communément l'effet de levier, quand on utilise un actif pour en acquérir d'autres. Les principaux créanciers de l'industrie du taxi, *FinTaxi* et *Desjardins*, ont d'ailleurs invité les propriétaires de permis à s'endetter en utilisant leur permis comme garantie dans ce qu'on pourrait qualifier de « marge hypothécaire ».

En remboursant uniquement le coût d'acquisition du permis, le gouvernement fait en sorte que ce sont tous les actifs du propriétaire qui seront fragilisés. Ce propriétaire pourrait assez facilement

être poussé à la faillite du fait qu'on lui rembourse uniquement son coût d'acquisition. Si le gouvernement paie le juste prix pour les permis de taxi qu'il reprend de force, la valeur marchande de 1,3 milliard \$, il n'enrichira pas de milliers de petits travailleurs. Il s'assurera simplement qu'ils sont capables de repayer leurs dettes et qu'ils entrent dans un marché déréglementé sans traîner de boulet au pied.

La déréglementation et la compensation insuffisante pénaliseront les plus innovateurs

Depuis environ cinq ans, le gouvernement du Québec demande aux propriétaires de taxi et à l'industrie en général de se moderniser. La déréglementation et compensation proposées vont pénaliser tout particulièrement les plus innovateurs. Ceux qui ont cru le gouvernement dans son désir de modernisation, ceux qui ont cru que le gouvernement n'allait pas raser une industrie locale pour céder la place à une multinationale, ceux-là se sont endettés pour investir vers de nouveaux projets dans l'industrie du taxi. Ceux qui ont cru au système jusqu'à y investir, ceux-là seront les plus lésés.

D'ailleurs, la situation de Taxi Coop 525-5191 à Québec¹⁹, souvent l'organisation de taxi citée comme la plus avant-gardiste à Québec sinon au Québec, est comparable à ces propriétaires investisseurs. Ces investisseurs ont cru aux demandes du gouvernement, se sont endettés pour mieux correspondre aux besoins des clients. Aujourd'hui, le gouvernement se propose de leur en faire payer le prix injustement.

Une compensation amoindrie par la fraude fiscale

Certains commentateurs avancent l'hypothèse que la fraude fiscale constitue un fléau dans l'industrie du taxi et que conséquemment il faudrait diminuer d'autant la compensation à verser. Cette hypothèse est contestée par l'industrie du taxi et Revenu Québec est incapable de justifier une telle affirmation, malgré les demandes répétées de l'industrie.

Ensuite, les représentants de l'industrie tiennent à rappeler qu'ils demandent l'installation de modules d'enregistrement des ventes (MEV) dans les taxis depuis des années. Si cette demande n'est pas comblée, c'est essentiellement parce que Revenu Québec est incapable de répondre à la tâche. Les taxis sont prêts à recevoir les MEV.

Enfin, associer faute passée individuelle et compensation future collective nous semble être un argument particulièrement fabriqué et peu crédible. Si le gouvernement exproprie les propriétaires de maisons d'une rue, leur demandera-t-il s'ils ont des constats d'infraction impayés? Si le gouvernement force la fermeture d'une usine, demandera-t-il que les indemnités de départ soient d'abord vérifiées par Revenu Québec? Ces associations sont franchement de mauvaise foi et même acrimonieuses. Les représentants de l'industrie sont d'avis que chacun doit payer son dû. Les propriétaires de taxi méritent d'être pleinement dédommagés pour l'expropriation de leur permis de taxi. Pour ceux qui auraient fraudé l'impôt, que Revenu Québec monte des preuves en conséquence et qu'on leur fasse payer leur dû, comme tous les citoyens. Lier les deux ensemble revient à inutilement compliquer une démarche déjà complexe et à tenter de pénaliser un groupe en entier pour des erreurs individuelles.

¹⁹ <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/taxi-coop-vend-des-terrains-a-quebec-4ea1ed0924c4fb3c1109a46f02038c34>

Mesures d'atténuation

Bien que l'industrie du taxi s'oppose fermement à l'adoption du projet de loi 17, ses dirigeants offrent des mesures d'atténuation visant à minimiser ses nombreux effets négatifs anticipés.

Mobilité durable

Dans le contexte où les transports sont une source importante de gaz à effet de serre et que l'abolition des quotas entraînera une hausse considérable d'émission de ces gaz, **les dirigeants de l'industrie demandent que la notion de « mobilité durable » soit introduite dans la législation** et donc introduite à l'article 1 de la Loi actuelle ou du projet de loi (référence : Politique de mobilité durable 2030 du ministère des Transports).

Dans la même veine, **l'industrie demande que le gouvernement s'engage à adopter les mesures pertinentes afin que l'industrie du transport rémunéré de personne maintienne à son niveau actuel ses émissions de gaz à effet de serre ou les diminue, mais ne les augmente pas dans le futur.** Actuellement, on estime que 80 % de la flotte de taxi est constituée de voitures hybrides ou électriques. Dans un contexte de lutte au réchauffement climatique, il semble logique de maintenir des exigences en ce sens, surtout que le gouvernement se propose de laisser pratiquement n'importe qui faire du transport rémunéré avec n'importe quelle voiture.

De plus, afin de minimiser les impacts de la déréglementation, **les dirigeants de l'industrie demandent que la législation ou la réglementation prévoie que toute voiture berline faisant du transport rémunéré de personnes, incluant donc autant le taxi professionnel que les nouveaux joueurs, devra être hybride, hybride rechargeable ou entièrement électrique au plus tard dans 24 mois ou à la prochaine date de renouvellement des véhicules selon les règles actuelles.**

Transport adapté

Puisque le projet de loi 17 ne contient aucune exigence au sujet du transport adapté et que ce type de transport exige des compétences strictes, l'industrie recommande, à des fins de maintien de l'accessibilité et de la qualité du service, de fiabilité et de sécurité :

1. que les services de transport adapté par véhicule automobile (autres qu'autobus ou minibus) soient réservés au taxi professionnel. De plus, les membres du RITQ demandent spécifiquement que tout contrat de transport adapté supérieur à 25 000 \$ soit obligatoirement octroyé par appel d'offres. Ainsi, les détenteurs actuels de permis seront assurés de pouvoir soumissionner sur ces contrats et maintenir dans leur industrie un service crucial pour leurs opérations et financement.
2. Qu'une formation spécialisée soit obligatoire pour les chauffeurs en transport adapté ;
3. Que le gouvernement envisage une formation continue obligatoire à tous les 2 ans pour les chauffeurs en transport adapté ;
4. Que les caractéristiques nécessaires afin qu'une voiture puisse réaliser du transport adapté soient prescrites par règlement du gouvernement, selon les catégories « berline » et « fourgonnette », afin d'intégrer toutes les caractéristiques nécessaires à ce type de service ;

5. Dans le contexte d'un marché réservé au taxi professionnel, que l'accès aux programmes gouvernementaux liés à la transformation des véhicules pour les rendre plus accessibles devienne conditionnel à la réalisation de transport adapté.

Des contextes réservés au taxi pour assurer sa pérennité

Alors que le gouvernement s'apprête à déréglementer l'industrie du taxi pour, à toutes fins utiles, permettre à n'importe qui de faire du transport rémunéré de personnes, les dirigeants de cette industrie proposent des mesures pour assurer le maintien des 22 000 familles qui dépendent de cette activité économique comme revenus hebdomadaires. Les gens de l'industrie du taxi sont convaincus que sans de telles mesures, les entreprises de taxi et leurs travailleurs seront rapidement poussés vers la faillite par des multinationales comme Uber.

D'ailleurs, les effets d'Uber sur l'industrie du taxi sont déjà connus ici et ailleurs dans le monde.²⁰

L'industrie recommande :

1. En transport rémunéré de personnes, que les aires d'attentes et les voies réservées soient uniquement réservées au taxi professionnel ;
2. Que les bassins d'attentes liés aux infrastructures nationales ou régionales soient strictement réservés à l'industrie du taxi professionnel ;
3. Que le hélage sur la voie publique et la commande téléphonique soient réservés au taxi professionnel ;
4. Que les contrats de transport de personnes du gouvernement du Québec, des organismes gouvernementaux et des municipalités soient réservés à l'industrie du taxi professionnel ;
5. Que le droit de desservir les lieux reconnus comme infrastructures nationales et régionales à haut niveau d'achalandage ou liés au transport intermodal (aéroports, ports, gares, salles de spectacles, etc.) soit réservé prioritairement au taxi professionnel ;
6. Que la plaque de taxi professionnel soit maintenue comme identifiant supplémentaire pour les voitures de taxi et les limousines, notamment pour les contextes des voies réservées, des postes d'attente et des lieux réservés ;

²⁰ https://www.researchgate.net/publication/316967562_The_Economic_Effects_of_Uber_on_Taxi_Drivers_in_Taiwan
<https://www.latimes.com/local/lanow/la-me-ln-uber-lyft-taxis-la-20160413-story.html>
<https://www.journaldequebec.com/2019/04/11/uber-fait-souffrir-les-taxis>
<https://www.theverge.com/2016/1/6/10725434/sf-yellow-taxi-coop-bankruptcy-uber-lyft>
<https://www.theguardian.com/us-news/2017/oct/20/new-york-yellow-cab-taxi-medallion-value-cost>
https://www.cleveland.com/metro/2017/05/uber_and_lyft_hurt_traditional.html

7. Que la possibilité de convenir par contrat écrit d'un tarif de transport différent du tarif du gouvernement soit maintenue pour le taxi professionnel ;
8. Que les programmes gouvernementaux visant la modernisation de l'industrie du taxi (technologies, électrification, image de marque, etc.) soient explicitement destinés à l'industrie du taxi professionnel ;
9. Que les programmes gouvernementaux soient adaptés et mieux financés pour faciliter l'interconnexion des applications mobiles de l'industrie du taxi professionnel, le développement des images de marque nationales, urbaines ou régionales et l'électrification du service.

Une simplification réglementaire à l'avantage de tous

Bien que le gouvernement propose essentiellement d'abolir le cadre du transport rémunéré de personnes, les membres de l'industrie estiment qu'un allègement réglementaire serait plus approprié qu'une abolition presque complète. C'est pourquoi l'industrie recommande :

1. **Que la limite des territoires de desserte applicables à tous soit la limite des municipalités, dans le cas d'agglomérations urbaines, et des MRC, dans le cas des régions.** Cette mesure, telle que le démontre le mémoire de Taxi Coop 525-5191 à la CTQ²¹, aurait pour effet à elle seule d'améliorer la satisfaction de la clientèle, d'augmenter la disponibilité des véhicules, diminuer les temps d'attente, diminuer l'émission de GES et d'augmenter la rentabilité des chauffeurs, sans détruire le cadre actuel et sans augmenter le nombre de voitures sur la route. De plus, l'abolition complète des territoires, plutôt que leur fusionnement, constitue un danger pour le public, comme il ne suffit d'avoir un cellulaire pour conduire un passager dans une ville inconnue ;²²
2. Que le territoire de desserte envisagé par tout transport de personne soit validé par la Commission des transports du Québec, notamment afin d'assurer une disponibilité et une qualité du service partout au Québec ;
3. Que la Commission des transports du Québec établisse un prix de référence uniforme pour tout le transport rémunéré de personnes ;
4. 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* ;
5. Que la formation obligatoire à l'obtention d'un permis de chauffeur soit établie à 35 heures et standardisée pour l'ensemble du territoire du Québec (service à la clientèle et technologies). Il ne suffit pas d'un simple permis de conduire et d'un cellulaire pour conduire des passagers contre rémunération ;²³

²¹

https://www.ctq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/secteurs/taxi/audience_regroupement_agglos_qc/Memoire_5191_pour_CTQ_Fev.2019_V3.pdf

²² <https://www.thestar.com/news/gta/2018/08/24/family-of-toronto-man-killed-in-gardiner-crash-calls-for-stricter-rules-for-uber-drivers.html>

²³ <https://www.cbc.ca/fifth/episodes/2017-2018/the-trouble-with-uber>

6. Que les critères afin qu'une voiture soit autorisée à faire du transport rémunéré de personnes soient uniformes et permettent d'offrir le service (hauteur, empattement, véhicules atypiques, etc.) ;
7. Que la vérification biannuelle par un corps policier des antécédents judiciaires soit obligatoire pour toutes les personnes désirant travailler dans l'industrie. La réputation d'Uber à travers le monde est faite. La multinationale est connue pour procéder à des vérifications d'antécédents complaisantes, compte tenu de son besoin insatiable de chauffeurs affamés. À Londres, Uber est notamment accusé d'avoir caché sciemment des cas rapportés d'agression sexuelle. En Californie, Uber a été poursuivi à cause du laxisme de ses vérifications. C'est pourquoi l'industrie estime que seul un corps de police sans contrat avec une multinationale peut protéger le public ; ²⁴
8. Que toutes les personnes qui ont bénéficié d'une absolution ou d'un pardon ne soient pas être considérées comme ayant des antécédents judiciaires ;
9. Que les règles fiscales liées à l'enregistrement des ventes et la connexion à Revenu Québec soient obligatoires et uniformes pour tous ;
10. Que le gouvernement renforce significativement ses contrôles en matière de transport illégal urbain ou régional ;
11. À des fins de qualité du service et de sécurité,
 - a. Que le permis de chauffeur de taxi (classe 4C) soit maintenu, aux mêmes conditions, afin de réaliser du transport rémunéré de personnes ;
 - b. Que la vérification mécanique des véhicules soit annuelle ;
12. Qu'il n'y ait qu'une seule catégorie d'intermédiaires, répartiteurs ou répondants, détenant tous les mêmes possibilités, tous assujettis aux mêmes contrôles du gouvernement et bénéficiant des mêmes possibilités et mesures transitoires de reconnaissance du gouvernement.

Une gestion de l'offre renouvelée et moderne

Bien que l'industrie du taxi recommande le rejet du projet de loi 17, ses représentants tiennent tout de même à offrir des recommandations pour un allègement du cadre actuel et futur de cette industrie. L'industrie du taxi demande :

1. Que la notion de « besoins de la population » soit maintenue dans la législation et donc introduite à l'article 1 du projet de loi (référence : article 1 de la *Loi concernant les services de transport par taxi*) ;
2. Que la notion de « nombre maximal de voitures en simultané par territoire » soit introduite dans la législation afin d'assurer une gestion de l'offre renouvelée sans constituer une barrière à l'entrée ;

²⁴ <https://www.theverge.com/2016/4/7/11389822/uber-lawsuit-background-checks-10-million-settlement>

3. En plus du maintien des permis de propriétaires de taxi transférables actuels, que le gouvernement émette au maximum 835 permis temporaires de 5 ans et non transférables pour permettre à un nombre équivalent de voitures des nouveaux joueurs d'œuvrer dans les différents territoires ;
4. Que le nombre maximal de voitures en simultané par territoire soit réparti et réévalué périodiquement par la Commission des transports en fonction des besoins de la population de chaque territoire de desserte, sans dépasser un ajustement de 10 % par année globalement et par territoire ;
5. Que les permis de propriétaire de taxi transférables puissent désormais être loués indépendamment des voitures.

Des compensations équitables

Concernant les compensations et redevances à verser aux détenteurs actuels de permis, les représentants de l'industrie demandent :

1. Que le gouvernement verse immédiatement la compensation de 250 millions de dollars prévue au dernier budget afin de compenser la perte de valeur des permis de propriétaire de taxi, de la manière suivante :
 - un montant égal par permis ;
 - jusqu'au maximum de la valeur marchande indexée de 2014-2015 ;
 - en tenant compte de la compensation reçue en 2018-2019 seulement pour établir ce maximum ;
 - sans aucune renonciation des titulaires de permis ;
2. Que la notion de « respect de l'équité envers les titulaires qui exploitent tout permis » au moment de la mise en œuvre des mesures proposées soit maintenue dans la législation et donc introduite à l'article 1 du projet de loi (référence : article 89.1 de la *Loi concernant les services de transport par taxi*) ;
3. Par équité entre tous les joueurs de l'industrie :
 - a. que la redevance prévue à l'article 257 du projet de loi, applicable à toutes les courses, soit d'un minimum de 1,53 \$ par course ;
 - b. que cette redevance soit maintenue pour toute la période permettant d'atteindre les sommes nécessaires à une compensation équivalente à la pleine valeur marchande indexée de chaque permis de propriétaire de taxi en 2014-2015 ;
 - c. Que la compensation visant le détenteur de chaque permis de propriétaire au moment de la présentation du projet de loi soit versée immédiatement à la sanction dudit projet de loi ;
 - d. À défaut de verser immédiatement cette portion de la compensation,
 - i. que le gouvernement verse annuellement les montants perçus pour la compensation aux titulaires de permis de propriétaire, au prorata de la valeur marchande 2014-2015 de chaque permis, estimée par la Commission des transports du Québec ;

- ii. que les personnes qui étaient titulaires d'un permis de propriétaire de taxi à l'adoption du projet de loi et réalisant toujours des services de taxi professionnel soient exemptées de remettre la compensation perçue au gouvernement ;
 - iii. que ces montants soient comptabilisés comme compensation reçue en tant qu'une partie de la compensation totale à recevoir ;
- 4. Que tout montant réservé par le gouvernement pour des motifs humanitaires soit prioritairement et immédiatement affecté à du soutien en planification financière, en orientation professionnelle et en prévention du suicide ;
- 5. Notamment à des fins fiscales,
 - que la valeur d'acquisition de chaque permis inscrite aux archives de la Commission des transports du Québec soit reconnue en cas d'absence de pièce justificative suffisante ;
 - qu'une valeur d'acquisition minimale (prix plancher) soit établie par la Commission des transports du Québec afin de couvrir les situations exceptionnelles telles que le legs de permis ;
- 6. Afin d'assurer une transition harmonieuse,
 - que le délai de mise en vigueur de la nouvelle loi soit de deux ans ;
 - qu'un comité national de transition du taxi soit constitué, sur la base de la participation à la rencontre consultative du ministère des Transports du 2 mai 2019, afin d'agir comme canal d'information de l'industrie et de proposer les mesures nécessaires en cas de problèmes liés à la transition.

Conclusion

L'industrie du taxi s'oppose fermement au projet de loi 17 et ses mesures d'abolition du cadre du taxi. Les mesures proposées sont perçues par l'industrie comme une démarche claire d'écarter les 22 000 travailleurs actuels du taxi pour permettre une précarisation favorable à la multinationale Uber.

Dans son nouvel encadrement, le gouvernement n'impose même pas de vérification mécanique ou de service de transport adapté, deux mesures d'intérêt public et nécessaires.

Les dirigeants de l'industrie du taxi sont d'avis que la réforme actuellement proposée revient essentiellement à démolir l'ensemble du cadre construit, sans même tenter d'en récupérer ses éléments les plus porteurs et les plus pertinents.

De plus, les représentants de l'industrie tiennent à rappeler qu'ils demandent depuis des années une modernisation du cadre, et non pas une abolition, et que les gouvernements successifs les rejettent. À titre d'exemple, les entreprises de taxi ont dû se battre pour avoir la permission d'intégrer la technologie GPS dans leurs voitures.

Dans les faits, les dirigeants de l'industrie estiment qu'une part importante des problèmes actuels du taxi sont directement imputables à l'inaction du gouvernement et à son refus de moderniser l'encadrement graduellement. Aujourd'hui, devant la quantité d'amélioration à apporter, nous avons l'impression que l'État abdique ses responsabilités pour se plier entièrement aux demandes d'une multinationale sans foi ni loi, au détriment de 22 000 familles du taxi et du contribuable, à qui il refille la facture.

En ce qui concerne l'industrie du taxi, ni la négligence passée ni l'abolition proposée ne sont gages de succès. L'industrie estime que le gouvernement devra reculer sur plusieurs des mesures proposées, comme le fait actuellement la ville de New York. Toutefois, une grande partie des inconvénients auront déjà eu lieu et ne pourront être réparés. C'est pourquoi l'industrie du taxi demande le rejet du projet de loi 17.

Si le gouvernement persiste à vouloir abolir les quotas de taxi, il doit le faire à la valeur marchande de ces permis, soit 1,3 milliard \$, pour s'assurer que les actuels propriétaires ne se lancent pas dans une nouvelle concurrence en traînant un boulet au pied.

Enfin, toujours si le gouvernement persiste à abolir le cadre des taxis, l'industrie demande qu'on détermine des secteurs d'activité exclusifs aux taxis, comme le transport adapté, les contrats publics et parapublics, le hélage et les courses téléphoniques, afin que 22 000 familles puissent continuer de gagner dignement leur vie.

Annexe 1 : Valeur des permis selon la CTQ

TABLEAU ANNUEL DES TRANSFERTS DE PERMIS DE TAXI - 2018

pour les exercices financiers de 2013-2014 à 2017-2018 selon l'agglomération de taxi

AGGLOMÉRATION			1 avril 2013 au 31 mars 2014			1 avril 2014 au 31 mars 2015			1 avril 2015 au 31 mars 2016			1 avril 2016 au 31 mars 2017			1 avril 2017 au 31 mars 2018			Variation 17-18 / 16-17 %
NUMÉRO	NOM	Quota au 2018-03-31	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	
102001	A.1 Boucherville	17	17	1	200 000	17	3	193 333	17	2	187 000	17	1	125 000	17	0	N/A	
102002	A.2 Longueuil	343	342	31	140 034	342	22	146 295	342	19	141 817	342	24	126 591	342	18	114 794	-9,3
102003	A.3 Candiac-La Prairie	15	15	2	150 000	15	2	153 000	15	1	148 000	15	0	N/A	15	0	N/A	
102004	A.4 Cowansville	14	14	0	N/A	14	0	N/A	14	0	N/A	14	0	N/A	14	0	N/A	
102005	A.5 Est de Montréal	332	319	20	180 500	319	12	185 291	320	22	172 428	320	9	143 063	319	7	107 740	-24,7
102006	A.6 Joliette	32	32	2	80 500	32	1	85 000	32	2	92 500	32	2	102 500	32	4	91 750	-10,5
102007	A.7 Lachute	13	12	1	80 000	12	1	80 500	12	1	73 500	12	2	40 000	12	0	N/A	
102008	A.8 Laval	213	213	20	268 257	213	10	274 350	213	18	268 271	213	13	242 681	213	5	225 100	-7,2
102009	A.9 Matane	14	14	2	84 000	14	2	88 500	14	1	82 000	14	0	N/A	14	2	81 750	
102010	A.10 Mont-Joli	10	9	0	N/A	9	1	25 000	9	1	40 000	9	0	N/A	8	1	50 000	
102011	A.11 Montréal	3919	3850	247	189 738	3 850	239	189 020	3 846	210	176 977	3 843	150	143 654	3 829	163	107 029	-25,5
102012	A.12 Ouest de Montréal	271	265	15	221 213	265	13	225 585	266	22	216 235	266	14	190 042	266	13	148 167	-22
102013	A.13 Rivière-du-Loup	15	15	5	35 000	15	0	N/A	15	0	N/A	15	0	N/A	15	0	N/A	
102014	A.14 Saint-Eustache	38	38	3	170 000	38	1	200 000	38	2	185 000	38	5	171 260	38	3	177 667	+3,7
102015	A.15 Saint-Jérôme	46	44	6	160 000	44	11	164 522	44	6	153 833	44	4	167 375	44	3	186 667	+11,5
102016	A.16 Sorel	44	43	2	35 000	43	2	55 000	43	1	55 000	43	1	60 000	43	1	63 000	+5
102017	A.17 Terrebonne	33	33	5	187 000	33	9	188 222	33	9	199 778	33	3	198 333	33	7	183 428	-7,5
102019	A.19 Victoriaville	30	30	3	81 333	30	2	87 500	30	0	N/A	30	2	80 000	30	2	83 750	+4,7
102020	A.20 Alma	16	16	0	N/A	16	2	30 000	16	0	N/A	16	2	70 000	16	0	N/A	
102021	A.21 Côte-Nord	23	21	6	64 667	21	0	N/A	21	2	52 500	21	0	N/A	21	1	62 000	
102022	A.22 Beauharnois	7	7	1	85 000	7	0	N/A	7	0	N/A	7	0	N/A	7	0	N/A	
102023	A.23 Beloeil	20	19	3	129 000	19	1	118 500	19	3	115 000	19	2	124 000	19	2	105 000	-15,3
102024	A.24 Saint-Bruno	14	14	2	135 000	14	0	N/A	14	0	N/A	14	0	N/A	14	1	40 000	
102025	A.25 Charlesbourg	38	38	2	170 000	38	3	187 667	38	2	177 500	38	1	124 000	38	1	N/A	
102026	A.26 Châteauguay	50	50	8	131 438	50	5	131 000	50	3	129 833	50	3	122 633	50	2	87 500	-28,6
102027	A.27 La Baie	11	11	0	N/A	11	0	N/A	11	0	N/A	11	0	N/A	11	0	N/A	
102028	A.28 Dolbeau-Mistassini	7	9	0	N/A	7	0	N/A	7	7	34 429	7	0	N/A	7	0	N/A	
102029	A.29 Drummondville	35	35	3	86 667	35	35	100 000	35	0	N/A	35	0	N/A	35	0	N/A	
102030	A.30 Est de Québec	51	51	9	155 685	51	6	169 600	51	4	156 667	51	1	143 000	51	2	117 227	-18
102031	A.31 Gaspé	14	10	0	N/A	11	0	N/A	10	0	N/A	10	0	N/A	10	0	N/A	
102032	A.32 Repentigny	24	24	1	180 000	24	2	162 500	24	1	162 500	24	3	165 833	24	2	148 500	-10,5
102033	A.33 Granby	47	47	6	51 667	47	4	55 450	47	4	48 125	47	3	48 667	47	3	46 550	-4,3
102034	A.34 Hull	91	84	0	N/A	84	0	N/A	84	0	N/A	84	2	200 000	84	0	N/A	
102035	A.35 Lévis	49	49	8	89 844	49	14	110 799	49	7	113 017	49	6	81 667	49	11	75 880	-7,1
102036	A.36 Québec	437	428	29	184 138	428	36	196 903	427	37	195 253	426	29	177 429	426	25	150 273	-15,3
102037	A.37 Rimouski	46	45	4	91 968	45	2	96 500	45	4	88 333	45	0	N/A	45	5	86 000	
102038	A.38 Ste-Foy - Sillery	100	100	4	201 340	100	5	239 672	100	4	224 143	100	4	177 718	100	4	138 637	-22
102039	A.39 Saint-Hyacinthe	38	38	7	120 571	38	4	138 875	38	0	N/A	38	3	126 667	38	4	107 538	-15,1
102040	A.40 Trois-Rivières	78	78	4	139 000	78	11	135 680	78	3	139 200	78	4	142 125	78	6	129 667	-8,8
102041	A.41 Saint-Jean	48	48	5	132 000	48	5	134 000	48	5	136 000	48	4	136 898	48	1	122 720	-10,4
102042	A.42 Shawinigan	33	29	0	N/A	29	0	N/A	29	0	N/A	29	9	83 000	29	8	82 121	-1,1
102043	A.43 Sherbrooke	84	84	5	204 264	84	2	194 937	84	2	197 535	84	7	214 106	84	5	165 912	-22,5

NOTES

Les valeurs moyennes présentées dans ce tableau sont fournies à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de la Commission des transports du Québec. Elles sont compilées à partir des données disponibles et n'incluent pas de valeurs aberrantes (don, roulement, succession, délaissement, etc.). La valeur des transferts englobe la plupart du temps les montants associés aux véhicules, aux équipements et aux parts sociales. Le nombre de transferts indiqué inclut tous les transferts de permis de propriétaire de taxi y compris ceux n'ayant pas été considérés dans le calcul de la moyenne.

Le nombre de permis réfère à tous les permis inclus au quota au 31 mars de chaque année alors que les données sur les transferts et les valeurs moyennes portent sur les transactions effectuées sur les permis réguliers pendant l'exercice financier (du 1er avril au 31 mars).

Les permis de taxi qui ont été délivrés après le 15 novembre 2000 ne sont pas transférables.

Depuis 2018, les permis de taxi réguliers qui ont été spécialisés (limousine) sont présentés à la fin du tableau et ne figurent plus au sein des agglomérations, de plus, certaines données ont été révisées.

TABLEAU ANNUEL DES TRANSFERTS DE PERMIS DE TAXI - 2018

pour les exercices financiers de 2013-2014 à 2017-2018 selon l'agglomération de taxi

AGGLOMÉRATION			1 avril 2013 au 31 mars 2014			1 avril 2014 au 31 mars 2015			1 avril 2015 au 31 mars 2016			1 avril 2016 au 31 mars 2017			1 avril 2017 au 31 mars 2018			Variation 17-18 / 16-17 %
NUMÉRO	NOM	Quota au 2018-03-31	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	
102044	A.44 Valleyfield	36	36	5	117 000	36	4	143 375	36	0	N/A	36	3	138 667	36	0	N/A	
102045	A.45 Amos	14	10	1	25 000	10	2	13 000	11	6	10 829	9	2	20 000	9	0	N/A	
102046	A.46 Chibougameau	11	11	4	26 132	11	0	N/A	11	0	N/A	11	0	N/A	11	0	N/A	
102047	A.47 Matagami	3	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	0	0	N/A	
102048	A.48 Rouyn-Noranda	47	47	15	29 986	46	3	46 167	47	5	36 100	47	5	31 780	46	2	29 000	-8,7
102049	A.49 Val D'Or	35	35	14	39 280	35	2	38 000	35	0	N/A	35	2	36 000	35	2	43 500	+20,8
102050	A.50 La Tuque	8	8	0	N/A	8	0	N/A	8	0	N/A	8	0	N/A	8	0	N/A	
102051	A.51 Ouest du Saguenay	30	29	0	N/A	29	3	51 145	29	2	50 000	29	1	33 000	29	5	67 600	+104,8
102052	A.52 Saguenay	38	38	2	63 980	38	5	64 640	38	5	69 030	38	4	56 750	38	3	63 667	+12,2
102053	A.53 Sept-Îles	30	30	1	85 000	30	1	87 380	30	3	80 000	30	1	82 500	30	2	82 500	0
102054	A.54 Sainte-Thérèse	36	36	2	248 000	36	2	225 000	36	4	267 775	36	3	257 000	36	0	N/A	
102055	A.55 Gatineau	38	38	0	N/A	38	0	N/A	38	1	275 000	38	1	275 000	38	14	110 714	-59,7
102056	A.56 Le Gardeur	13	13	1	60 000	13	5	66 300	13	0	N/A	13	0	N/A	13	0	N/A	
102057	A.57 Vaudreuil	21	21	2	165 000	21	1	120 000	21	0	N/A	21	2	100 000	21	1	100 000	0
102118	A.18 Thetford Mines	12	12	0	N/A	12	0	N/A	12	2	55 000	12	0	N/A	12	0	N/A	
200101	Les Îles-de-la-Madeleine	8	8	0	N/A	8	0	N/A	8	0	N/A	8	0	N/A	7	1	37 000	
200201	Chandler	5	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	
200202	Grande-Rivière	3	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
200203	Newport	3	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
200204	Percé	3	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
200406	Sainte-Anne-des-Monts	6	6	0	N/A	6	0	N/A	6	0	N/A	6	0	N/A	6	0	N/A	
200407	Cap-Chat	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
200502	Bonaventure	3	0	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
200503	New-Carlisle	2	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	0	0	N/A	1	0	N/A	
200505	New-Richmond	3	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	
200507	Paspébiac	5	1	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	1	2 000	3	0	N/A	
200508	Caplan	4	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
200601	Carleton	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
200602	Maria	2	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
200607	Pointe-à-la-Croix	3	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
200609	Nouvelle	4	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
200701	Amqui	6	6	0	N/A	5	1	7 000	5	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	
200703	Causapscal	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
200704	Sayabec	3	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
200805	Sainte-Félicité	5	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
200901	Price	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
200904	Sainte-Luce	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
201001	Le Bic	2	2	1	24 999	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
201103	Trois-Pistoles	3	3	1	20 000	3	0	N/A	3	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
201206	Saint-Antonin	5	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
201207	Notre-Dame-des-Sept-Douleurs	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
201208	Cacouna	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	

NOTES

Les valeurs moyennes présentées dans ce tableau sont fournies à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de la Commission des transports du Québec. Elles sont compilées à partir des données disponibles et n'incluent pas de valeurs aberrantes (don, roulement, succession, délaissement, etc.). La valeur des transferts englobe la plupart du temps les montants associés aux véhicules, aux équipements et aux parts sociales. Le nombre de transferts indiqué inclut tous les transferts de permis de propriétaire de taxi y compris ceux n'ayant pas été considérés dans le calcul de la moyenne.

Le nombre de permis réfère à tous les permis inclus au quota au 31 mars de chaque année alors que les données sur les transferts et les valeurs moyennes portent sur les transactions effectuées sur les permis réguliers pendant l'exercice financier (du 1er avril au 31 mars).

Les permis de taxi qui ont été délivrés après le 15 novembre 2000 ne sont pas transférables.

Depuis 2018, les permis de taxi réguliers qui ont été spécialisés (limousine) sont présentés à la fin du tableau et ne figurent plus au sein des agglomérations, de plus, certaines données ont été révisées.

TABLEAU ANNUEL DES TRANSFERTS DE PERMIS DE TAXI - 2018

pour les exercices financiers de 2013-2014 à 2017-2018 selon l'agglomération de taxi

AGGLOMÉRATION			1 avril 2013 au 31 mars 2014			1 avril 2014 au 31 mars 2015			1 avril 2015 au 31 mars 2016			1 avril 2016 au 31 mars 2017			1 avril 2017 au 31 mars 2018			Variation 17-18 / 16-17 %
NUMÉRO	NOM	Quota au 2018-03-31	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	
201302	Dégelis	5	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	
201303	Notre-Dame-du-Lac	2	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
201304	Pohénégamook	5	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
201305	Cabano	4	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
201401	La Pocatière	7	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	
201403	Saint-Pacôme	2	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
201406	Saint-Pascal	4	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	
201407	Mont-Carmel	2	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
201505	Saint-Irénée	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
201515	Saint-Siméon	2	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
201516	La Malbaie	14	8	0	N/A	8	0	N/A	8	0	N/A	8	0	N/A	7	1	31 100	
201601	Baie-Saint-Paul	7	6	0	N/A	4	1	22 000	4	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	
201603	Les Éboulements	2	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
201605	Saint-Hilarion	2	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
201606	L'Isle-aux-Coudres	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
201703	Saint-Aubert	2	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	0	0	N/A	
201705	Saint-Jean-Port-Joli	3	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	0	0	N/A	
201707	Saint-Roch-des-Aulnais	2	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
201709	L'Islet	4	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
201710	Saint-Pamphile	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
201801	Cap-Saint-Ignace	3	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
201802	Montmagny	12	9	0	N/A	9	1	2 500	9	0	N/A	9	1	13 000	8	0	N/A	
201806	St-François-de-la-Rivière-du-Sud	3	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
201807	Saint-Fabien-de-Panet	4	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
201902	Saint-Damien-de-Buckland	11	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	5	0	N/A	4	0	N/A	
201903	Saint-Malachie	2	2	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	0	0	N/A	
201904	Sainte-Claire	3	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
201905	Beaumont	7	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
201906	Saint-Henri	3	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
202001	Saint-Pierre-de l'Île-d'Orléans	6	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
202101	Château-Richer	10	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	
202102	Sainte-Anne-de-Beaupré	11	5	1	50 000	5	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	
202201	Sainte-Brigitte-de-Laval	3	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	
202202	Ste-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	12	5	0	N/A	5	1	27 000	5	0	N/A	5	1	22 000	5	0	N/A	
202207	Lac-Beauport	11	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	
202302	Saint-Émile	19	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
202303	Val Bélair	21	10	4	52 000	10	1	52 000	10	3	54 000	10	1	35 000	10	1	45 000	+28,6
202304	Wendake	2	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
202501	Charny	43	13	0	N/A	14	0	N/A	14	0	N/A	14	2	60 000	15	0	N/A	
202502	Saint-Romuald	15	12	4	31 623	12	1	22 000	13	0	N/A	14	0	N/A	14	1	35 000	
202505	Saint-Lambert-de-Lauzon	4	0	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	3	0	N/A	
202602	Sainte-Marie	11	11	6	48 050	11	2	25 000	11	0	N/A	11	0	N/A	11	0	N/A	

NOTES

Les valeurs moyennes présentées dans ce tableau sont fournies à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de la Commission des transports du Québec. Elles sont compilées à partir des données disponibles et n'incluent pas de valeurs aberrantes (don, roulement, succession, délaissement, etc.). La valeur des transferts englobe la plupart du temps les montants associés aux véhicules, aux équipements et aux parts sociales. Le nombre de transferts indiqué inclut tous les transferts de permis de propriétaire de taxi y compris ceux n'ayant pas été considérés dans le calcul de la moyenne.

Le nombre de permis réfère à tous les permis inclus au quota au 31 mars de chaque année alors que les données sur les transferts et les valeurs moyennes portent sur les transactions effectuées sur les permis réguliers pendant l'exercice financier (du 1er avril au 31 mars).

Les permis de taxi qui ont été délivrés après le 15 novembre 2000 ne sont pas transférables.

Depuis 2018, les permis de taxi réguliers qui ont été spécialisés (limousine) sont présentés à la fin du tableau et ne figurent plus au sein des agglomérations, de plus, certaines données ont été révisées.

TABLEAU ANNUEL DES TRANSFERTS DE PERMIS DE TAXI - 2018

pour les exercices financiers de 2013-2014 à 2017-2018 selon l'agglomération de taxi

AGGLOMÉRATION			1 avril 2013 au 31 mars 2014			1 avril 2014 au 31 mars 2015			1 avril 2015 au 31 mars 2016			1 avril 2016 au 31 mars 2017			1 avril 2017 au 31 mars 2018			Variation 17-18 / 16-17 %
NUMÉRO	NOM	Quota au 2018-03-31	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	
202606	Vallée-Jonction	4	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
202701	Beauceville	6	5	1	33 000	5	3	10 900	5	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	
202704	Saint-Joseph-de-Beauce	4	3	1	10 000	3	0	N/A	3	1	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	
202710	Tring-Jonction	3	2	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	
202711	Saint-Victor	2	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
202712	Saint-Odilon-de-Cranbourne	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
202801	Lac-Etchemin	2	1	1	25 000	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
202804	Saint-Prosper	4	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
202807	Sainte-Justine	2	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
202809	Saint-Zacharie	4	0	0	N/A	0	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
202810	Saint-Camille-de-Lellis	2	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
202902	La Guadeloupe	5	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
202910	Saint-Georges	28	26	2	66 500	26	1	104 000	26	4	110 000	26	2	119 250	26	1	80 000	-32,9
202915	Saint-Martin	9	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
203001	Lac-Mégantic	6	5	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	
203002	Lambton	5	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
203103	Black Lake	11	4	0	N/A	4	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	2	0	N/A	
203201	Saint-Ferdinand	2	2	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
203205	Plessisville	11	5	0	N/A	5	1	34 500	5	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	
203208	Lyster	3	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
203302	Saint-Gilles	6	2	2	29 950	2	0	N/A	2	0	N/A	2	2	3 000	2	0	N/A	
203306	Saint-Édouard-de-Lotbinière	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
203308	Sainte-Croix	4	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	2	3 000	2	0	N/A	
203309	Laurier-Station	5	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	0	0	N/A	
203310	Saint-Apollinaire	7	2	1	35 100	3	0	N/A	2	0	N/A	2	1	3 000	2	0	N/A	
203408	Pont-Rouge	9	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
203412	Saint-Raymond	11	2	0	N/A	2	0	N/A	2	2	30 000	2	0	N/A	2	1	10 000	
203413	Donnaconna	11	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
203415	Saint-Marc-des-Carières	9	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
203502	Saint-Tite	3	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
203504	Saint-Thècle	3	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	1	N/A	
203602	Saint-Gérard-des-Laurentides	6	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
203703	Saint-Louis-de-France	7	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
203709	Pointe-du-Lac	6	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
203801	Bécancour	11	2	2	47 500	2	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	
203803	Saint-Pierre-des-Becquets	7	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
203901	Sainte-Anne-du-Sault	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
204001	Asbestos	6	3	0	N/A	3	1	6 000	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	
204003	Wotton	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
204005	Danville	4	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
204102	La Patrie	2	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	1	4 000	
204107	Scotstown	2	1	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	

NOTES

Les valeurs moyennes présentées dans ce tableau sont fournies à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de la Commission des transports du Québec. Elles sont compilées à partir des données disponibles et n'incluent pas de valeurs aberrantes (don, roulement, succession, délaissement, etc.). La valeur des transferts englobe la plupart du temps les montants associés aux véhicules, aux équipements et aux parts sociales. Le nombre de transferts indiqué inclut tous les transferts de permis de propriétaire de taxi y compris ceux n'ayant pas été considérés dans le calcul de la moyenne.

Le nombre de permis réfère à tous les permis inclus au quota au 31 mars de chaque année alors que les données sur les transferts et les valeurs moyennes portent sur les transactions effectuées sur les permis réguliers pendant l'exercice financier (du 1er avril au 31 mars).

Les permis de taxi qui ont été délivrés après le 15 novembre 2000 ne sont pas transférables.

Depuis 2018, les permis de taxi réguliers qui ont été spécialisés (limousine) sont présentés à la fin du tableau et ne figurent plus au sein des agglomérations, de plus, certaines données ont été révisées.

TABLEAU ANNUEL DES TRANSFERTS DE PERMIS DE TAXI - 2018

pour les exercices financiers de 2013-2014 à 2017-2018 selon l'agglomération de taxi

AGGLOMÉRATION			1 avril 2013 au 31 mars 2014			1 avril 2014 au 31 mars 2015			1 avril 2015 au 31 mars 2016			1 avril 2016 au 31 mars 2017			1 avril 2017 au 31 mars 2018			Variation 17-18 / 16-17 %
NUMÉRO	NOM	Quota au 2018-03-31	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	
204108	East Angus	12	4	3	N/A	4	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	
204202	Richmond	6	1	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
204203	Valcourt	6	1	1	8 697	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
204204	Windsor	9	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
204302	Waterville	2	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
204402	Coaticook	9	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	
204511	Stanstead	2	2	1	35 000	2	0	N/A	2	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
204513	Magog	16	16	0	N/A	16	0	N/A	16	0	N/A	16	0	N/A	16	0	N/A	
204514	Hatley	2	0	1	16 500	1	1	10 000	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
204601	Bedford	7	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	
204602	Farnham	7	6	0	N/A	6	0	N/A	6	0	N/A	6	0	N/A	6	0	N/A	
204701	Bromont	5	1	0	N/A	2	0	N/A	3	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
204704	Waterloo	11	10	0	N/A	11	0	N/A	10	0	N/A	10	0	N/A	9	0	N/A	
204705	Sainte-Cécile-de-Milton	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
204801	Acton Vale	7	4	0	N/A	4	0	N/A	3	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
204902	Notre-Dame-du-Bon-Conseil	2	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
205002	Nicolet	8	1	0	N/A	1	1	25 000	1	0	N/A	1	0	N/A	1	1	30 000	
205012	Saint-François-du-Lac	4	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
205016	Baie-du-Febvre	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
205017	Odanak	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
205101	Louiseville	7	7	0	N/A	7	0	N/A	7	0	N/A	6	0	N/A	6	0	N/A	
205102	Saint-Alexis-des-Monts	4	4	4	25 000	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	
205107	Maskinongé	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
205201	Berthierville	4	4	1	54 000	3	0	N/A	3	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	
205203	Lavaltrie	11	3	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	5	1	100 000	4	0	N/A	
205205	Saint-Gabriel	8	7	0	N/A	7	4	15 000	7	0	N/A	7	1	12 500	7	0	N/A	
205208	Sainte-Geneviève-de-Berthier	5	2	0	N/A	2	0	N/A	1	0	N/A	2	1	32 000	2	0	N/A	
205209	Saint-Cuthbert	4	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
205210	Mandeville	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
205211	Lanoraie	3	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
205301	Saint-Robert	5	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	0	0	N/A	
205405	Sainte-Madeleine	4	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
205501	Marieville	12	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	
205505	Saint-Césaire	9	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
205601	Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix	6	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
205602	Saint-Alexandre	7	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
205701	Chambly	26	19	0	N/A	18	0	N/A	18	0	N/A	18	0	N/A	15	1	40 000	
205703	Saint-Mathieu-de-Beloeil	2	2	1	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	1	5 000	2	0	N/A	
205704	Saint-Denis-sur-Richelieu	7	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
205901	Sainte-Julie	35	13	2	N/A	13	0	N/A	13	0	N/A	12	0	N/A	12	0	N/A	
205902	Varennes	20	11	1	47 000	11	0	N/A	11	0	N/A	11	1	47 500	11	0	N/A	
205903	Verchères	10	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	

NOTES

Les valeurs moyennes présentées dans ce tableau sont fournies à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de la Commission des transports du Québec. Elles sont compilées à partir des données disponibles et n'incluent pas de valeurs aberrantes (don, roulement, succession, délaissement, etc.). La valeur des transferts englobe la plupart du temps les montants associés aux véhicules, aux équipements et aux parts sociales. Le nombre de transferts indiqué inclut tous les transferts de permis de propriétaire de taxi y compris ceux n'ayant pas été considérés dans le calcul de la moyenne.

Le nombre de permis réfère à tous les permis inclus au quota au 31 mars de chaque année alors que les données sur les transferts et les valeurs moyennes portent sur les transactions effectuées sur les permis réguliers pendant l'exercice financier (du 1er avril au 31 mars).

Les permis de taxi qui ont été délivrés après le 15 novembre 2000 ne sont pas transférables.

Depuis 2018, les permis de taxi réguliers qui ont été spécialisés (limousine) sont présentés à la fin du tableau et ne figurent plus au sein des agglomérations, de plus, certaines données ont été révisées.

TABLEAU ANNUEL DES TRANSFERTS DE PERMIS DE TAXI - 2018

pour les exercices financiers de 2013-2014 à 2017-2018 selon l'agglomération de taxi

AGGLOMÉRATION			1 avril 2013 au 31 mars 2014			1 avril 2014 au 31 mars 2015			1 avril 2015 au 31 mars 2016			1 avril 2016 au 31 mars 2017			1 avril 2017 au 31 mars 2018			Variation 17-18 / 16-17 %
NUMÉRO	NOM	Quota au 2018-03-31	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	
206004	L'Épiphanie	7	3	0	N/A	3	0	N/A	3	2	30 000	3	0	N/A	3	1	35 000	
206007	L'Assomption	16	8	1	35 000	8	0	N/A	8	1	35 000	7	0	N/A	6	0	N/A	
206102	Saint-Thomas	2	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
206103	Saint-Ambroise-de-Kildare	6	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
206203	Saint-Côme	2	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	1	5 000	
206204	Saint Donat	3	3	0	N/A	3	1	8 000	3	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
206205	Saint-Félix-de-Valois	5	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
206206	Saint-Jean-de-Matha	7	5	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	
206207	Saint-Michel-des-Saints	3	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	
206208	Saint-Alphonse-Rodriguez	3	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
206212	Rawdon	9	7	1	21 000	6	0	N/A	6	1	15 000	6	0	N/A	6	0	N/A	
206213	Chertsey	5	1	0	N/A	1	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
206214	Manawan	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
206302	Saint-Calixte	5	4	0	N/A	4	0	N/A	4	1	7 500	3	0	N/A	3	0	N/A	
206303	Saint-Jacques	8	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
206304	Saint-Lin-Laurentides	12	4	0	N/A	3	1	20 000	3	2	60 000	3	0	N/A	3	0	N/A	
206306	Sainte-Julienne	9	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	
206308	Saint-Roch-de-L'Achigan	4	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
206701	Saint-Constant	22	19	0	N/A	17	1	60 000	16	3	63 333	16	1	65 000	16	4	73 500	+13,1
206802	Saint-Bernard-de-Lacolle	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
206804	Saint-Rémi	10	5	1	30 000	5	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	
206810	Hemmingford	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
206811	Napierville	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
206901	Franklin	2	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
206902	Huntingdon	8	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	
206903	Ormstown	8	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	6	0	N/A	8	0	N/A	
207001	Sainte-Martine	4	1	0	N/A	2	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	4	2	32 750	
207104	Saint-Lazare	18	5	0	N/A	7	0	N/A	7	5	90 000	7	0	N/A	6	0	N/A	
207105	Rigaud	6	6	0	N/A	6	0	N/A	6	5	48 600	6	0	N/A	6	1	50 000	
207109	Coteau-du-Lac	14	5	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	7	0	N/A	7	0	N/A	
207203	Kanesatake	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
207205	Oka	5	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
207301	Sainte-Anne-des-Plaines	13	5	4	95 000	6	0	N/A	6	0	N/A	6	0	N/A	6	0	N/A	
207401	Mirabel	28	14	0	N/A	21	0	N/A	20	0	N/A	20	0	N/A	25	0	N/A	
207501	Prévost	8	4	2	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	
207502	Sainte-Sophie	15	6	0	N/A	3	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
207503	Saint-Colomban	7	3	0	N/A	2	1	109 517	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
207601	Grenville	3	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
207701	Saint-Adolphe-d'Howard	5	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
207702	Sainte-Adèle	23	15	2	118 000	15	2	102 500	14	3	108 333	15	0	N/A	15	1	83 000	
207801	Labelle	4	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	3	0	N/A	
207803	Saint-Faustin-Lac-Carré	4	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	2	0	N/A	

NOTES

Les valeurs moyennes présentées dans ce tableau sont fournies à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de la Commission des transports du Québec. Elles sont compilées à partir des données disponibles et n'incluent pas de valeurs aberrantes (don, roulement, succession, délaissement, etc.). La valeur des transferts englobe la plupart du temps les montants associés aux véhicules, aux équipements et aux parts sociales. Le nombre de transferts indiqué inclut tous les transferts de permis de propriétaire de taxi y compris ceux n'ayant pas été considérés dans le calcul de la moyenne.

Le nombre de permis réfère à tous les permis inclus au quota au 31 mars de chaque année alors que les données sur les transferts et les valeurs moyennes portent sur les transactions effectuées sur les permis réguliers pendant l'exercice financier (du 1er avril au 31 mars).

Les permis de taxi qui ont été délivrés après le 15 novembre 2000 ne sont pas transférables.

Depuis 2018, les permis de taxi réguliers qui ont été spécialisés (limousine) sont présentés à la fin du tableau et ne figurent plus au sein des agglomérations, de plus, certaines données ont été révisées.

TABLEAU ANNUEL DES TRANSFERTS DE PERMIS DE TAXI - 2018

pour les exercices financiers de 2013-2014 à 2017-2018 selon l'agglomération de taxi

AGGLOMÉRATION			1 avril 2013 au 31 mars 2014			1 avril 2014 au 31 mars 2015			1 avril 2015 au 31 mars 2016			1 avril 2016 au 31 mars 2017			1 avril 2017 au 31 mars 2018			Variation 17-18 / 16-17 %
NUMÉRO	NOM	Quota au 2018-03-31	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	
207806	Val-David	6	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	
207807	Sainte-Agathe-des-Monts	11	11	0	N/A	11	0	N/A	11	0	N/A	11	0	N/A	11	0	N/A	
207811	Mont-Tremblant	12	11	1	70 000	11	0	N/A	11	0	N/A	10	0	N/A	11	0	N/A	
207812	Sainte-Lucie-des-Laurentides	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
207813	Huberdeau	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
207901	Nominingue	2	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
207903	L'Annonciation	5	5	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	
207904	Mont-Laurier	13	13	0	N/A	13	0	N/A	13	0	N/A	13	0	N/A	13	0	N/A	
207908	Beaux-Rivages	3	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
207909	Ferme-Neuve	4	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
208002	Thurso	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
208007	Papineauville	4	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
208008	Saint-André-Avellin	3	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
208010	Val-des-Bois	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
208101	Aylmer	36	34	6	158 333	34	2	145 000	34	1	185 000	36	1	150 000	36	2	148 500	-1
208103	Buckingham	21	21	0	N/A	21	3	31 120	21	0	N/A	21	0	N/A	21	0	N/A	
208201	La Pêche	19	3	0	N/A	3	0	N/A	3	2	27 500	5	0	N/A	5	0	N/A	
208202	Cantley	5	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
208203	Chelsea	6	6	0	N/A	6	1	13 520	6	0	N/A	6	0	N/A	6	0	N/A	
208204	Pontiac	4	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
208303	Maniwaki	13	10	1	7 500	10	0	N/A	9	2	10 500	8	0	N/A	8	0	N/A	
208305	Wright	3	1	0	N/A	1	1	15 000	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
208402	Mansfield-et-Pontefract	4	2	0	N/A	2	0	N/A	2	2	27 196	2	0	N/A	2	0	N/A	
208403	Shawville	5	3	0	N/A	3	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
208502	Notre-Dame-du-Nord	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
208503	Témiscaming	4	2	0	N/A	2	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
208506	Ville-Marie	9	3	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
208507	Timiskaming	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
208508	Nord-Est-Témiscamingue	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	0	0	N/A	
208701	La Sarre	8	7	0	N/A	8	0	N/A	8	0	N/A	7	0	N/A	6	2	50 000	
208705	Palmarolle	5	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
208804	Barraute	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
208901	Malartic	5	2	1	16 000	3	1	27 000	3	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
208904	Senneterre	3	3	0	N/A	3	3	19 667	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	
208906	Lac-Simon	2	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
208908	Kitcisakik	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
209004	Wemotaci	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
209005	Obedjiwan	N/A	2	0	N/A	1	0	N/A	0	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
209101	Roberval	15	11	1	24 000	11	1	25 000	11	1	10 000	11	1	35 000	12	2	27 500	-21,4
209102	Saint-Félicien	5	3	0	N/A	3	3	33 333	3	6	35 167	3	0	N/A	3	0	N/A	
209105	Mashteuiatsh	8	6	0	N/A	6	0	N/A	6	0	N/A	6	0	N/A	6	0	N/A	
209107	Saint-Prime	2	1	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	

NOTES

Les valeurs moyennes présentées dans ce tableau sont fournies à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de la Commission des transports du Québec. Elles sont compilées à partir des données disponibles et n'incluent pas de valeurs aberrantes (don, roulement, succession, délaissement, etc.). La valeur des transferts englobe la plupart du temps les montants associés aux véhicules, aux équipements et aux parts sociales. Le nombre de transferts indiqué inclut tous les transferts de permis de propriétaire de taxi y compris ceux n'ayant pas été considérés dans le calcul de la moyenne.

Le nombre de permis réfère à tous les permis inclus au quota au 31 mars de chaque année alors que les données sur les transferts et les valeurs moyennes portent sur les transactions effectuées sur les permis réguliers pendant l'exercice financier (du 1er avril au 31 mars).

Les permis de taxi qui ont été délivrés après le 15 novembre 2000 ne sont pas transférables.

Depuis 2018, les permis de taxi réguliers qui ont été spécialisés (limousine) sont présentés à la fin du tableau et ne figurent plus au sein des agglomérations, de plus, certaines données ont été révisées.

TABLEAU ANNUEL DES TRANSFERTS DE PERMIS DE TAXI - 2018

pour les exercices financiers de 2013-2014 à 2017-2018 selon l'agglomération de taxi

AGGLOMÉRATION			1 avril 2013 au 31 mars 2014			1 avril 2014 au 31 mars 2015			1 avril 2015 au 31 mars 2016			1 avril 2016 au 31 mars 2017			1 avril 2017 au 31 mars 2018			Variation 17-18 / 16-17 %
NUMÉRO	NOM	Quota au 2018-03-31	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	Nb Permis 03-31	Nb Transferts	Valeur Moyenne \$	
209201	Normandin	6	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
209307	Hébertville	8	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
209308	Metabetchouan-Lac-à-la-Croix	4	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
209402	Saint-Honoré	4	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
209406	Saint-Ambroise	4	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
209501	Forestville	4	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	
209502	Les Escoumins	7	4	0	N/A	4	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	3	0	N/A	
209601	Chute-aux-Outardes	5	4	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	0	0	N/A	2	0	N/A	
209603	Betsiamites	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
237201	Notre-Dame-du-Mont-Carmel	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
297101	Port-Cartier	8	8	0	N/A	8	2	42 750	8	2	55 800	7	1	54 000	7	0	N/A	
297105	Maliotenam	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
297201	Fermont	3	1	1	35 000	2	0	N/A	2	0	N/A	1	0	N/A	1	0	N/A	
297202	Schefferville	2	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	1	150	2	0	N/A	
297205	Matimekosh	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
297206	Kawawachikamach	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
298102	Havre-Saint-Pierre	5	5	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	5	0	N/A	
298103	Longue-Pointe-de-Mingan	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
298105	Natashquan	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
298106	Mingan	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
298202	La Romaine	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
298203	Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
298204	Blanc-Sablon	3	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
298206	Saint-Augustin	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
298207	Gros-Mécatina	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
299101	Baie-James (Radisson)	2	2	2	N/A	2	0	N/A	2	2	751	2	0	N/A	2	0	N/A	
299103	Lebel-sur-Quévillion	4	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	4	0	N/A	
299104	Mistissini	9	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	1	0	N/A	2	0	N/A	
299106	Chapais	2	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	2	0	N/A	
299108	Ouje-Bougoumou	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
299109	Waswanipi	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
299110	Chisasibi	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
299111	Wemindji	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
299202	Kuujuuaq	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
299203	Inukjuak	2	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A	
Nombre de permis réguliers (incluant quelque 200 permis à terme)			7 758			7 764			7 747			7 736			7 714			
Permis restreints - service pour besoin particulier (transport adapté seulement, hors quota)			259			283			284			313			333			
Limousine		N/A	48	7	165 000	48	2	147 000	48	5	156 667	48	0	N/A	48	1	160 000	-8,5 +5,3
Limousine (permis de taxi spécialisé, inclus dans quotas)			103	6	184 317	105	3	225 000	108	4	169 250	111	3	156 667	125	7	143 400	
Limousine de grand luxe		N/A	153	9	71 000	153	11	46 250	149	7	55 572	150	5	45 100	145	1	47 500	
Autres			2			2			2			2			2			
Nombre total de permis, de transferts et valeur moyenne :			8 323	607	151 292	8 355	555	155 049	8 338	500	154 576	8 360	368	136 311	8 367	376	109 739	-19,5

NOTES

Les valeurs moyennes présentées dans ce tableau sont fournies à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de la Commission des transports du Québec. Elles sont compilées à partir des données disponibles et n'incluent pas de valeurs aberrantes (don, roulement, succession, délaissement, etc.). La valeur des transferts englobe la plupart du temps les montants associés aux véhicules, aux équipements et aux parts sociales. Le nombre de transferts indiqué inclut tous les transferts de permis de propriétaire de taxi y compris ceux n'ayant pas été considérés dans le calcul de la moyenne.

Le nombre de permis réfère à tous les permis inclus au quota au 31 mars de chaque année alors que les données sur les transferts et les valeurs moyennes portent sur les transactions effectuées sur les permis réguliers pendant l'exercice financier (du 1er avril au 31 mars).

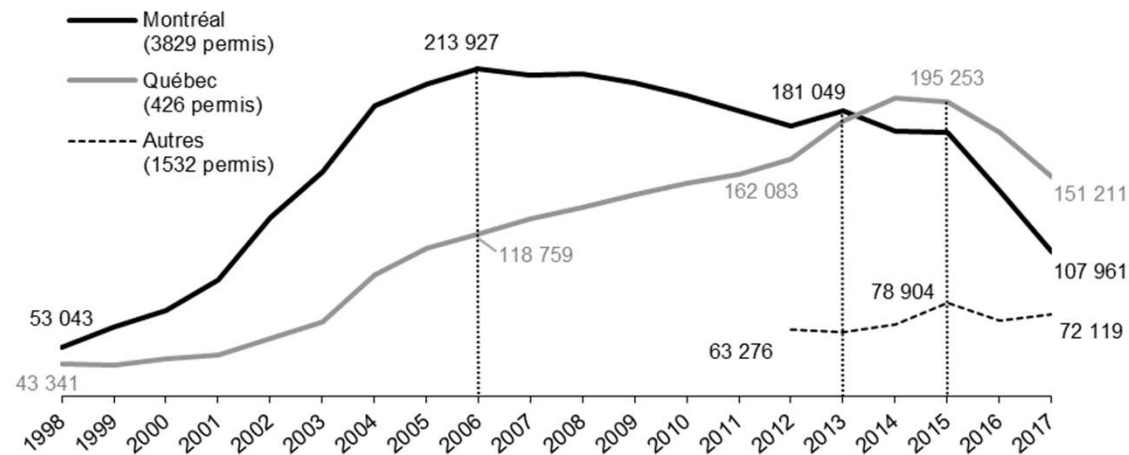
Les permis de taxi qui ont été délivrés après le 15 novembre 2000 ne sont pas transférables.

Depuis 2018, les permis de taxi réguliers qui ont été spécialisés (limousine) sont présentés à la fin du tableau et ne figurent plus au sein des agglomérations, de plus, certaines données ont été révisées.

Annexe 2 : Chute de valeur des permis selon le ministère des Finances

Évolution de la valeur d'échange des permis de taxi – 1998 à 2017

ÉVOLUTION DE LA VALEUR D'ÉCHANGE DES PERMIS DE TAXI ⁽¹⁾
(en dollars)



Note : La ligne « Autres » présente la moyenne de la valeur d'échange sur les territoires non desservis par UBER.

(1) Valeur moyenne annuelle.

Source : CTQ.



Annexe 3 : Liste des recommandations

LISTE DES RECOMMANDATIONS DE L'INDUSTRIE DU TAXI

A) Recommandations portant sur le principe du projet de loi

1. Que l'Assemblée nationale vote contre le principe du projet de loi no 17, *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* ;
2. À défaut,
 - a. que l'Assemblée nationale adopte des amendements visant le maintien d'une gestion de l'offre renouvelée, afin d'assurer la disponibilité et la qualité des services aux citoyens, la pérennité et la modernisation de l'industrie, ainsi que le maintien de la valeur des permis de propriétaire de taxi ;
 - b. que le titre du projet de loi soit modifié ainsi : *Loi concernant le transport par taxi et le transport rémunéré de personnes par automobile* ;
3. À défaut, 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 en 2014-2015 ;
4. Que soit reconnue la véritable valeur marchande totale des permis de propriétaire de taxi professionnel avant l'arrivée d'Uber sur le marché québécois, à savoir approximativement 1,3 milliard de dollars en 2014-2015, valeur devant être indexée pour équivaloir aux dollars d'aujourd'hui ;
5. Que le gouvernement dévoile toutes les études, hypothèses et projections économiques sur lesquelles il s'est basé afin de proposer sa réforme ;

B) La mobilité durable au cœur du débat

1. Que la notion de « mobilité durable » soit introduite dans la législation et donc introduite à l'article 1 de la Loi actuelle ou du projet de loi (référence : Politique de mobilité durable 2030 du ministère des Transports) ;
2. Que le gouvernement s'engage à adopter les mesures pertinentes afin que l'industrie du transport rémunéré de personne maintienne à son niveau actuel ses émissions de gaz à effet de serre ou les diminue, mais ne les augmente pas dans le futur ;
3. Que la législation ou la réglementation prévoie que toute voiture berline faisant du transport rémunéré de personnes, incluant donc autant le taxi professionnel que les nouveaux joueurs, devra être hybride, hybride rechargeable ou entièrement électrique au plus tard dans 24 mois ou à la prochaine date de renouvellement des véhicules selon les règles actuelles ;

C) Des services de transport adapté de qualité, fiables et sécuritaires

1. À des fins de maintien de l'accessibilité et de la qualité du service, de fiabilité et de sécurité, que les services de transport adapté par véhicule automobile (autres qu'autobus ou minibus) soient réservés au taxi professionnel ;
2. Qu'une formation spécialisée soit obligatoire pour les chauffeurs en transport adapté ;
3. Que le gouvernement envisage une formation continue obligatoire à tous les 2 ans pour les chauffeurs en transport adapté ;
4. Que les caractéristiques nécessaires afin qu'une voiture puisse réaliser du transport adapté soient prescrites par règlement du gouvernement, selon les catégories « berline » et « fourgonnette », afin d'intégrer toutes les caractéristiques nécessaires à ce type de service ;
5. Dans le contexte d'un marché réservé au taxi professionnel, que l'accès aux programmes gouvernementaux liés à la transformation des véhicules pour les rendre plus accessibles devienne conditionnel à la réalisation de transport adapté.

D) Des contextes réservés au taxi pour assurer sa pérennité

10. En transport rémunéré de personnes, que les aires d'attentes et les voies réservées soient uniquement réservés au taxi professionnel ;
11. Que les bassins d'attentes liés aux infrastructures nationales ou régionales soient strictement réservés à l'industrie du taxi professionnel ;
12. Que le hélage sur la voie publique et la commande téléphonique soient réservés au taxi professionnel ;
13. Que les contrats de transport de personnes du gouvernement du Québec, des organismes gouvernementaux et des municipalités soient réservés à l'industrie du taxi professionnel ;
14. Que le droit de desservir les lieux reconnus comme infrastructures nationales et régionales à haut niveau d'achalandage ou liés au transport intermodal (aéroports, ports, gares, salles de spectacles, etc.) soit réservé prioritairement au taxi professionnel ;
15. Que la plaque de taxi professionnel soit maintenue comme identifiant supplémentaire pour les voitures de taxi et les limousines, notamment pour les contextes des voies réservées, des postes d'attente et des lieux réservés ;
16. Que la possibilité de convenir par contrat écrit d'un tarif de transport différent du tarif du gouvernement soit maintenue pour le taxi professionnel ;
17. Que les programmes gouvernementaux visant la modernisation de l'industrie du taxi (technologies, électrification, image de marque, etc.) soient explicitement destinés à l'industrie du taxi professionnel ;

18. Que les programmes gouvernementaux soient adaptés et mieux financés pour faciliter l'interconnexion des applications mobiles de l'industrie du taxi professionnel, le développement des images de marque nationales, urbaines ou régionales et l'électrification du service.

E) Une simplification réglementaire à l'avantage de tous

13. Que la limite des territoires de desserte applicables à tous soit la limite des municipalités, dans le cas d'agglomérations urbaines, et des MRC, dans le cas des régions ;
14. Que le territoire de desserte envisagé par tout transport de personne soit validé par la Commission des transports du Québec, notamment afin d'assurer une disponibilité et une qualité du service partout au Québec ;
15. Que la Commission des transports du Québec établisse un prix de référence uniforme pour tout le transport rémunéré de personnes ;
16. 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* ;
17. Que la formation obligatoire à l'obtention d'un permis de chauffeur soit établie à 35 heures et standardisée pour l'ensemble du territoire du Québec (service à la clientèle et technologies) ;
18. Que les critères afin qu'une voiture soit autorisée à faire du transport rémunéré de personnes soient uniformes et permettent d'offrir le service (hauteur, empattement, véhicules atypiques, etc.) ;
19. Que la vérification biannuelle par un corps policier des antécédents judiciaires soit obligatoire pour toutes les personnes désirant travailler dans l'industrie ;
20. Que toutes les personnes qui ont bénéficié d'une absolution ou d'un pardon ne soient pas être considérées comme ayant des antécédents judiciaires ;
21. Que les règles fiscales liées à l'enregistrement des ventes et la connexion à Revenu Québec soient obligatoires et uniformes pour tous ;
22. Que le gouvernement renforce significativement ses contrôles en matière de transport illégal urbain ou régional ;
23. À des fins de qualité du service et de sécurité,
 - a. Que le permis de chauffeur de taxi (classe 4C) soit maintenu, aux mêmes conditions, afin de réaliser du transport rémunéré de personnes ;
 - b. Que la vérification mécanique des véhicules soit annuelle ;

24. Qu'il n'y ait qu'une seule catégorie d'intermédiaires, répartiteurs ou répondants, détenant tous les mêmes possibilités, tous assujettis aux mêmes contrôles du gouvernement et bénéficiant des mêmes possibilités et mesures transitoires de reconnaissance du gouvernement.

F) Une gestion de l'offre renouvelée et moderne

6. Que la notion de « besoins de la population » soit maintenue dans la législation et donc introduite à l'article 1 du projet de loi (référence : article 1 de la *Loi concernant les services de transport par taxi*) ;
7. Que la notion de « nombre maximal de voitures en simultané par territoire » soit introduite dans la législation afin d'assurer une gestion de l'offre renouvelée sans constituer une barrière à l'entrée ;
8. En plus du maintien des permis de propriétaires de taxi transférables actuels, que le gouvernement émette au maximum 835 permis temporaires de 5 ans et non transférables pour permettre à un nombre équivalent de voitures des nouveaux joueurs d'œuvrer dans les différents territoires ;
9. Que le nombre maximal de voitures en simultané par territoire soit réparti et réévalué périodiquement par la Commission des transports en fonction des besoins de la population de chaque territoire de desserte, sans dépasser un ajustement de 10 % par année globalement et par territoire ;
10. Que les permis de propriétaire de taxi transférables puissent désormais être loués indépendamment des voitures.

G) Des compensations équitables

7. Que le gouvernement verse immédiatement la compensation de 250 millions de dollars prévue au dernier budget afin de compenser la perte de valeur des permis de propriétaire de taxi, de la manière suivante :
 - un montant égal par permis ;
 - jusqu'au maximum de la valeur marchande indexée de 2014-2015 ;
 - en tenant compte de la compensation reçue en 2018-2019 seulement pour établir ce maximum ;
 - sans aucune renonciation des titulaires de permis ;
8. Que la notion de « respect de l'équité envers les titulaires qui exploitent tout permis » au moment de la mise en œuvre des mesures proposées soit maintenue dans la législation et donc introduite à l'article 1 du projet de loi (référence : article 89.1 de la *Loi concernant les services de transport par taxi*) ;
9. Par équité entre tous les joueurs de l'industrie :
 - a. que la redevance prévue à l'article 257 du projet de loi, applicable à toutes les courses, soit d'un minimum de 1,53 \$ par course ;
 - b. que cette redevance soit maintenue pour toute la période permettant d'atteindre les sommes nécessaires à une compensation équivalente à la pleine valeur marchande indexée de chaque permis de propriétaire de taxi en 2014-2015 ;

- c. c. Que la compensation visant le détenteur de chaque permis de propriétaire au moment de la présentation du projet de loi soit versée immédiatement à la sanction dudit projet de loi ;
 - d. À défaut de verser immédiatement cette portion de la compensation,
 - i. que le gouvernement verse annuellement les montants perçus pour la compensation aux titulaires de permis de propriétaire, au prorata de la valeur marchande 2014-2015 de chaque permis, estimée par la Commission des transports du Québec ;
 - ii. que les personnes qui étaient titulaires d'un permis de propriétaire de taxi à l'adoption du projet de loi et réalisant toujours des services de taxi professionnel soient exemptés de remettre la compensation perçue au gouvernement ;
 - iii. que ces montants soient comptabilisés comme compensation reçue en tant qu'une partie de la compensation totale à recevoir ;
10. Que tout montant réservé par le gouvernement pour des motifs humanitaires soit prioritairement et immédiatement affecté à du soutien en planification financière, en orientation professionnelle et en prévention du suicide ;
11. Notamment à des fins fiscales,
- que la valeur d'acquisition de chaque permis inscrite aux archives de la Commission des transports du Québec soit reconnue en cas d'absence de pièce justificative suffisante ;
 - qu'une valeur d'acquisition minimale (prix plancher) soit établie par la Commission des transports du Québec afin de couvrir les situations exceptionnelles telles que le legs de permis ;
12. Afin d'assurer une transition harmonieuse,
- que le délai de mise en vigueur de la nouvelle loi soit de deux ans ;
 - qu'un comité national de transition du taxi soit constitué, sur la base de la participation à la rencontre consultative du ministère des Transports du 2 mai 2019, afin d'agir comme canal d'information de l'industrie et de proposer les mesures nécessaires en cas de problèmes liés à la transition.