

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ
DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Document d'information sur le transport rémunéré de
personnes par automobile

HIVER 2016





TABLE DES MATIÈRES

Consultation.....2

Encadrement actuel de l'industrie du taxi, statistiques et rôles du Ministère et des
principaux organismes concernés.....4

Expériences étrangères6





CONSULTATION

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

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

Le présent document n'est pas exhaustif. Il vise à faire ressortir les principaux enjeux afin de faciliter les délibérations au cours de la commission. Il présente également quelques statistiques, des expériences étrangères, ainsi que le rôle du Ministère et des principaux organismes concernés.

Ainsi, quatre grands enjeux devraient guider la consultation sur le transport rémunéré de personnes par automobile.

1. Le maintien des responsabilités de l'État pour assurer la sécurité des usagers

La sécurité des usagers dans les transports est la responsabilité première de l'État. Pour le transport par taxi, le gouvernement a fixé des exigences qui portent sur différents éléments, dont la vérification des antécédents judiciaires, la formation obligatoire, l'obtention d'une couverture d'assurance adéquate, un âge maximal pour le véhicule et une inspection mécanique deux fois par année.

- Ces normes devraient-elles être applicables à tout type de transport rémunéré de personnes par automobile?
- Ces normes devraient-elles être plus sévères ou plus souples?
- Est-ce qu'une formation devrait être exigée à l'ensemble des conducteurs rémunérés de personnes par automobile?

2. L'amélioration des services offerts à la clientèle

En plus des courses traditionnelles de taxi, cette industrie est également impliquée dans le transport collectif et accessible partout au Québec. À titre d'exemple, plus de 45 municipalités régionales de comté ont des contrats avec des taxis pour du transport collectif. Hors des grands centres, plus de 40% des déplacements des personnes handicapées sont effectués par taxi ou par taxi accessible. La qualité des services est donc essentielle, mais celle-ci peut parfois s'avérer inégale.

- Comment réviser l'encadrement du transport rémunéré des personnes afin de permettre la compétitivité et, en parallèle, l'amélioration des services?
- Quel devrait être le rôle du gouvernement en matière d'amélioration de la qualité des services, notamment dans le transport adapté?

- 
- Au-delà de l'amélioration des services, est-ce que le gouvernement devrait s'assurer de la protection du consommateur, notamment en matière de tarification?

3. La mise en place d'un environnement d'affaires équitable

Présentement, l'industrie du taxi doit se soumettre à un encadrement et à des exigences qui ont un coût. Cette situation est exacerbée par le fait que les permis de propriétaire de taxi sont transigés sur un marché secondaire qui n'est pas sous le contrôle du gouvernement. La valeur des transactions des permis de propriétaire de taxi en vente sur le marché secondaire varie selon l'agglomération de taxi, et selon l'offre et la demande. Enfin, le gouvernement devra mettre en place des outils de contrôle appropriés afin de s'assurer que le nouvel encadrement sera respecté par tous.

- Comment le gouvernement doit-il contrôler l'offre en transport? Doit-il plutôt laisser le libre marché opérer?
- Quelles devraient être les actions gouvernementales liées au marché secondaire de la revente de permis de propriétaire de taxi?
- Quelles mesures le gouvernement devrait-il adopter pour faire en sorte que toutes les formes de transport rémunéré de personnes soient assujetties à des structures d'affaires équitables / similaires?

4. L'émergence de nouveaux modèles d'affaires facilitée par l'arrivée de nouvelles technologies

L'arrivée de nouvelles technologies, permettant de jumeler des chauffeurs à des clients potentiels, a favorisé le développement de services de transport à l'écart de l'encadrement actuel prévu pour les services de taxis traditionnels. Ces technologies modifient les façons de faire, car elles obligent le paiement électronique pour toutes les transactions, favorisent la qualité des services par la rétroaction du client et fixent le prix d'une course en fonction de l'offre et de la demande.

- Le gouvernement doit-il encadrer ces nouvelles technologies dans le domaine du transport rémunéré des personnes?
- Quelles actions devrait entreprendre le gouvernement afin de favoriser le déploiement de nouvelles technologies en matière de transport rémunéré de personnes par automobile?



ENCADREMENT ACTUEL DE L'INDUSTRIE DU TAXI, STATISTIQUES ET RÔLES DU MINISTÈRE ET DES PRINCIPAUX ORGANISMES CONCERNÉS

La Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01) prévoit un encadrement pour le transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, lequel prévoit notamment :

- un permis de propriétaire de taxi, délivré par la Commission des transports du Québec (CTQ). La Loi limite un titulaire à 20 permis au maximum;
- un permis de conduire de la classe 4C (nécessitant un test visuel et un rapport médical) conditionnel à l'obtention d'un permis de chauffeur de taxi;
- un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi requis dans les grandes villes pour effectuer des services de répartition d'appels ou d'autres services de même nature. L'usage d'applications mobiles n'est pas interdit par la Loi;
- un quota de permis de propriétaire de taxi dans chacune des 324 agglomérations de taxi;
- une tarification établie par la CTQ :
 - o 3,45 \$ au départ; 1,70 \$ par kilomètre avec le client; 0,63 \$ par minute d'attente; taxes incluses;
- une vérification obligatoire des antécédents judiciaires lors de la délivrance et du renouvellement du permis de chauffeur de taxi;
- une formation obligatoire prévue, laquelle diffère selon les régions;
- une inspection mécanique obligatoire du véhicule deux fois par année. Un taxi ne peut avoir plus de 10 ans au Québec (8 ans à Montréal).

L'industrie du taxi est composée¹ de :

- 8 365 permis de propriétaire de taxi au Québec, dont 4 522 à Montréal;
- 6 555 titulaires de permis de propriétaire de taxi, dont 6 459 n'ont qu'un seul permis.
- quelque 20 600 titulaires de permis de chauffeur de taxi.

¹ Sources : Commission des transports du Québec, Bureau du taxi de Montréal et Société de l'assurance automobile du Québec.



La Loi concernant les services de transport par taxi s'applique partout au Québec. Seule la Ville de Montréal a adopté son propre règlement en matière de taxi. Le Règlement sur les services de transport par taxi s'applique partout ailleurs au Québec.

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) est responsable de l'encadrement légal et des programmes d'aide. L'industrie du taxi bénéficie de certains programmes d'aide, dont les programmes portant sur le transport collectif régional (taxibus), l'adaptation des taxis et le financement du transport adapté. Plus de 80 % du transport adapté au Québec est effectué par des chauffeurs de taxi.

Commission des transports du Québec

La Commission des transports du Québec (CTQ) est responsable notamment de la délivrance, du renouvellement, de la suspension ou de la révocation des permis de propriétaires de taxi. Elle délivre aussi les permis d'intermédiaire en service de transport par taxi. La CTQ peut créer, scinder, délimiter ou fusionner les agglomérations de taxi. Elle fixe également le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi pour chacune des agglomérations. Enfin, elle établit la tarification du transport par taxi.

Société de l'assurance automobile du Québec

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) délivre les permis de chauffeur de taxi à l'extérieur de l'île de Montréal et encadre l'immatriculation des véhicules de taxi et de limousines. Elle assure la vérification des antécédents judiciaires lors de la délivrance et du renouvellement du permis pour tous les chauffeurs de taxi à l'extérieur de l'île de Montréal.

Contrôle routier Québec

Contrôle routier Québec (CRQ) est une agence d'application de la loi rattachée à la SAAQ. CRQ a pour mission d'assurer la surveillance et le contrôle du transport routier des personnes et des biens. En 2015, il a effectué quelque 170 saisies de véhicules de chauffeurs illégaux.

Bureau du taxi de Montréal²

Le Bureau du taxi de Montréal (BTM) est une société paramunicipale depuis le 1^{er} janvier 2014. Sa mission est de développer l'industrie du transport par taxi et par limousine de Montréal, d'offrir des services à cette industrie, d'encadrer et d'améliorer ce service, la sécurité des chauffeurs et des usagers ainsi que les compétences des chauffeurs. Le BTM a le mandat d'administrer les examens, de délivrer et de renouveler

² Source : Site Web du BTM.

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8177,92111595&_dad=portal&_schema=PORTAL



les permis de travail de taxis et de limousines. Il assure également le respect des lois et règlements relatifs au transport par taxi et par limousine. De plus, il reçoit et traite les plaintes du public et de l'industrie du taxi, et maintient un haut niveau de concertation avec les intervenants de cette industrie. En 2015, le BTM a effectué quelque 600 saisies de véhicules de chauffeurs illégaux.

EXPÉRIENCES ÉTRANGÈRES

La revue des expériences étrangères permet d'observer deux grands courants, soit l'interdiction des services de type UBER X par certains États, provinces ou pays et la mise en place, par d'autres, d'une réglementation permettant ce type d'activité. Au Québec, l'encadrement du transport par taxi relève du gouvernement du Québec.

À titre d'exemple, les villes d'Edmonton et de Chicago ont mis en place une réglementation permettant d'encadrer les services de type UBER X.

Edmonton

Une nouvelle classe de service de transport a été créée, sous le nom de « Private Transportation Providers » (PTP). La nouvelle réglementation entrera en vigueur le 1^{er} mars 2016.

Tarifs et usage des postes d'attente

La réglementation prévoit que les taxis et les fournisseurs de transport privé devront respecter un tarif de base de 3,25 \$ pour des courses qui sont commandées par une application mobile ou par contrat écrit. Seuls les taxis traditionnels pourront accueillir des clients qui les ont hélés de la rue et utiliser les postes d'attente de taxis.

Permis

La Ville d'Edmonton encadre le transport rémunéré de personnes par automobile sur son territoire et met en place un système afin de s'autofinancer pour l'administration et les opérations de contrôle.

- L'entreprise PTP devra payer un permis d'exploitation de 50 000 \$ par année à la Ville et un montant de 20 000 \$ pour alimenter un Fonds sur le transport adapté.
- Une taxe de 0,06 \$ par course sera payée par les utilisateurs, basée sur une liste que l'entreprise doit fournir à la Ville.

Sécurité

Afin d'assurer la sécurité des passagers et des chauffeurs, la Ville d'Edmonton exigera pour les taxis et les PTP :

- une preuve de couverture d'assurance adéquate pour une activité commerciale;

- 
- la vérification des antécédents judiciaires;
 - l'inspection mécanique annuelle par un garagiste certifié.

Amendes

Une personne sera passible d'une amende de 5 000 \$ si elle offre du transport rémunéré de personnes illégalement.

Chicago

La Ville de Chicago a réglementé les « Transportation Network Providers » (TNP). La réglementation est entrée en vigueur le 2 septembre 2014. Un TNP fournit des services de transport rémunéré préarrangés ou réservés par l'intermédiaire d'une application qui jumelle un passager à un chauffeur. Chacun des TNP doit avoir un permis, et celui-ci n'est pas transférable. Le permis est annuel et peut comprendre deux classes (A et B), selon que les chauffeurs travaillent à temps partiel ou à temps complet. Une entreprise peut obtenir les deux classes de permis.

Cet encadrement vise :

- des courses sécuritaires, en exigeant des TNP d'obtenir un permis, de faire la vérification des antécédents judiciaires, d'assurer la formation des chauffeurs, une inspection des véhicules et une couverture d'assurance adéquate;
- la protection du consommateur, en encadrant la tarification dynamique (*surge pricing*) en obligeant l'affichage dans l'application du multiplicateur utilisé et de l'estimation du coût de la course en dollars, en exigeant que l'information du 311 (site Web de la Ville) soit incluse dans l'application, et en s'assurant que les courses sont effectuées par des véhicules et chauffeurs autorisés.

Il prévoit notamment :

- l'obtention d'un permis pour l'entreprise, qui peut s'élever à 25 000 \$ et des frais administratifs de 0,02 \$ par course;
- une formation obligatoire des chauffeurs;
- une vérification des antécédents judiciaires et tests de dépistage de drogues;
- une limite du nombre d'heures de conduite (10 heures par période de 24 heures);
- une inspection mécanique du véhicule et l'âge maximal prescrit (pas plus de 6 ans pour la Classe B);
- une taxe de transport (City of Chicago Ground Transportation Tax Rate) (Classe A : 0,40 \$ par course; Classe B : 0,80 \$ par course);
- une taxe pour les aéroports de O'Hare, Midway et du centre de congrès (Classe A : 5,40 \$ par course; Classe B : 5,80 \$ par course);
- une contribution au Fonds pour les véhicules adaptés (Classe A : 0,10 \$ par course; Classe B : 0,20 \$ par course);

- une couverture d'assurance d'au moins 1 million de dollars en tout temps (avant, pendant et après la course).

Toronto et Waterloo

Lors de la séance du 30 septembre 2015, le conseil municipal de la Ville de Toronto a demandé un encadrement équitable pour tous les fournisseurs de transport rémunéré de personnes, y compris les taxis, les limousines et les autres services semblables. La Ville doit soumettre une proposition au « Licensing and Standards Committee » en avril 2016.

Dans le cadre de la révision de l'encadrement du taxi, la Ville a prévu des ateliers de consultation avec les principaux intervenants. En fonction des recommandations qui seront déposées au mois d'avril 2016, le conseil municipal décidera si des modifications réglementaires sont requises.

En attendant de recevoir les recommandations, les autorités de la Ville de Toronto ont décidé de réduire les tarifs transport par taxi (de 4,25 \$ à 3,25 \$ pour le prix de départ) à l'automne 2015 afin de rendre l'industrie du taxi plus compétitive. De plus, la Ville doit vérifier auprès de la « Financial Services Commission of Ontario » si des produits d'assurance peuvent couvrir les « Transportation Network Companies » (TNC).

S'il existe des produits d'assurance, les exigences potentielles que les TNC devraient respecter pourraient être :

- une couverture d'assurance adéquate;
- une vérification des antécédents judiciaires et du dossier de conduite;
- une inspection mécanique des véhicules, selon les mêmes exigences que les taxis.

De plus, les TNC devraient :

- fournir la documentation pertinente afin que la Ville s'assure du respect de la réglementation;
- payer des frais pour obtenir un permis, soit un prix fixe ou selon le nombre de courses, ou une combinaison des deux, de façon à couvrir les frais que la Ville a engagés pour créer, administrer et contrôler la nouvelle catégorie de permis de TNC. Les permis de TNC pourront être révoqués en cas de non-respect de la réglementation.

Quant à la Ville de Waterloo, elle est également en période de consultation. Selon les scénarios les plus optimistes, Waterloo tiendra des consultations publiques en février et en mars 2016, et adoptera la nouvelle réglementation en 2016. Toutefois, Waterloo mentionne qu'elle observe de près les décisions de la Ville de Toronto et qu'elle pourra s'ajuster selon les orientations retenues. Entre autres, elle prévoit la création d'une classe de « taxis auxiliaires », en plus des taxis traditionnels. La vérification des antécédents judiciaires, la connaissance de la langue anglaise et une couverture d'assurance adéquate seront considérées. Enfin, la Ville se réservera le droit d'inspecter les véhicules.





Transports,
Mobilité durable
et Electrification
des transports

Québec

