

## **PROJET DE LOI 100 : UBER ET LA MODERNISATION DE L'INDUSTRIE DU TAXI AU QUÉBEC**

FÉVRIER 2017 – Alexandra Duchesne

### UBER ET SES IMPLICATIONS POUR L'INDUSTRIE DU TAXI AU QUÉBEC

Dès son arrivée au Québec en 2013, la multinationale californienne Uber fait l'objet de nombreux débats au sein de l'espace public. Contrairement aux chauffeurs de l'industrie traditionnelle du taxi, les chauffeurs d'Uber, considérés comme travailleurs autonomes, pratiquent sans posséder de permis de classe 4C, sans l'achat ou location légale d'un permis de taxi et sans payer les mêmes taxes et impôts que leur concurrence (Dutrisac & Rettino-Parazelli, 2016). De ce fait, la légalité fiscale des activités d'Uber est remise en cause par les différents acteurs de l'industrie traditionnelle du taxi qui subissent d'importantes répercussions économiques depuis l'arrivée de ce nouveau modèle.

Le 12 mai 2016, le gouvernement libéral de Philippe Couillard dépose le projet de loi 100 visant notamment la soumission de tous les services de transport par taxi à un régime commun et légal, ainsi que leur modernisation (Transport, Mobilité durable et Électrification des transports du Québec, 2016). Le 8 juin 2016, le ministre des Transports Jacques Daoust propose l'amendement 33 permettant la création d'un permis intermédiaire distinct, ainsi que la mise en place d'un projet pilote négociable en 90 jours entre Uber et le gouvernement du Québec (Québec, 2016, chap. 12, art. 89.1.). La version finale de la loi 100 qui est adoptée par l'Assemblée nationale le 10 juin 2016, ainsi que l'entente entre Uber et le gouvernement en septembre 2016 ne font pas l'unanimité chez les acteurs concernés.

### LE PROJET DE LOI 100

Le projet de loi 100 présenté par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports Jacques Daoust, entré en vigueur le 8 septembre 2016, modifie de nombreuses lois, telles que la loi sur le ministère des Transports (chapitre M-28), la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01) et la Loi sur les transports (chapitre T-12) (Québec, 2016, 3). Les principales modifications visent à adapter les législations existantes en fonction de la nouvelle gestion de l'offre et des nouvelles réalités technologiques qui transforment l'industrie québécoise du taxi.

Parmi les principales propositions de la loi 100 se trouve la mise en application de sanctions pénales et administratives plus sévères visant à décourager le transport illégal, telles que la saisie des véhicules pour une durée de 7 jours et l'augmentation des amendes (Transport, Mobilité durable et Électrification des transports du Québec, 2016). Le projet de loi inclut également « la révision du nombre d'agglomérations de taxis, la révision des quotas de permis, ce qui permettrait d'en ajouter de nouveaux, l'obligation d'offrir le paiement électronique aux usagers [et] la révision des tarifs [...] en plus d'une modulation autorisée pour les courses commandées par application mobile » (Transport, Mobilité durable et Électrification des transports du Québec, 2016).

L'amendement 33, qui modifie l'article 89.1 de la Loi concernant les services de transports par taxi, encourage l'innovation au sein de l'industrie en attribuant au ministre le pouvoir d'établir des normes ou des règles distinctes permettant la mise en œuvre de projets pilotes. La proposition stipule également que le cadre normatif d'un

## FICHE SYNTHÈSE

Titre de la publication, auteur

projet pilote doit être juste et équitable envers tous les chauffeurs de taxi, que le ministre peut en tout temps modifier le projet ou le faire cesser et que la durée maximale de celui-ci est de trois ans (Québec, 2016). Cet amendement du ministre Daoust répond au projet pilote proposé par Uber le 2 juin 2016 en reportant de 90 jours l'entrée en vigueur de la loi 100. L'objectif étant d'arriver à une entente bilatérale avec l'entreprise et de lui permettre de régler ses litiges avec Revenu Québec (Transports, Mobilité durable et Électrification des transports du Québec, 2016).

L'entente entre Uber et le nouveau ministre des Transports Laurent Lessard, signée le 9 septembre 2016, se résume en neuf principaux volets (Québec, 2016, chap. 2.):

- l'obligation pour l'entreprise d'obtenir un permis intermédiaire en service de transport par taxi (art.2.1) et la délivrance par le gouvernement de 300 permis de propriétaire de taxi (art. 2.2);
- la détermination d'une redevance de 0,07 \$ par course à l'industrie traditionnelle du taxi ainsi que d'une redevance de 0,90 \$ au gouvernement pour chaque course qui s'effectue durant les 50 000 premières heures de la semaine et l'augmentation de ces redevances à 1.10 \$ pour toute heure supplémentaire (art.2.2);
- la possession obligatoire d'un permis de classe 4C pour tous les chauffeurs (art. 2.3);
- la vérification des antécédents judiciaires des chauffeurs (art. 2.4) et leur formation obligatoire (art. 2.5);
- l'immatriculation conforme des véhicules de tous les partenaires-chauffeurs (art. 2.6) et leur inspection préalable afin d'assurer la sécurité des usagers (art. 2.7);
- l'élaboration d'une entente avec Revenu Québec (art. 2.8);
- un tarif de base de 3,45 \$ pour chaque course — excepté en cas de force majeure — (art. 2.10);
- la soumission de rapports mensuels au ministère des Transports (art. 2.11);
- l'utilisation obligatoire de l'application mobile pour chaque course (art. 2.12).

## DES POSITIONS DIVERSES

De nombreux acteurs associés à l'industrie du taxi s'opposent publiquement à la loi 100 telle qu'elle est amendée ainsi qu'à l'entente entre le gouvernement et Uber. Parmi les principaux opposants se trouvent la Fédération des travailleurs du Québec (FTQ), le Regroupement des travailleurs autonomes Métallos (RTAM), le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT), qui représente 6000 des 8200 détenteurs de permis de taxi au Québec, et le Front commun des taxis (FCT), créé en réaction à l'entente entre le gouvernement et Uber. Ces acteurs craignent la dévaluation des permis de taxi, critiquent la création des permis intermédiaires, contestent l'apparition de deux régimes réglementés distinctement et la légalité de l'entente en raison des litiges fiscaux de la multinationale (Saint-Arnaud, 2016).

Cependant, d'autres acteurs, tels que Téo Taxi, l'Aile jeunesse du parti libéral et la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, félicitent la décision du gouvernement Couillard. Selon eux, l'entente entre le gouvernement et Uber favorise l'usager en offrant une plus grande diversité des services et en s'adaptant à « l'émergence de nouveaux modèles économiques » (Fédération des chambres de commerce du Québec, 2016).

## REMISES EN QUESTION DU PROJET DE LOI 100

La loi 100 et l'entente entre la multinationale Uber et le gouvernement libéral du Québec s'inscrivent dans une optique d'innovation et de modernisation de l'industrie du taxi. Cependant, si l'ouverture du marché engendre une plus grande variété de choix pour les usagers, certains acteurs remettent en question l'équité des législations envers les différents services et modèles. Effectivement, l'amendement de la loi 100 par Jacques Daoust offre au ministre un pouvoir décisionnel majeur dans le développement de l'enjeu. Les recours juridiques du Front commun des taxis à la Cour supérieure du Québec soulèvent également l'ambiguïté légale du processus de négociation et de mise en oeuvre du projet pilote en raison des accusations d'évasion fiscale et des activités illégales d'Uber jusqu'en octobre 2016.

## FICHE SYNTHÈSE

Titre de la publication, auteur

Parmi les débats publics se retrouve également l'enjeu sur la sécurité des usagers d'Uber, ainsi que l'existence d'une dichotomie entre le discours d'une économie de partage et les intérêts privés de la multinationale américaine.

Une analyse factuelle du projet pilote jusqu'en octobre 2017 permettra de déterminer la portée réelle des différents impacts économiques et sociaux occasionnés par l'arrivée d'Uber sur le marché québécois.

### Références bibliographiques et informations utiles

#### ARTICLES DE QUOTIDIEN EN LIGNE

Dutrisac, Robert et Karl Rettino-Parazelli, « Les chauffeurs de taxi ne seront pas perdants, affirme Québec », *Le Devoir*, 9 septembre 2016, URL [disponible ici](#)

Saint-Arnaud, Pierre, « Uber: le front commun du taxi fait la grève », *Le Devoir*, 5 octobre 2016, URL [disponible ici](#)

#### PAGE WEB

Fédération des chambres de commerce du Québec, 2016, URL [disponible ici](#)

Transports, Mobilité durable et Électrification des transports du Québec, 2016, URL [disponible ici](#)

Transports, Mobilité durable et Électrification des transports du Québec, 2016, URL [disponible ici](#)

#### PROJETS DE LOI, LOI, ENTENTE

Québec, *Entente entre le gouvernement du Québec et Uber*, Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 9 septembre 2016.

Québec, *Loi concernant les services de transport par taxi, Chapitre S-6.01 à jour au 1er novembre 2016*, Éditeur officiel du Québec, 2016, chap. 12, art. 89.1.

Québec, *Projet de loi n°100: Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi*, Éditeur officiel du Québec, 2016.

#### Publié par :

Observatoire des politiques publiques  
de l'Université de Sherbrooke  
2500, boul. de l'Université  
Sherbrooke, Qc, J1K 2R1  
+ 1 (819) 821-8000 poste 63622

#### Contact :

Annie Chaloux  
Annie.Chaloux@USherbrooke.ca

<http://opus.recherche.usherbrooke.ca>

Cette fiche synthèse est basée sur les travaux de l'Observatoire des politiques publiques de l'Université de Sherbrooke (OPPUS), dans le cadre d'un cours donné par la professeure Annie Chaloux. Les points de vue exprimés dans cette fiche sont ceux de l'auteure et ne reflètent pas nécessairement le point de vue ou l'opinion de l'OPPUS et de ses partenaires.