

PREUVE DE CETAC

PHASE 3

R-4045-2018

Dans le cadre de son intervention à la phase 3 de ce dossier, CETAC a annoncé qu'elle ferait la démonstration et la preuve que la chaleur générée par les serveurs des consommateurs du tarif CB peuvent être utilisés à plusieurs fins et qu'en conséquence, il y aurait lieu de préserver une partie du bloc dédié pour les projets présentés avec une récupération de la chaleur créée par les serveurs de ces consommateurs.

À cet effet, CETAC dépose à la régie plusieurs articles parus au cours des dernières années, soit :

- 1- Article publié par Futura Sciences le 20 novembre 2019
- 2- Article intitulé «Recycler la chaleur en électricité avec les liquides ultraconfinés» provenant du CNRS en date du 29 octobre 2019
- 3- Article de Fonds Écoleader intitulé «Valorisation de l'énergie : Récupération de chaleur»
- 4- Article de l'Université de Sherbrooke intitulé «Récupération des rejets thermiques pour la production de chaleur et de froid avec une machine à absorption» publié en 2010
- 5- Article publié par Aerzen intitulé «Les concepts de récupération de chaleur Aerzen»
- 6- Article de PhareClimat intitulé «Chauffer une serre à l'année grâce à la récupération de chaleur résiduelle»
- 7- Article de Radio-Canada intitulé «Des Serveurs informatiques pour chauffer l'Université Laval» publié le 18 juin 2019

CETAC démontrera que la récupération de chaleur est connue et utilisée dans plusieurs domaines et est profitable à la population en général.

De plus, suite aux réponses aux DDR par le Distributeur, CETAC a l'intention de démontrer que la position du Distributeur a pour but d'éliminer à moyen ou long terme le bloc dédié ainsi que le bloc utilisé par les consommateurs du tarif CB, y incluant l'énergie déjà attribué aux abonnements existants.

CETAC est d'avis et démontrera que la position du Distributeur fait en sorte qu'il sera impossible pour un consommateur du tarif CB de vendre ses actifs puisque la position du Distributeur fait en sorte que le bloc dédié et le bloc déjà acquis aux abonnements cessera d'exister dans le temps lorsque les consommateurs cesseront d'utiliser l'énergie.

CETAC présentera sa position à l'effet que les conditions de service du Distributeur devraient prévoir diverses règles pour que l'abonnement d'un consommateur puissent être transférée à un tiers, lequel devra évidemment respecter les conditions de service du tarif CB.

CETAC est d'avis que le système ainsi créé limitant la quantité de puissance pour les consommateurs a créé un système assimilable à un système de quota et qu'il serait inapproprié et illégale de ne pas pouvoir permettre à un consommateur de pouvoir céder son abonnement à un tiers désirant se porter acquéreur des actifs ou d'une partie des actifs de ce consommateur.

D'ailleurs, dans le cadre d'un système de quota tel que créé, le seul fait de détenir un abonnement pourrait devenir un actif en soi qu'un consommateur devrait pouvoir céder à un tiers.

Un système de quota est ainsi créé, par une loi ou autrement, lorsque la production d'un produit est limitée ou lorsque, comme dans le présent cas, l'achat de puissance électrique est limité.

CETAC a également constaté que la position du Distributeur aura pour effet d'avoir le même impact sur les membres de l'AREQ, tant pour le bloc dédié que le bloc pour les abonnements existants.

CETAC croit que la Régie devrait joindre le bloc des abonnements existants au nouveau bloc dédié et déterminer les règles pour le transfert des droits sur ces abonnements à un tiers puisque les conditions de service du Distributeur ne sont plus applicables dans le cadre spécifique d'un bloc dédié avec extinction possible du bloc.

La preuve à cet effet sera faite par l'interrogatoire du représentant de CETAC et de Floxis, de l'AREQ et du Distributeur.

De plus, CETAC dépose en preuve les documents suivants :

- 8- Article retracé sur Wikipedia quant au fonctionnement du quota de lait au Canada et au Québec

- 9- Rapport présenté par Michel Després, ministre des Transports en date d'octobre 2005 afin de démontrer que la détention d'un quota devient un actif pour le détenteur.

CETAC démontrera que l'effet créé par la création d'un bloc d'énergie limité aura le même effet et la Régie devrait permettre au détenteur d'une partie de ce bloc de céder cette partie du bloc à un tiers contrairement à la prétention du Distributeur.

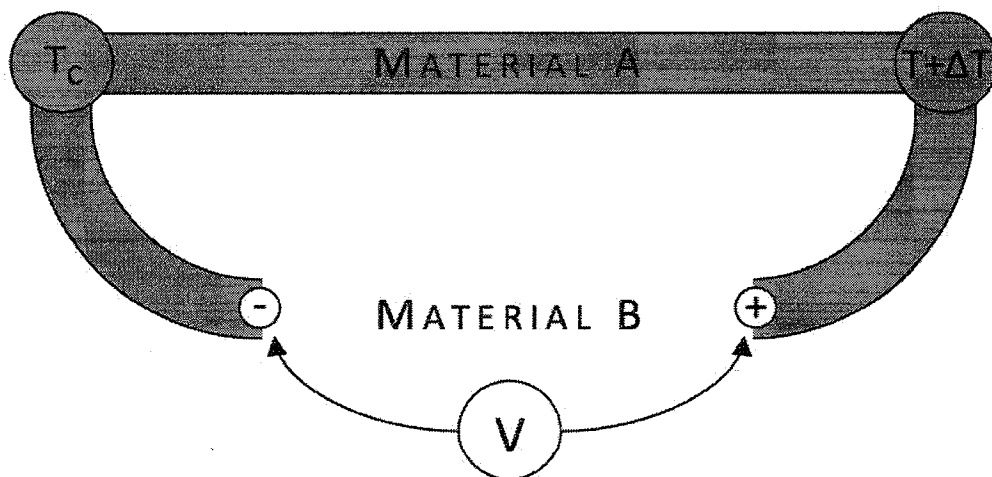
CETAC entend également démontrer que la Régie devrait étudier régulièrement la pertinence de conserver la limitation du bloc dédié et du bloc des abonnements existants en fonction des demandes d'abonnements ou de branchement reçus par le Distributeur.

CETAC fera finalement la preuve par le témoignage des participants que le système de réservation de puissance proposé par le Distributeur est inéquitable.

<https://www.futura-sciences.com/sciences/actualites/energie-ce-nouveau-matériau-bat-record-conversion-chaleur-electricite-78406/>

Un bon matériau thermoélectrique doit concilier une faible résistance électrique et une faible conductivité thermique. Deux propriétés *a priori* antagonistes qu'ont pourtant réussi à associer des chercheurs au sein d'un même alliage. Ce matériau pourrait servir à alimenter des capteurs autonomes ou des dispositifs médicaux récupérant la chaleur du corps.

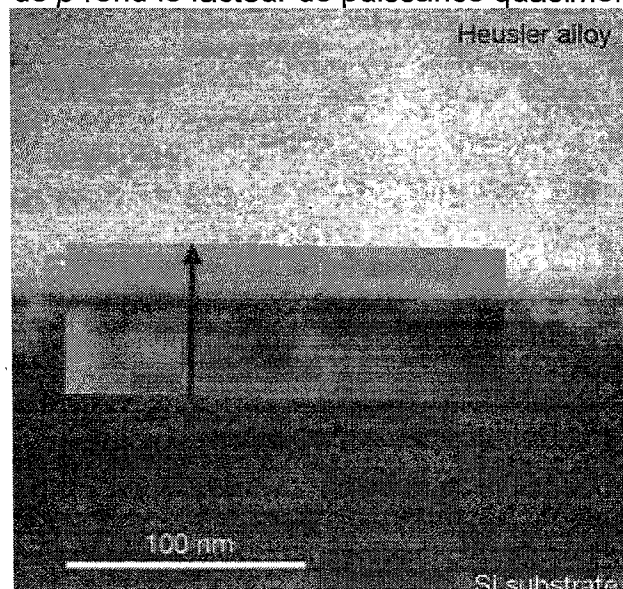
Les matériaux thermoélectriques ont la capacité de transformer la chaleur en électricité grâce à l'effet Seebeck. Ce dernier exploite la différence de température entre deux matériaux de conductivité différente, ce qui génère un écart de potentiel entre les deux blocs et donc un courant électrique. La performance d'un matériau thermoélectrique pour un écart de température donné, aussi nommée « facteur de mérite », est notée  $ZT = S^2T/(\rho\lambda)$  où  $S$  est le coefficient Seebeck,  $\rho$  la résistance électrique et  $\lambda$  la conductivité thermique. Pour faire simple, plus  $ZT$  est élevé, plus le matériau est efficace pour transformer la chaleur en électricité. À température ambiante, les matériaux les plus performants atteignent aujourd'hui des valeurs  $ZT$  de 2,5 ou 2,8. Le 14 novembre dernier, une équipe de l'université de Vienne a pourtant réussi à pratiquement doubler ce chiffre avec un matériau ayant un facteur de mérite  $ZT$  compris entre 5 et 6. Il s'agit d'une fine couche d'un alliage de fer, de vanadium, de tungstène et d'aluminium ( $\text{Fe}_2\text{V}_{0,8}\text{W}_{0,2}\text{Al}$ ) appliqué sur un cristal de silicium.



**L'effet Seebeck exploite la différence de température entre deux matériaux de conductivité différente, ce qui génère un courant électrique entre les deux bornes. © Nist**

## Bonne conductivité électrique et faible conductivité thermique : deux propriétés difficiles à concilier

L'amélioration du facteur de mérite est une tâche très délicate. « *Un bon matériau thermoélectrique doit répondre à deux exigences a priori difficiles à concilier* », explique Ernst Bauer, de l'Institut de physique des solides de l'Université technique de Vienne et co-auteur de l'étude parue dans *Nature*. « *Il doit en même temps avoir la meilleure conductivité électrique possible et d'autre part, minimiser au maximum la conductivité thermique. C'est un véritable défi car les deux facteurs sont étroitement liés* ». Dans un métal, la résistance électrique  $\rho$  est ainsi très faible, mais  $S$  est typiquement de quelques  $\mu\text{V/K}$ , ce qui fait chuter la grandeur  $S^2\rho$  (appelée « facteur de puissance »). À l'inverse, dans un semi-conducteur ou un isolant,  $S$  est très élevé (quelques  $\text{mV/K}$ ), mais la très forte valeur de  $\rho$  rend le facteur de puissance quasiment nul.



L'image composite de l'alliage  $\text{Fe}_2\text{V}_{0,8}\text{W}_{0,2}\text{Al}$  déposé sur le cristal de silicium (en gris foncé). © B.Hinterleitner et al., *Nature*, 2019.

## Une disposition d'atomes aléatoire qui inhibe la transmission thermique

Le secret de l'alliage mis au point par les chercheurs autrichiens réside dans sa structure qui change radicalement lorsqu'on l'applique sur le silicium. « *En temps normal, les atomes de ce matériau sont disposés de façon strictement régulière dans un réseau cubique, où la distance entre chaque atome est toujours la même*, détaille Ernst Bauer. *Mais lorsqu'une fine couche est déposée sur le cristal de silicium, les atomes, tout en restant dans une structure cubique, changent de position de façon totalement aléatoire. L'atome de fer peut ainsi se retrouver à côté de celui du vanadium ou encore de l'aluminium, de sorte que la distance entre eux ne suit plus aucune règle* ». Ce mélange entre une structure

cubique régulière et la disposition aléatoire des atomes modifie les propriétés électroniques du matériau, qui offre du coup une faible résistance électrique  $\rho$ . Mais la configuration irrégulière des atomes inhibe aussi les vibrations moléculaires, qui induisent habituellement une forte transmission thermique. On obtient ainsi les deux effets contradictoires recherchés.

## Des capacités limitées mais avec de nombreuses applications

Étant donné la minceur de la couche d'alliage (environ un micromètre), il est inutile d'espérer générer une quantité importante d'énergie. Mais les chercheurs entrevoient tout de même de nombreuses applications possibles. Les modules thermoélectriques sont par exemple très appréciés dans les dispositifs de récupération de chaleur perdue pour alimenter de façon autonome de petits équipements électriques. « *Dans une usine, vous ne pouvez pas câbler tous les capteurs ensemble. Il est beaucoup plus pertinent de disposer de capteurs qui génèrent leur propre énergie à l'aide d'un petit dispositif thermoélectrique* », explique Ernst Bauer. Ce type de matériau permettrait en outre d'exploiter la chaleur du corps pour des capteurs de surveillance médicale.

### CE QU'IL FAUT RETENIR

- Des chercheurs de l'université de Vienne ont mis au point un alliage capable de transformer la chaleur en électricité avec une efficacité inégalée.
- Cette performance est liée à l'arrangement de ses atomes disposés dans une structure à la fois régulière et irrégulière.
- Ce nouveau matériau thermoélectrique pourrait être utilisé pour des capteurs autonomes ou des dispositifs médicaux.



[Accueil](#) > [Actualités](#)

# Recycler la chaleur en électricité avec des liquides ultraconfinés

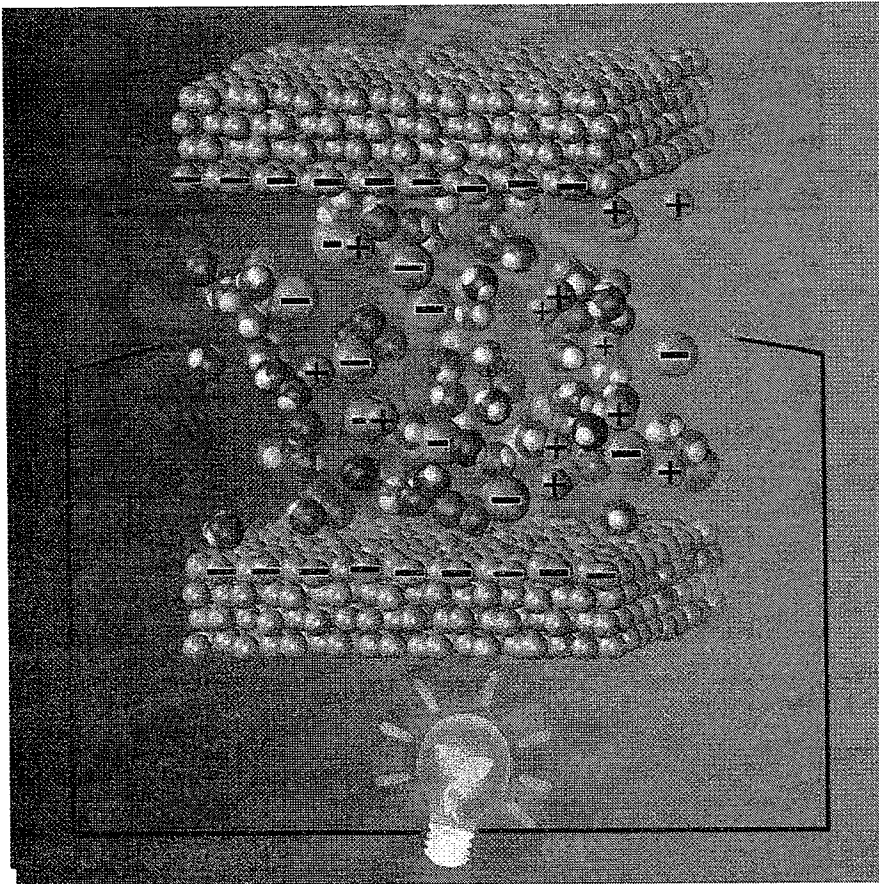
29 octobre 2019

RÉSULTAT SCIENTIFIQUE NANOSCIENCES

**En faisant circuler des liquides dans des canaux nanométriques chargés, il est possible de convertir de la chaleur en électricité avec autant d'efficacité que les meilleurs matériaux thermoélectriques.**

Les matériaux thermoélectriques solides permettent de convertir une différence de température en énergie électrique. Ils constituent ainsi une ressource énergétique importante pour les années à venir. Toutefois, les matériaux les plus performants sont rares, coûteux et souvent toxiques. Des physiciens de l'[Institut lumière matière](#) à Lyon (CNRS/Univ. Lyon 1) ont exploré une possibilité alternative : l'utilisation de canaux nanofluidiques confinant de l'eau salée. De tels systèmes ont suscité beaucoup d'attention récemment, car ils sont capables de produire de l'électricité à partir de l'énergie osmotique de l'eau de mer. Cette « énergie bleue » vient du phénomène d'osmose, c'est-à-dire l'écoulement spontané du liquide du milieu le plus concentré vers le moins concentré. Mais l'application de ces dispositifs pour le recyclage en électricité de la chaleur perdue par de nombreux procédés industriels en électricité commence seulement à être étudiée. Ce moindre intérêt s'explique par l'image standard de la thermoélectricité des liquides chargés, développée dans les années 1980, et qui prévoyait des performances très en dessous de celles des matériaux thermoélectriques.

Les scientifiques ont mis à l'épreuve ces modèles à l'aide de simulations du comportement de la matière au niveau atomique. Dans ce type de simulations, le mouvement de chaque atome est décrit explicitement, ce qui permet notamment de mesurer indépendamment l'influence des divers paramètres (interactions avec les parois, contribution électrostatique) sur le mouvement des atomes et donc du courant électrique. Contre toute attente, ils ont montré que les performances des systèmes nanofluidiques étaient cent fois supérieures aux prédictions des modèles standard, et pouvaient être comparables à celles des meilleurs matériaux thermoélectriques solides. Ces travaux démontrent le potentiel des systèmes nanofluidiques, et en permettant d'en comprendre les mécanismes, ils pourront servir de guide pour l'élaboration de dispositifs à hautes performances, une alternative économique et non toxique aux matériaux thermoélectriques.



Lorsqu'il est soumis à une différence de température, un canal nanofluidique peut générer de l'électricité, avec un rendement comparable à celui des meilleurs solides thermoélectriques.  
© ILM (CNRS/Univ. Lyon 1)

## Références

### Giant thermoelectric response of nanofluidic systems driven by water excess enthalpy.

Li Fu, Laurent Joly & Samy Merabia, Physical Review Letters, 123, 138001 (2019). DOI:  
10.1103/PhysRevLett.123.138001

Article disponible sur la base d'archives ouvertes [ArXiv](https://arxiv.org/abs/1905.08111).

Contact

**Samy Merabia**

Chargé de recherche au CNRS, Institut  
lumière matière.

samy.merabia@univ-lyon1.fr

**Laurent Joly**

Professeur à l'Université Lyon 1, Institut  
lumière matière.

laurent.joly@univ-lyon1.fr

**Communication INP**

inp.com@cnrs.fr





SOUTIEN AUX ENTREPRISES  
EN ESSOR ÉCORESPONSABLE



# Actualités et publications

## TECHNOLOGIES PROPRES

### Valorisation de l'énergie : récupération de chaleur

*Cette fiche technique a été élaborée par [REDACTED], pour le Fonds Écoleader*

#### CONTEXTE

La valorisation de la chaleur perdue dans des procédés industriels ou au sein d'installations commerciales et institutionnelles est un gisement important d'économies d'énergie. En effet, la chaleur perdue a par définition déjà été produite et a donc un coût non négligeable (achat de combustible, coût de production, etc.). Sa valorisation permet donc d'optimiser la productivité énergétique d'une organisation en réduisant les pertes de chaleur.



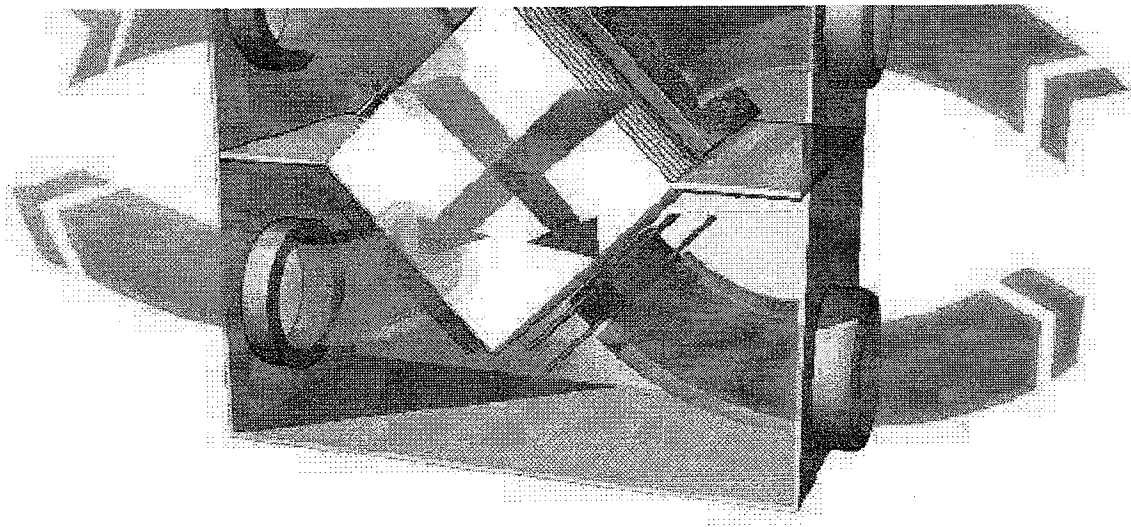
OUTIL D'ÉCO-ORIENTATION



AGENTS DU FONDS ÉCOLEADER

# FONDS ÉCOLEADER

SOUTIEN AUX ENTREPRISES  
EN ESSOR ÉCORESPONSABLE



## FONCTIONNEMENT

La chaleur fatale (ou chaleur de récupération) est la chaleur résiduelle issue d'un procédé et non utilisée par celui-ci. Elle peut prendre différentes formes telles que la chaleur récupérée de l'air, de l'eau ou de gaz.

La chaleur de récupération peut être valorisée de deux manières différentes : soit sous forme de chaleur, soit, si les températures de la chaleur fatales sont suffisamment élevées, en cogénération (i.e production de chaleur et d'électricité).

La majorité de ce processus de récupération s'effectue au moyen d'échangeurs de chaleur qui permettent un transfert d'énergie entre deux fluides. Ces échangeurs peuvent donc être de plusieurs types : gaz-gaz, liquide-liquide ou gaz-liquide. Leurs modalités d'installations ainsi que leur fonctionnement dépendent de la source de chaleur à récupérer ainsi que de la complexité des systèmes existants.

## AVANTAGES/INCONVÉNIENTS

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Économies d'énergies ;</li> <li>• Réduction des émissions de gaz à effet de serre;</li> <li>• Valorisation des rejets</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coût de l'investissement peut être élevé (pour les entreprises de petites tailles):</li> </ul>



OUTIL D'ÉCO-ORIENTATION



AGENTS DU FONDS ÉCOLEADER



SOUTIEN AUX ENTREPRISES  
EN ESSOR ÉCORESPONSABLE

\*Ces indicateurs ne constituent qu'une approximation des coûts envisagés pour une telle installation. Les prix peuvent varier en fonction de la consommation d'énergie du bâtiment, de la puissance de la chaudière installée, etc. Nous vous invitons à effectuer une analyse de faisabilité pour voir si cette technologie pourrait s'appliquer à votre organisation.

## SUBVENTIONS DISPONIBLES

- (Transition Énergétique Québec) :
- Énergir :
- Gazifère (pour les entreprises de l'Outaouais) :

## FOURNISSEURS DE SERVICES

Consultez la liste non exhaustive des fournisseurs d'équipements et de services potentiels basés au Québec à partir de la page 3 de la

---

## SOURCES

- Transition Énergétique Québec, Échangeur ou récupérateur de chaleur, , 2012, consulté le 25/07/2019
- Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), consulté le 25/07/2019



OUTIL D'ÉCO-ORIENTATION



AGENTS DU FONDS ÉCOLEADER

# FONDS ÉCOLEADER

SOUTIEN AUX ENTREPRISES  
EN ESSOR ÉCORESPONSABLE

Partager



Technologies propres

## Énergie renouvelable : mur solaire

Technologies propres



OUTIL D'ÉCO-ORIENTATION



AGENTS DU FONDS ÉCOLEADER



SOUTIEN AUX ENTREPRISES  
EN ESSOR ÉCORESPONSABLE

Technologies propres

## Énergie renouvelable : démystifier la géothermie

### Abonnez-vous à notre infolettre

Vous recevrez des bulletins sur les nouveautés liées au financement et aux événements du Fonds Écoleader et sur les bons coups d'autres entreprises.



OUTIL D'ÉCO-ORIENTATION



AGENTS DU FONDS ÉCOLEADER

# FONDS ÉCOLEADER

SOUTIEN AUX ENTREPRISES  
EN ESSOR ÉCORESPONSABLE



FONDS D'ACTION  
QUÉBÉCOIS POUR LE  
DÉVELOPPEMENT DURABLE



écotech  
Québec

Le Fonds Écoleader est une initiative du gouvernement du Québec, coordonnée par le Fonds d'action québécois pour le développement durable en collaboration avec le Centre québécois de développement durable et Écotech Québec.

© Fonds Écoleader, 2021. Tous droits réservés.

DÉVELOPPEMENT WEB  
L'EFFETMONSTRE



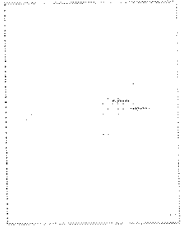
OUTIL D'ÉCO-ORIENTATION




AGENTS DU FONDS ÉCOLEADER



# Récupération des rejets thermiques pour la production de chaleur et de froid avec une machine à absorption



Visualiser/Ouvrir

 NR62817.pdf (6.151Mb)

(/bitstream/handle/11143/1920/NR62817.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Date de publication

2010

Auteur(s)

Le Lostec, Brice

Sujet(s)

Thermodynamique en temps fini

Thermotransformateur

Rejets thermiques

Exergie

Ammoniac/eau

Absorption

Climatisation

Réfrigération

Afficher la notice détaillée (/handle/11143/1920?show=full)

Résumé

Le sujet de cette thèse est d'étudier la récupération de chaleur à basse température (70 à 100 [degrés]C) avec une machine à absorption monoétagée utilisant le couple ammoniac/eau pour une nouvelle application, la réfrigération. Afin de mieux comprendre le fonctionnement des machines à absorption commerciale, et pour valider le modèle numérique, des tests en climatisation sont également présentés. Dans un premier temps, une revue de la littérature est effectuée afin d'identifier les différents cycles ainsi que les fluides utilisés dans le domaine des machines à absorption et des transformateurs thermiques. Une revue de la littérature sur les propriétés thermodynamiques et thermophysiques des mélanges ammoniac/eau est présentée. Une comparaison entre deux corrélations représentant les propriétés thermodynamiques des mélanges ammoniac/eau est effectuée dans le but de choisir celle utilisée dans les différents modèles numériques. La résolution des équations donnant les propriétés thermodynamiques des solutions d'ammoniac/eau est effectuée, et a mené à l'amélioration de la convergence par rapport au logiciel REFPROP (NIST (2007)). La modélisation d'une machine à absorption a été développée et validée avec les mesures effectuées sur un banc d'essai. Ce modèle numérique tient compte des spécificités du banc d'essai (désorbeur en thermosiphon, caractéristiques des échangeurs de chaleur, cycle thermodynamique). Le changement de phase d'une vapeur binaire d'ammoniac/eau dans le condenseur, le

transfert massique et thermique dans l'absorbeur et l'évaporation d'un fluide binaire dans le désorbeur (thermosiphon) sont des éléments qui rendent ce modèle numérique complexe et innovateur. Une comparaison entre les résultats expérimentaux et théoriques, pour différentes conditions de fonctionnement, est présentée. Des oscillations de la puissance frigorifique et du COP liées à la régulation de la vanne de détente ont été mises en évidence. De plus, une mauvaise gestion du réfrigérant dans la bouteille accumulatrice lorsque la machine à absorption sort des plages de design est la cause d'une évaporation partielle dans l'évaporateur entraînant une diminution des performances de l'équipement. Une des limites à l'utilisation de ces équipements dans l'industrie serait donc les fluctuations de température de la source froide. L'influence de la température des rejets thermiques et de celle des besoins frigorifiques sur le COP est présentée. Les modélisations et les tests expérimentaux mettent en évidence qu'il est possible de récupérer des rejets thermiques de basse température pour des applications de réfrigération. Il faut noter que ce type d'application est intéressant du fait de la gratuité des rejets thermiques. Finalement, une optimisation en temps fini couplée à une analyse exergétique, faisant appel à un modèle simplifié d'une machine à absorption ainsi qu'aux deux premiers principes de la thermodynamique, est effectuée. Cette étude a permis d'obtenir trois optimums de fonctionnement, à savoir, la minimisation des surfaces d'échange, la maximisation du rendement exergétique et la minimisation du coefficient d'irréversibilité interne.

#### URI

<http://savoirs.usherbrooke.ca/handle/11143/1920> (<http://savoirs.usherbrooke.ca/handle/11143/1920>)

#### Collection

Génie – Thèses (/handle/11143/218) [846]

---

DSpace software (<http://www.dspace.org/>) [version 5.4 XMLUI],  
copyright © 2002-2015 DuraSpace (<http://www.duraspace.org/>)



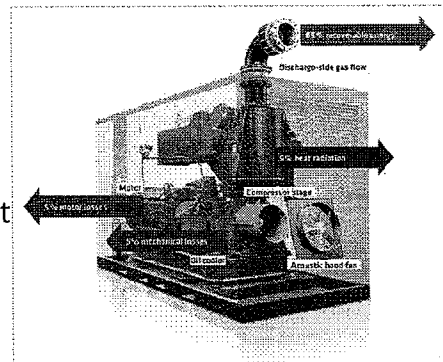
# RÉCUPÉRATEUR DE CHALEUR

## GÉNÉRER DE L'AIR PROCESS ET ÉCONOMISER DE L'ÉNERGIE EN UNE SEULE ÉTAPE

### LES CONCEPTS DE RÉCUPÉRATION DE CHALEUR AERZEN

Durabilité et rendement, deux éléments clés dans le domaine industriel. Au cœur des principaux défis que fabricants et opérateurs de systèmes doivent relever, il s'agit aujourd'hui de critères incontournables. Pourtant, la génération d'air process nécessite une quantité d'énergie relativement élevée. Au cours d'un tel processus, une grande quantité d'énergie thermique, ou de chaleur industrielle, est libérée. Celle-ci est produite non seulement dans le flux d'air, mais aussi sous le capot d'insonorisation, en raison des pertes de chaleur inhérentes au fonctionnement du moteur, du silencieux et du compresseur. Dans le passé, cette énergie était souvent inutilisée.

En tant que fabricant de compresseurs hautes performances, AERZEN développe depuis longtemps des solutions innovantes pour profiter de l'énergie thermique pour des usages pratiques. La société peut ainsi offrir aux exploitants une technologie d'air comprimé moderne ainsi que des systèmes parfaitement dimensionnés pour la récupération de chaleur à partir d'une source unique



Le potentiel d'économies résultant de l'installation d'un système de récupération de chaleur est considérable : **jusqu'à 85 % de l'énergie thermique générée par une machine peut être facilement reconvertie pour d'autres opérations**, à l'instar du chauffage de l'eau, de processus de séchage ou du préchauffage de l'air de brûleurs. Cela permet en outre d'éviter les pertes énergétiques, telles que celles causées par la ventilation de l'air à l'extérieur. La récupération de chaleur est donc synonyme d'une protection énergétique et économe en ressources.

#### Additional information

L'investissement pour un système de récupération de chaleur est relativement faible et rapidement compensé par les économies d'énergie qu'il procure. De même, ces systèmes vont permettre de moderniser et d'optimiser des usines anciennes à moindres frais, dans des délais courts. AERZEN se réjouit de réaliser des solutions individuelles pour chaque client. La récupération de chaleur peut être réalisée pour tout un panel de processus et de domaines :

- Fourniture de systèmes de chauffage central
- Chauffage à air chaud
- Séchage de boues
- Air chaud pour les tâches de traitement (par ex. processus de séchage en cours de production)
- Production d'eau chaude pour douches et toilettes
- Chauffage d'eau de service pour cafétérias
- Construction de freins thermiques
- Chauffage de piscines.

L'objectif de chaque concepteur d'usine est de **réduire les coûts en optimisant au maximum l'énergie nécessaire dans un process**. Dans le domaine de la production d'air comprimé, la récupération de chaleur constitue un moyen simple de relever ce défi. Mais pour comprendre pourquoi un compresseur génère de l'énergie thermique et comment utiliser celle-ci, il convient d'examiner le principe de son fonctionnement :

## PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT DES COMPRESSEURS : SOURCES DE CHALEUR ET OPTIONS DE RÉCUPÉRATION DE CHALEUR

---

La quantité considérable de chaleur dégagée par une machine de production d'air comprimé n'a aucune influence sur son rendement. Il s'agit d'une conséquence de la compression d'air process. Pendant longtemps, les exploitants n'avaient pas conscience du potentiel énergétique. On considère que la chaleur est générée de deux manières différentes : d'une part, via **la compression d'un fluide** au sein d'une installation, et d'autre part, via **les pertes de chaleur (air de refroidissement)** issues du moteur, du bloc, du silencieux et de l'air à la sortie du réfrigérant d'huile.

### COMPRESSION

Les compresseurs à vis et les surpresseurs à pistons rotatifs compriment l'air ambiant aspiré au moyen de vis ou de pistons rotatifs. Cette méthode de compression de l'air s'appuie sur un processus thermodynamique qui va faire monter en température le fluide aspiré, par exemple de l'air ou du gaz. Du point de vue physique, le processus convertit l'énergie électrique en énergie thermique. L'usage de compresseurs pour transporter le gaz process va générer **des températures pouvant atteindre 280°C**.

Additional information

L'approche logique pour récupérer la chaleur de l'air process consiste à utiliser des échangeurs thermiques ; lorsque de tels équipements sont intégrés au circuit du flux d'air, un fluide à véhiculer tel que l'eau peut être chauffé à une température prédéfinie, éliminant ainsi les calories du flux d'air. L'eau ainsi chauffée peut être réutilisée en guise d'eau de process ou de service ou réinjectée dans le système de chauffage central. **AERZEN propose des**

**échangeurs thermiques conçus avec précision** dédiés à ces applications, qui convertissent la quantité maximale de chaleur avec une perte de charge minimale.

## AIR DE REFROIDISSEMENT (RAYONNEMENT THERMIQUE)

Sous le capot d'insonorisation du groupe, le rayonnement du moteur, l'étage compresseur, l'étage du piston rotatif, la tuyauterie et le silencieux génèrent une énergie calorifique additionnelle. Cet air de refroidissement fortement réchauffé peut également être transformé pour des applications pratiques. La chaleur peut être transportée dans les conduits d'évacuation d'air intégrés à l'installation puis transportée sous forme d'air de chauffage vers les locaux ou ateliers attenants. Un échappement à température contrôlée se charge de réguler le débit d'air, pour **obtenir une température ambiante** uniforme. Si par exemple en été il y a pas de besoin de chauffage, l'excès de chaleur peut être acheminé vers l'extérieur.

## RÉCUPÉRATION DE CHALEUR DANS LE TRAITEMENT DES EAUX USÉES



**Le traitement des eaux usées constitue un domaine d'activité clé d'Aerzener Maschinenfabrik.** L'entreprise familiale est positionnée comme un acteur mondial dans ce domaine, développe continuellement des solutions tout-en-un économes en ressources et durables, et ce pour ses clients dans le monde entier. Ces solutions incluent d'une part la sélection technologique optimale, et, d'autre part, des concepts de récupération de chaleur. Dans les stations d'épuration, les installations sont normalement utilisées pour ventiler les bassins

d'aération. Dans ce processus, des surpresseurs à pistons rotatifs, turbocompresseurs et compresseurs AERZEN opèrent soit conjointement, soit individuellement, et génèrent un flux d'air d'une pression approximative d'1 bar. Le flux d'air est refoulé dans les bassins d'aération (la « biologie » de l'installation). C'est l'oxygène de l'air qui assume un rôle déterminant dans une étape cruciale du processus : le traitement biologique des eaux usées.

Mesurée en termes de coûts énergétiques totaux pour une station d'épuration, la production de flux d'air représente naturellement le plus fort pourcentage. Le **potentiel d'économies** dans ce domaine est donc particulièrement fort. Et les possibilités sont vastes : un seul et même compresseur d'une puissance de 22 kW peut répondre aux besoins complets d'une maison individuelle.

Additional information

Les nombreuses success stories d'Aerzener Maschinenfabrik montrent comment le bilan énergétique d'une station d'épuration peut être nettement amélioré en mettant en œuvre des solutions de récupération de chaleur et en choisissant la technologie de machine optimale pour chaque application. **Voici quelques exemples :**

## EXEMPLE : STATION D'ÉPURATION D'ESSEN-KUPFERDREH

Autre exemple de système très performant de récupération de chaleur en coopération avec AERZEN : la station d'épuration d'Essen-Kupferdreh. L'usine utilise quatre surpresseurs à pistons rotatifs pour alimenter les bassins d'aération en air. Grâce à l'installation d'un échangeur thermique à faisceau tubulaire, l'usine peut désormais, de manière simple et efficace, récupérer les pertes calorifiques des surpresseurs. L'énergie convertie du système délivre ainsi de l'énergie thermique au système de chauffage et au réservoir tampon pour l'eau chaude. Les économies en résultant sont colossales : **la seule récupération de chaleur permet à l'usine d'Essen-Kupferdreh d'économiser plus de 30'000 euros par an.**

## EXEMPLE : STATION D'ÉPURATION DE WERTACH EN BAVIÈRE (ALLGÄU)

En recourant à un échangeur thermique, la station d'épuration de Wertach en Bavière a pu renoncer à l'installation d'un nouveau brûleur pour chauffer l'eau de chaudière. À Wertach, deux surpresseurs Delta Blower en vitesses fixes sont utilisés pour la charge de base. En cas de besoins supérieures, par exemple pendant les saisons accueillant les randonneurs ou skieurs en grand nombre, on va pouvoir activer un troisième surpresseur à vitesse variable.

L'air chaud à 68°C généré dans le cadre du processus de compression de l'air est refroidi à moins de 30°C par un échangeur thermique air-eau à plaques. Le delta d'environ 40°C peut alors être utilisé pour stocker l'eau de chaudière du système de chauffage. L'échangeur thermique intégré au système est équipé **de profils optimisés pour les flux** ne générant presque aucune **perte de charge** dans le flux d'air process.

Sans besoin de chauffage, par exemple en période estivale, le système peut s'éteindre en toute facilité. Une soupape mécanique montée dans la tuyauterie permet de faire cheminer tout ou partie de l'air directement vers les bassins d'aération, sans avoir à traverser l'échangeur thermique, ce qui permet à l'opérateur de contrôler son système en fonction de la demande et de récupérer la chaleur à tout moment. A Wertach, le système de récupération de chaleur a permis d'économiser près de 1850 litres de fioul par an. Pour de plus amples d'informations sur ce sujet, vous pouvez consulter l'article [«Chauffer efficacement avec des pertes de chaleur»](#) dans notre magazine client.

### Additional information

## EXEMPLE : STATION D'ÉPURATION DE FILDERSTADT-BONLANDEN DANS LE BADE-WURTEMBERG

C'est pour se conformer aux exigences environnementales que la station d'épuration de Filderstadt-Bonlanden, construite dans les années 1960 dans le Land allemand de Bade-Wurtemberg, a mis en place quatre compresseurs à vis Delta Hybrid associés à un système de

récupération de chaleur ; le projet a été réalisé dans le cadre d'une étude de modernisation et de rénovation en coopération avec AERZEN.

La combinaison des différentes machines **fournit 100 % des volumes d'air comprimé nécessaires, sans huile ni matériau absorbant**, pour garantir les opérations d'aération des bassins d'aération, selon un protocole tout à fait écoénergétique. Ce fonctionnement sans huile ni matériau absorbant est non seulement synonyme d'économies de maintenance, mais il assure aussi une plus grande fiabilité des processus au sein de l'usine. Une fois le projet de modernisation bouclé, le système a commencé à faire cheminer l'air ambiant préchauffé en environnement machine, via un système d'extraction, avant de l'insuffler vers d'autres locaux techniques pour chauffer ces derniers.

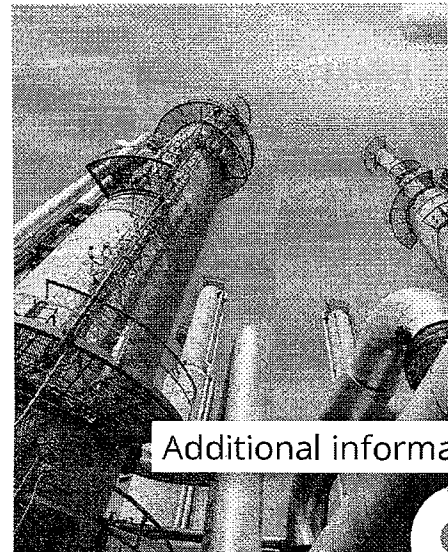
Mais là où les plus **grosses économies ont été enregistrées, c'est après avoir équipé un échangeur de chaleur à faisceau tubulaire sur la canalisation principale du système**. Au sein de l'échangeur thermique, la chaleur est extirpée du flux d'air process puis utilisée pour chauffer l'eau. Ce système a concrètement permis d'éliminer entièrement les coûts de chauffage d'eau. Pour en savoir plus sur la récupération de chaleur à Filderstadt-Bonlanden, n'hésitez pas à consulter notre magazine client et l'article dédié «Chaque kilowatt utilisé de manière optimale».

## RÉCUPÉRATION DE CHALEUR DANS UNE INSTALLATION DE TRANSPORT PNEUMATIQUE

---

Le transport pneumatique permet le transport de marchandises en vrac telles que la farine, la poudre, le sable ou le ciment, à l'aide de l'air. Il s'agit d'une technique utilisée dans de nombreux secteurs industriels, de la transformation des aliments, des produits, des produits chimiques et d'autres matériaux en vrac. Pour générer le flux d'air nécessaire, on va souvent faire appel à des compresseurs, des surpresseurs et des compresseurs à vis de marque AERZEN. Des températures de sortie d'air très élevées peuvent être atteintes au cours du processus.

Dans le cadre d'un processus de compression, l'air ambiant, qui se situe normalement à env. 20°C, est aspiré puis chemine pour atteindre en sortie des températures maximales de 280°C, scénario caractéristique d'une application équipée de compresseurs à vis. Pour éviter un endommagement des produits en vrac lié à des



Additional information

températures élevées, il est souvent impératif de refroidir l'air process. Un échangeur thermique va alors intervenir pour évacuer la chaleur de l'air comprimé et la réinjecter pour des applications de chauffage, de chauffage de l'eau ou de chauffage industriel. Selon le concept de l'installation, la perte de charge provoquée par l'installation d'un échangeur thermique est de l'ordre de 1 à 3 % par rapport à la pression d'aspiration absolue dans le réfrigérant final. L'augmentation de puissance d'entraînement du moteur qui en résulte est faible par rapport à la quantité d'énergie économisée par l'échangeur thermique.

## À PARTIR DE QUEL STADE LA RÉCUPÉRATION DE CHALEUR S'AVÈRE T-ELLE RENTABLE ?

Il convient de tenir compte de plusieurs critères avant de décider d'investir dans une solution de récupération de chaleur.

Pour commencer, il faudra **étudier le contexte structurel**. Il est important de positionner la source de chaleur perdue et le dissipateur thermique à proximité l'un de l'autre. Si ces deux composants étaient trop distants, les plans d'installation devraient impérativement tenir compte des pertes d'énergie dues au transport et du surcoût de tuyauterie qui en résulte. De même, si le transport ou le stockage de ces calories est complexe, il faudra réfléchir aux coûts d'investissement que cela implique. De plus, pour qu'une installation de récupération de chaleur s'avère rentable, il faut avoir un  $\Delta T$  d'au moins 5 à 10 k entre la source de chaleur perdue de l'installation et le dissipateur thermique.

De manière générale, on peut avancer que les systèmes de récupération de chaleur sont particulièrement bénéfiques lorsqu'ils viennent s'intégrer **au sein d'installations majeures et de processus de production 24h/24**. Ajoutons qu'un système de récupération de chaleur peut s'avérer tout à fait rentable dans les scénarios où la chaleur perdue est moindre, mais la charge opérationnelle plus élevée. En principe, la récupération de chaleur est d'autant plus profitable que les installations fonctionnent en continu.

## RÉSUMÉ

---

La grande quantité d'énergie requise pour générer de l'air comprimé peut être récupérée et utilisée pour différentes applications. Les technologies et l'expertise **Additional information** les clients pour mettre sur pied de nouveaux projets dans les domaines du traitement de eaux usées et du transport pneumatique afin d'utiliser l'énergie thermique produite pour chauffer des locaux, des halls ou de l'eau (eau de process ou de service), mais aussi dans le cadre d'étapes de process de production. Beaucoup d'applications sont envisageables.

Mais il existe aussi des moyens tout à fait simples de moderniser des usines, afin d'en augmenter le rendement. AERZEN propose à ses clients un large éventail de services pour répondre à ces besoins, notamment **un service d'information téléphonique 24/7**, un **diagnostic des machines**, et sans oublier l'**AERaudit**, où des experts vont élaborer pour vous un plan complet de modernisation d'installation.

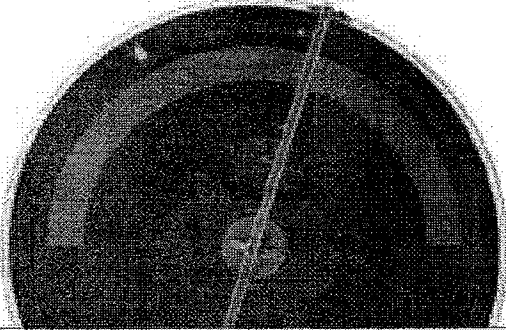
De plus, à l'aide du **programme de calcul de ventilation de salle machines d'AERZEN**, les ingénieurs et les propriétaires de stations d'épuration peuvent déterminer eux-mêmes un échangeur thermique adapté aux spécificités de leur(s) installation(s).

## HOW HIGH IS THE SAVINGS POTENTIAL OF YOUR PLANT? PERFORMANCE CALCULATOR

AERZEN
DE | EN

# DO YOU KNOW THE SAVINGS POTENTIAL OF YOUR TREATMENT PLANT?

## TEST IT NOW!




### PERFORMANCE CALCULATOR

NUMBER OF MACHINES:

BECK HEIGHT:


RATED CAPACITY:

[Additional information](#)





**VOUS AVEZ DES QUESTIONS?  
LET'S TALK**

 +1 450 424 3966


 FORMULAIRE DE CONTACT

 PERSONNE DE CONTACT


 DEMANDER UNE OFFRE OU DES DOCUMENTS

## DOWNLOADS

### Livre blanc

 Comment choisir la technologie de surpresseurs la plus efficace pour le traitement des eaux usées (3,02 MB)

### Overview Brochure AERZEN Headquarter

 Accessories from AERZEN [A1-005]  
(1,35 MB)

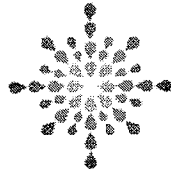
PAGES DÉDIÉES AU THÈME TRAITEMENT MONDIAL DES EAUX USÉES :

[Production d'eau potable et traitement des eaux usées](#) | [Performances pour les exploitants de stations d'épuration](#) | [Études de cas](#) | [Performance<sup>3</sup>](#) | [Conseils pour le traitement des eaux usées](#) | [Calculateur de performances](#)

Additional information







**PHARECLIMAT**  
Inspirer | Agir | Prospérer

(L)

# Chauffer une serre à l'année grâce à la récupération de chaleur résiduelle

Conseil régional de  
l'environnement du Centre-du-  
Québec

DRUMMONDVILLE – Projet concret –  
Achevée – Novembre 2012



Atténuation des gaz à effet de serre



Énergie



## Description du projet

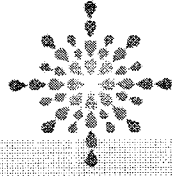
Implantation d'une serre de 3 hectares chauffée avec la chaleur résiduelle récupérée de la centrale électrique au biogaz de Waste Management pour la culture de tomates biologiques 12 mois par année.

**Objectif principal :** Chauffer la serre via l'énergie résiduelle de la centrale électrique au biogaz afin de remplacer entièrement la consommation de combustibles fossiles

### Autres objectifs recherchés :

- Développement de l'économie locale
- Réduction des coûts
- Protection de l'environnement

- Création d'emploi



# PHARE CLIMAT

Inspirer | Agir | Prospérer

## Moyens et équipements

**Technologies obtenues :** Gestion informatisée des besoins énergétiques de la serre, optimisation lumineuse

*\* Données en provenance du porteur d'initiative*



## Financement et partenaires

**Coût de l'initiative :** 25 000 000 \$

**Bailleur de fonds :** Agence de l'efficacité énergétique du Québec

**Programme :** Programme de réduction de la consommation de mazout lourd

**Montant octroyé :** 5 000 000 \$

**Bailleur de fonds :** Financière agricole du Québec

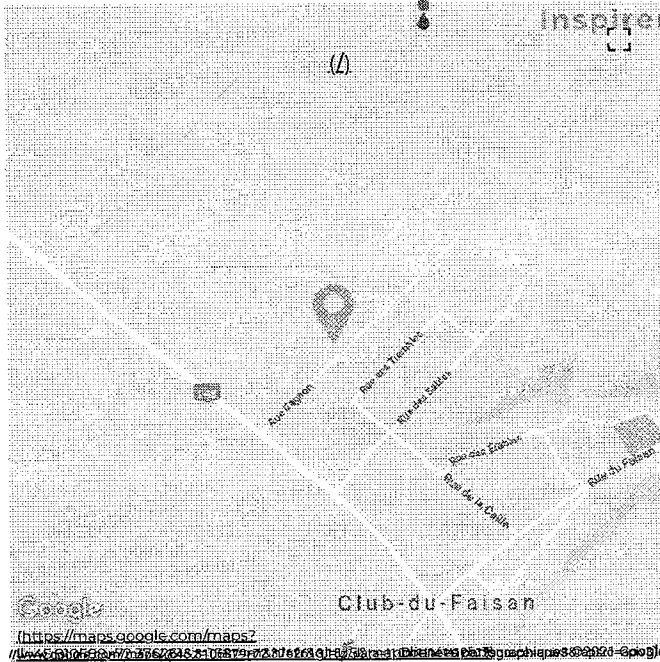
**Bailleur de fonds :** Investissement Québec



## Obstacles et leviers

**Obstacles observés :** Le financement d'un projet novateur est toujours plus difficile, les acteurs traditionnels associent ce genre de projet à des éléments de risque supplémentaires.

**Leviers rencontrés :** Oui, aide financière du BEIE (Bureau de l'efficacité et de l'innovation énergétiques)



## Retombées



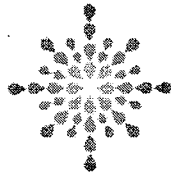
### Environnementales

- Estimation des réductions des émissions de gaz à effet de serre (GES) : 26000 tonnes de GES/an



### Sociales

- Création d'emplois : 90



(L)

Type d'énergie économisé

**PHARE CLIMAT** 5333000 litres de pétrole  
inspirer | Agir | Répondre économisés par an

Type d'énergie économisé :

- **Mazout lourd** : 5333000 litres/an

 En savoir plus

**JACQUES DEMERS (PRÉSIDENT-DIRECTEUR-GÉNÉRAL)** – Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec

(418) 831-2489 (tel:4188312489)

[jdemers@phdemers.com](mailto:jdemers@phdemers.com)

(mailto:jdemers@phdemers.com)

<http://www.phdemers.com/fr/index.p...>

(<http://www.phdemers.com/fr/index.p...>)

## D'autres initiatives qui pourraient vous inspirer

Consulter toutes les initiatives

(/initia  
reper

Atténuation des gaz à effet de serre

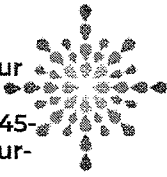
📍 Énergie

(/345-accompagner-les-ici-pour-implanter-un-modele-deconomie-circulaire)

(/58-reduire-la-consommation-de-mazout-lourd-dans-un-complexe-minier)

(/426-projet-celsius-realiser-un-denergie-renouvelable-et-loc

Accompagner les ICI pour implanter un modèle d'économie circulaire (345-accompagner-les-ici-pour-implanter-un-modele-deconomie-circulaire) (4)



Réduire la consommation de mazout dans un complexe minier (58-reduire-la-consommation-de-mazout-lourd-dans-un-complexe-minier)

ArcelorMittal Mines Canada

FERMONT

📍 Énergie

Projet Celsius; Réaliser d'énergie renouvelable (426-projet-celsius-real-reseau-denergie-renou-et-locale)

Solon Collectif

MONTRÉAL

📍 Énergie

CREDDO

GATINEAU

- 📍 Énergie
- 📍 Gestion des matières résiduelles



- [English](#)

# Quota laitier au Canada

---

Les **quotas laitiers au Canada** existent depuis 1970 et sont inscrits dans la loi fédérale de la gestion de l'offre impliquant que les producteurs de lait doivent posséder un permis (quota) pour posséder une vache laitière et pour chaque litre de lait produit qu'ils doivent obligatoirement vendre directement aux organismes provinciaux désignés dans le cadre de cette loi, au prix fixé.

La vente de lait chez le producteur (à la ferme) est donc interdite au Canada.



Une ferme laitière au Québec.

## Sommaire

---

### Gestion de l'offre

#### Histoire

#### Fonctionnement

Production canadienne de lait

Lait de consommation et lait de transformation

Importations et exportations

Ententes inter-provinciales

Au Québec

Prix de soutien

#### Prix des quotas laitiers

Disparité entre provinces

#### Critiques

Positions du syndicat agricole Union paysanne

#### Exception canadienne

#### Notes

Références

#### Voir aussi

Articles connexes

Liens externes

## Gestion de l'offre

---

La gestion de l'offre a pour objectif de réguler la production, l'approvisionnement, et le prix du lait au Canada.<sup>1</sup>

Elle repose sur trois piliers essentiels<sup>2</sup> :

- le contrôle sur les importations de produits et de plusieurs sous-produits ;
- une politique des prix administrée selon les coûts de production ;
- la gestion de la production, via des quotas.

Les fermes sous la gestion de l'offre représentent environ 13 % de toutes les fermes canadiennes<sup>3</sup>. Elle concerne les secteurs agricoles suivants :

- Production laitière ;
- Œufs de consommation et à couver ;
- Poulets de chair ;
- Dindes.

## Histoire

---

Le quotas laitiers au Canada existent depuis 1970<sup>4</sup>.

Les associations qui les représentent au Canada, dont la Coop fédérée au Québec, ont graduellement fait des accords avec les laiteries pour réguler le marché. Ils ont également fait des pressions sur les gouvernements provinciaux et fédéral pour obtenir un système de quotas pour ajuster la production à la demande en échange d'un prix stable.

Des plans de mise en marché ont été graduellement mis sur pied dans les différentes provinces mais ces dernières ne pouvaient pas réglementer le commerce inter-provincial. En 1966, la Commission canadienne du lait fut créée. Les producteurs ont finalement obtenu des quotas nationaux au début des années 1970 pour le lait.

Ces quotas sont accompagnés d'un prix rémunérateur pour le producteur. Plus généralement, les quotas laitiers font partie des productions agricoles canadiennes soumises au système de gestion de l'offre.

Depuis les années 1990, les discussions sur la libéralisation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et celles qui ont mené à l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) ont menacé le système de gestion de l'offre. Plusieurs actions auprès de l'OMC ont été menées par les États-Unis d'Amérique et la Nouvelle-Zélande, qui ont conduit à certaines révisions du système<sup>5</sup> (sur les classes de lait pour l'exportation en particulier) mais jusqu'à présent, le Canada a conservé son système de gestion de l'offre (et donc ses quotas laitiers).

## Fonctionnement

---

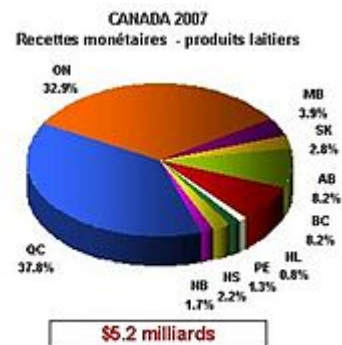
Au Canada, le règlement sur la mise en marché des produits laitiers, selon la Loi sur la Commission canadienne du lait, attribue au fédéral la juridiction sur la mise en marché du lait de transformation et des produits laitiers pour le commerce inter-provincial et les exportations. Les pouvoirs fédéraux de réglementation de la mise en marché du lait de consommation (utilisé pour le lait et la crème) en vue du commerce inter-provincial et de l'exportation sont délégués aux provinces. Chaque province voit donc à l'attribution des quotas et à l'application quotidienne du contrôle de l'offre.

## Production canadienne de lait

En 2010, les chiffres de production étaient de:

- 8,6 millions de tonnes de lait produites (soit 83.56 millions d'hectolitres environ)
- 981 000 vaches laitières au 1<sup>er</sup> janvier

Toute la production est concernée par le système de gestion de l'offre. Cette production est localisée à 81 % au Québec et en Ontario.



Source : Statistique Canada, Tableau 003-0008

Production laitière au Canada

### Lait de consommation et lait de transformation

La gestion considère deux marchés distincts:

- Le marché du lait de consommation (lait et crème) qui compte pour 40 % de la production laitière
- Le marché du lait de transformation (produits laitiers transformés tels que le beurre, le fromage, le yogurt et la crème glacée) qui compte pour les 60 % restants.

La Commission canadienne du lait n'intervient que pour ce dernier marché en établissant en particulier le QMM (quota de mise en marché), cible nationale de production du lait de transformation, révisée tous les deux mois.

Au niveau du producteur, ces marchés se traduisent en quotas. Le lait de consommation correspond aux classes de lait 1A (lait et boissons), 1B (crèmes) et 1C. Pour des raisons historiques et économiques, ces quotas sont gérés sur une base de matière grasse laitière. Dans le jargon, on dit des kilojours.

Le lait de transformation correspond aux classes suivantes:

- classe 2: lait servant à la fabrication de crème glacée, des yogurts et de la crème sûre
- classes 3: lait servant à la fabrication de fromage (majeure partie du lait de transformation)
- classes 4: lait servant à fabriquer le beurre, le lait concentré, le lait en poudre et autres produits
- classes 5: lait servant à fabriquer des ingrédients laitiers et les exportations.

Le lait est payé suivant ses composants (matière grasse, protéine, autres solides) suivant une grille publiée chaque année. Globalement le prix payé par hectolitre pour les classes 2, 3 et 4 est proche du prix cible, le prix pour la classe 5 étant très inférieur.

### Importations et exportations

Les exportations sont limitées à 4,27 % de la production du fait d'un engagement auprès de l'OMC. Il faut noter que les exportations ne sont pas subventionnées.

Les importations sont lourdement taxées, la plupart des produits laitiers subissent des droits de douanes supérieurs à 200 % qui rendent l'accès au marché impossible. Il existe un quota d'importation de fromages de 20 411 tonnes<sup>6</sup> - dont 13 471 tonnes réservées à l'Union européenne - sous le titre "engagement d'accès minimum", et un quota d'importation de beurre de 3 274 tonnes et d'autres quotas moins importants pour des produits transformés<sup>7</sup>.

À défaut d'être détenteur de quotas d'importation de fromages, ce qui est le cas de la grande majorité des

exportateurs européens et non européens, il faut passer par un importateur détenteur qui valorise très fortement ses quotas du fait de leur rareté et de la demande. Concrètement l'importateur détenteur ajoute au prix de cession de l'exportateur une marge quota de l'ordre de \$CAD 5 du kilo, et ce en plus de sa marge de distribution classique. Les prix des fromages étrangers en résultant sont donc très élevés et c'est le consommateur canadien qui paie finalement la valorisation du quota d'importation ; ce système a pour effet de créer une rente de situation pour les détenteurs (pour la plupart des groupes laitiers canadiens dont la principale coopérative du pays) et de renchérir les prix des fromages étrangers pourtant à la base théoriquement bien plus compétitifs du fait du prix beaucoup plus bas du lait en Europe et aux USA.

## Ententes inter-provinciales

Il existe une entente nationale de mise en commun des revenus pour le lait des classes de surtransformation et d'exportation. Un accord appelé "P5" rassemble le Québec, l'Ontario, le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse. Il permet le partage des marchés et la mise en commun des revenus de toutes les classes de lait et comprend des dispositions permettant d'équilibrer les surproductions sur une base inter-provinciale. Il existe un accord similaire dans l'Ouest canadien qui rassemble la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba.

## Au Québec

Le Québec est le plus important producteur de lait du Canada; « À l'échelle du Canada, ce sont 36 % des recettes découlant de la production laitière qui proviennent du Québec, ce qui en fait la principale province productrice de lait au Canada. »<sup>8</sup>

La Loi de la gestion de l'offre délègue à la Fédération des producteurs de lait du Québec<sup>9</sup> (office de commercialisation) la responsabilité de commercialiser tout le lait qu'ils produisent et d'en négocier toutes les conditions de vente avec les industriels laitiers. Les usines paient à la Fédération le lait reçu au cours d'un mois au prix négocié en fonction du type de produit fabriqué, sur la base de chaque kilogramme de composants que contient le lait utilisé: matières grasses, protéines et autres solides du lait. Les producteurs reçoivent leur paiement pour les composants livrés au cours du mois, au prix moyen pondéré en fonction de l'utilisation.



Étalage de produits laitiers à Québec

À la suite de l'évaluation des quotas par la *Commission nationale du lait*, chaque producteur voit son quota de production ajusté en proportion de la variation du marché total. Les producteurs de poulet, de poule pondeuse et de dindon peuvent tout de même maintenir un certain niveau de production hors quota. Par exemple, un éleveur de poulet peut posséder un maximum de 100 poules au Québec comparativement à 2000 en Colombie-Britannique et en Alberta. Pour ce qui est du lait, l'Alberta est la seule province canadienne à permettre une production hors quota avec une limite de 50 litres par jour<sup>10</sup>.

## Prix de soutien

La Commission canadienne du lait mène une étude annuelle sur le coût de production laitière et consulte les divers partenaires<sup>[Qui ?]</sup> pour établir les prix de soutien du beurre et de la poudre de lait écrémé et par conséquent, le prix cible du lait. Celui-ci est annoncé en fin d'année et entre en vigueur le 1<sup>er</sup> février de l'année suivante<sup>11</sup>.

Le « prix cible » est basé sur le coût de production (coûts variables, coûts fixes, rendement du travail et du capital)et d'autres facteurs économiques. Le coût de production est mesuré grâce à une enquête nationale sur la production.

## Prix des quotas laitiers

Le prix du quota avait atteint un sommet en janvier 2003 de 31 000 dollars canadiens le kilo-jour. En mai 2006 il atteignait 32 101<sup>12</sup> \$, en 2014 les transactions de quotas en Colombie-Britannique s'effectuaient à un niveau de 42 500 \$.

Quand le système a été mis en place, les quotas ont été attribués gratuitement aux producteurs laitiers de l'époque. Ces quotas peuvent être vendus et une bourse des quotas s'est organisée entre producteurs. Au Québec, cela se fait une fois par mois par un encan téléphonique centralisé. Les producteurs qui veulent vendre ou acheter du quota doivent communiquer avec une firme spécialisée qui reçoit toutes les offres d'achat et de vente de quotas de la province.

Le prix sera le même pour tout le monde lors de cet encan fermé. Les administrateurs cherchent celui pour lequel il y aurait autant de kilogrammes à vendre que de kilogrammes à acheter : une sorte d'équilibre entre l'offre et la demande<sup>13</sup>. Avec le temps, les prix ont atteint des niveaux très élevés et plusieurs observateurs remarquent que cela traduit un déséquilibre du système. D'un côté, la productivité des vaches augmente plus vite que la consommation de produits laitiers et par conséquent, un éleveur doit augmenter son quota s'il veut garder le même nombre de vaches.

De l'autre côté, la valeur des quotas en tant qu'actifs de l'entreprise dépasse la valeur des autres actifs (y compris les bâtiments et les vaches), signe que le système est exagérément rémunérateur. On cherche aussi la légitimité d'une telle création de valeur monétaire pour les éleveurs.

## Disparité entre provinces

Au Québec et en Ontario le quota est plafonné actuellement à 24 000 \$ <sup>[Quand ?]</sup> pour le droit de produire 1 kg de matière grasse par jour, et une réserve est prélevée sur chaque transaction au Québec. En Colombie-Britannique, une somme de 43 000 \$ <sup>[Quand ?]</sup> doit être déboursée pour obtenir le droit de produire cette même quantité<sup>14</sup>.

## Critiques

Des groupes de recherche canadiens critiquent ce système<sup>15, 16, 17, 18, 19, 20, 21</sup>. Plusieurs d'entre eux proposent des solutions pour se sortir de ce système qui pénaliserait les consommateurs, les petits agriculteurs hors de la gestion de l'offre et les agriculteurs qui souhaitent entrer dans un marché non soumis à la gestion de l'offre<sup>15, 16, 17, 18, 19, 20, 21</sup>.

Selon Mario Dumais, ancien économiste à l'Union des producteurs agricoles et chercheur associé à l'Institut économique de Montréal, « la gestion de l'offre touche de façon disproportionnée les [ménages canadiens] les plus pauvres »<sup>22</sup>. En effet, ce système imposerait un coût de 339 \$ additionnel sur la facture d'épicerie des Canadiens les plus démunis<sup>23</sup>.

Cette technique de gestion peut être vu comme un moyen de garder les prix artificiellement élevés en

restreignant la concurrence dans le marché. En effet, ces quotas imposent une barrière à l'entrée aux agriculteurs qui souhaiteraient produire dans ce marché, car les quotas sont dispendieux et difficiles d'accès.

Les quotas laitiers sont aussi un point de friction dans les négociations commerciales internationales.

## Positions du syndicat agricole Union paysanne

L'Union paysanne qui va jusqu'à parler de cartel, critique vertement le système des quotas et de la gestion de l'offre, parce que selon ce syndicat agricole, les quotas sont inaccessibles et bloquent l'entrée à ceux qui voudraient se lancer en production<sup>24,25</sup>.

## Exception canadienne

Le Canada est actuellement le seul pays au monde qui continue une politique de quotas de production.

Les quotas laitiers ont été abandonnés en Australie en 2000<sup>26</sup> et en Suisse entre 2006 et 2009<sup>27</sup>. L'Union européenne a décidé d'éliminer ses quotas en 2015.

## Notes

## Références

- « Gestion de l'offre en bref | » (<http://cilq.ca/lindustrie/gestion-de-loffre-en-bref/>), sur *cilq.ca* (consulté le 14 février 2017)
- Document de réflexion des Producteurs Laitiers du Canada (<http://www4.agr.gc.ca/resources/prod/doc/pol/consult/miss/pdf/a24.pdf>)
- Gouvernement du Canada, Statistique Canada, « CANSIM - 002-0072 - Enquête financière sur les fermes, structure financière selon les types d'exploitations, moyenne par ferme (revenu agricole brut égal ou supérieur à 25 000 \$) » (<http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?lang=fra&id=20072>), sur *www5.statcan.gc.ca* (consulté le 14 février 2017)
- Goudounèche, Catherine, « Le marché des quotas laitiers au Canada : une expérience originale », *Économie & prévision*, Persée - Portail des revues scientifiques en SHS, vol. 117, n<sup>o</sup> 1, 1995, p. 177–181 (DOI 10.3406/ecop.1995.5723 (<https://dx.doi.org/10.3406%2Fecop.1995.5723>), lire en ligne ([http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/ecop\\_0249-4744\\_1995\\_num\\_117\\_1\\_5723](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/ecop_0249-4744_1995_num_117_1_5723)) , consulté le 2 septembre 2020).
- Mémorandum de l'OMC sur ce différend ([http://www.wto.org/french/tratop\\_f/dispu\\_f/103r.pdf](http://www.wto.org/french/tratop_f/dispu_f/103r.pdf))
- Page sur l'administration du contingent de fromages (<http://www.international.gc.ca/controls-controles/s/prod/agri/dairy-laitiers/notices-avis/781.aspx?lang=fra>)
- Liste des contingents ([http://www.international.gc.ca/controls-controles/notices\\_avis/exp/list\\_liste/509-access-quant-acces.aspx?lang=fra](http://www.international.gc.ca/controls-controles/notices_avis/exp/list_liste/509-access-quant-acces.aspx?lang=fra))
- Les producteurs de lait du Québec (organisme régie par la loi de la gestion de l'offre) Profil et impact de la production laitière. En ligne (<http://lait.org/leconomie-du-lait/profil-et-impact-de-la-production-laitiere/>)
- Site "Les producteurs de lait du Québec" (<http://www.lait.org/>)
- « Une alliance pour augmenter la production hors quota » (<https://unionpaysanne.com/wp-content/uploads/2016/05/hors-quota.pdf>), sur *unionpaysanne.com*, mai 2016 (consulté le 14 février 2017)

11. **Prix au 1<sup>er</sup> février 2011** (<http://www.cdc-ccl.gc.ca/CDC/index-fra.php?id=3809>)
12. **Prix du quota: sommet historique** (<http://www.laterre.ca/?action=detailNouvelle&menu=4&section=production&idArticle=3460>) sur le site *LaTerre.ca*
13. Page statistiques sur le lait au Québec, possibilité d'obtenir le rapport des transactions de quotas par mois (<http://lait.org/leconomie-du-lait/statistiques/>)
14. « À propos de la production » (<http://lait.org/fichiers/stats/2017/201701PQ.pdf>), sur *lait.org*, février 2017 (consulté le 14 février 2017)
15. (en) « Freeing up Food: The Ongoing Cost, and Potential Reform, of Supply Management » (<https://www.cdhowe.org/public-policy-research/freeing-food-ongoing-cost-and-potential-reform-supply-management>), sur *www.cdhowe.org*, 1<sup>er</sup> avril 2010 (consulté le 14 février 2017)
16. « Milking the system » (<http://www.macdonaldlaurier.ca/files/pdf/Supply-Management-Essays-June-2012.pdf>), juin 2012 (consulté le 14 février 2017)
17. (en) « Canada's Supply-Managed Dairy Policy: An Agenda for Reform » ([http://www.georgemorris.org/publications/Milk\\_SM\\_Recommendations\\_for\\_Reform\\_Mar-13\\_Final.pdf](http://www.georgemorris.org/publications/Milk_SM_Recommendations_for_Reform_Mar-13_Final.pdf)), sur *www.georgemorris.org*, 5 mars 2013 (consulté le 14 février 2017)
18. (en) « Reforming Dairy Supply Management: The Case for Growth » (<http://www.conferenceboard.ca/cfic/research/2014/dairysupply.aspx>), sur *www.conferenceboard.ca*, 6 mars 2014 (consulté le 14 février 2017)
19. (en) « Supply Management: Problems, Politics and Possibilities » ([https://papers.ssrn.com/sol3/papers2.cfm?abstract\\_id=2089041](https://papers.ssrn.com/sol3/papers2.cfm?abstract_id=2089041)), sur *papers.ssrn.com*, 21 juin 2012 (consulté le 14 février 2017)
20. « Les politiques néfastes de gestion de l'offre du Canada » (<http://www.iedm.org/fr/53769-le-point-les-politiques- nefastes-de-gestion-de-l-offre-du-Canada>), sur *www.iedm.org*, 17 juin 2015 (consulté le 14 février 2017)
21. (en) « Free market for groceries is better for the poor » (<https://www.fraserinstitute.org/article/free-market-groceries-better-poor>), sur *www.fraserinstitute.org* (consulté le 14 février 2017)
22. « La gestion de l'offre frappe les pauvres cinq fois plus durement que les riches | IEDM » (<http://www.iedm.org/fr/53770-la-gestion-de-l-offre-frappe-les-pauvres-cinq-fois-plus-durement-que-les-riches>), sur *www.iedm.org* (consulté le 14 février 2017)
23. Ryan Cardwell, Chad Lawley et Di Xiang, « Milked and Feathered: The Regressive Welfare Effects of Canada's Supply Management Regime », *Canadian Public Policy*, vol. 41, n<sup>o</sup> 1, 1<sup>er</sup> janvier 2015, p. 1–14 (lire en ligne ([http://econpapers.repec.org/article/cppissued/v\\_3a41\\_3ay\\_3a2015\\_3ai\\_3a1\\_3ap\\_3a1-14.htm](http://econpapers.repec.org/article/cppissued/v_3a41_3ay_3a2015_3ai_3a1_3ap_3a1-14.htm)), consulté le 14 février 2017)
24. Le monde agricole dans la rue contre les accords de libre-échangeEn ligne (<https://journalmetro.com/actualites/national/1931955/le-monde-agricole-dans-la-rue-contre-les-accords-de-libre-echange/>)
25. Union Paysanne. Vers une gestion de l'Offre 2.0 En ligne (<https://unionpaysanne.com/campagnes/gestion-de-l-offre-2-0/>)
26. The story of deregulation in the dairy industry (<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1467-8489.00204/pdf>)
27. Étude sur l'arrêt des quotas en Suisse ([http://www.producteurs-lait.com/images/etude\\_emb\\_arret\\_quotas\\_en\\_suisse.pdf](http://www.producteurs-lait.com/images/etude_emb_arret_quotas_en_suisse.pdf))

## Voir aussi

---

### Articles connexes

- [Quota laitier en Europe](#)
- [Gestion de l'offre au Canada](#)

## Liens externes

---

- [Centre canadien d'information laitière \(http://www.dairyinfo.gc.ca/index\\_f.php\)](http://www.dairyinfo.gc.ca/index_f.php)
- [Commission canadienne du lait \(http://www.cdc.ca/cdc/index\\_fr.asp?caid=85\)](http://www.cdc.ca/cdc/index_fr.asp?caid=85)
- [Fédération des producteurs de lait du Québec \(http://www.lait.org/zone3/\)](http://www.lait.org/zone3/)
- (en) [Dairy Farmers of Ontario \(DFO\) \(http://www.milk.org/corporate/view.aspx\)](http://www.milk.org/corporate/view.aspx)

---

Ce document provient de « [https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Quota\\_laitier\\_au\\_Canada&oldid=174372284](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Quota_laitier_au_Canada&oldid=174372284) ».

**La dernière modification de cette page a été faite le 2 septembre 2020 à 17:57.**

Droit d'auteur : les textes sont disponibles sous licence Creative Commons attribution, partage dans les mêmes conditions ; d'autres conditions peuvent s'appliquer. Voyez les conditions d'utilisation pour plus de détails, ainsi que les crédits graphiques. En cas de réutilisation des textes de cette page, voyez comment citer les auteurs et mentionner la licence. Wikipedia® est une marque déposée de la Wikimedia Foundation, Inc., organisation de bienfaisance régie par le paragraphe 501(c)(3) du code fiscal des États-Unis.



# RAPPORT

**SUR LA LOI CONCERNANT  
LES SERVICES DE TRANSPORT PAR TAXI**



# **RAPPORT**

## **SUR LA LOI CONCERNANT LES SERVICES DE TRANSPORT PAR TAXI**

Présenté par:

**Michel Després**

Ministre des Transports

Ministre responsable de la région de la Capitale-Nationale

Octobre 2005

ISBN 2-550-45680-7  
ISBN 2-550-45681-5 (PDF)  
Dépôt légal  
Bibliothèque nationale du Québec, 2005

## Table des matières

<b>1. Historique de l'adoption de la Loi concernant les services de transport par taxi .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Contexte général .....</b>	<b>7</b>
<b>3. Description de l'industrie du transport par taxi .....</b>	<b>9</b>
<b>3.1 Représentation de l'industrie .....</b>	<b>9</b>
Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec .....	9
Forum des intervenants de l'industrie du taxi .....	9
Comité consultatif .....	10
Liquidation des ligues de taxis .....	10
<b>3.2 Permis de propriétaire de taxi .....</b>	<b>11</b>
Quotas de permis et territoires d'exploitation .....	11
Délivrance de permis de propriétaire de taxi restreints .....	12
Valeur des permis de propriétaire de taxi .....	12
Financement de l'achat des permis de propriétaire de taxi .....	13
Âge limite des véhicules et caractéristiques .....	13
Vérification avant départ .....	14
Ordinateur de bord – Taximètre .....	14
<b>3.3 Transport par limousine et par limousine de grand luxe .....</b>	<b>15</b>
<b>3.4 Permis de chauffeur de taxi .....</b>	<b>16</b>
Formation des chauffeurs de taxi .....	16
<b>3.5 Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi .....</b>	<b>17</b>
<b>3.6 La place du taxi dans les différents services de transport des personnes .....</b>	<b>18</b>
Transport adapté pour les personnes handicapées .....	18
Transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé .....	20
Transport bénévole .....	22
Transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété .....	22
<b>3.7 Décentralisation des pouvoirs de réglementation et de contrôle .....</b>	<b>22</b>
<b>4. Consultation .....</b>	<b>25</b>
<b>4.1 Modalités de la consultation .....</b>	<b>25</b>
<b>4.2 Résultats de la consultation .....</b>	<b>25</b>
Représentation de l'industrie .....	25
Permis de propriétaire de taxi .....	26
Transport par limousine et par limousine de grand luxe .....	27
Permis de chauffeur de taxi .....	28
Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi .....	28
Transport adapté pour les personnes handicapées .....	29
Transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé .....	31
Transport bénévole .....	31
Transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété .....	32
Décentralisation des pouvoirs de réglementation et de contrôle .....	32



## Table des matières

<b>5. Bilan et pistes de solution</b> .....	<b>33</b>
<b>5.1 Représentation de l'industrie</b> .....	<b>33</b>
Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec (APCTQ) .....	33
Forum des intervenants de l'industrie du taxi .....	33
Comité consultatif des propriétaires de taxi .....	34
<b>5.2 Permis de propriétaire de taxi</b> .....	<b>34</b>
Quotas de permis et territoires d'exploitation .....	34
Financement de l'achat des permis de propriétaire de taxi .....	34
Tarifs .....	35
Âge limite des véhicules et caractéristiques .....	35
Vérification avant départ .....	35
Ordinateur de bord .....	35
<b>5.3 Transport par limousine et par limousine de grand luxe</b> .....	<b>36</b>
Règles générales .....	36
Accès au marché de la limousine ou de la limousine de grand luxe .....	36
Permis d'entreprise .....	37
Limousine de grand luxe .....	37
<b>5.4 Permis de chauffeur de taxi</b> .....	<b>38</b>
Formation des chauffeurs de taxi .....	38
<b>5.5 Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi</b> .....	<b>38</b>
<b>5.6 La place du taxi dans les différents services de transport des personnes</b> .....	<b>39</b>
Transport adapté pour les personnes handicapées .....	39
Transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé .....	41
Transport bénévole .....	42
Transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété .....	43
<b>5.7 Autres sujets</b> .....	<b>44</b>
<b>5.8 Décentralisation des pouvoirs de réglementation et de contrôle</b> .....	<b>44</b>
<b>6. Conclusion</b> .....	<b>45</b>
<b>Annexe 1</b> – Liste des invités à la consultation .....	49
<b>Annexe 2</b> – Décret concernant la spécialisation des services des titulaires de permis de propriétaire de taxi ... ..	51
<b>Annexe 3</b> – Énumération des pistes de solution .....	53



# 1. Historique de l'adoption de la Loi concernant les services de transport par taxi

En 1973, le transport par taxi passait de la compétence des municipalités à celle du gouvernement du Québec. Le fait que les limites des municipalités ne correspondaient pas à la nature des déplacements, le manque de rigueur dans la délivrance des permis, les difficultés rencontrées pour la desserte des aéroports et la reconnaissance de l'importance du taxi dans le transport des personnes ont justifié ce transfert de responsabilité. Québec se chargeait donc de la réglementation du taxi et créait les territoires (agglomérations) et les ligues de taxi. En 1978, la délivrance des permis de taxi dans les agglomérations était interrompue.

Adopté dans le cadre de la Loi sur les transports, le Règlement sur le transport par véhicule-taxi a fait l'objet d'une révision en profondeur en 1983. L'adoption de la Loi sur le transport par taxi en 1983 et du Règlement sur le transport par taxi en 1985 visait à ouvrir de nouveaux marchés à l'industrie du taxi, qui connaissait alors de sérieuses difficultés économiques dues, entre autres, à l'érosion de son marché traditionnel. La Loi visait en outre à proposer un nouveau partage des responsabilités entre les autorités régionales (communautés urbaines et municipalités régionales de comté) et le gouvernement, tout en conservant les acquis de la centralisation. Enfin, la réforme proposait de nouvelles règles du jeu afin de résoudre les difficultés d'organisation des exploitants.

De façon plus précise, la loi de 1983 avait également pour but de régulariser la situation dans le domaine des permis de limousine, anciennement délivrés par la défunte Régie des transports, et à ouvrir la voie au développement des services de transport par limousine. Dans la foulée de la réforme, la pratique du covoiturage était légalisée pour le transport au travail ou aux études et la loi était modifiée afin de faire une place au transport bénévole, sans obligation d'être titulaire d'un permis.

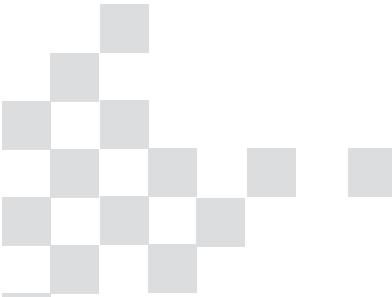
En 1987, la Loi était à nouveau modifiée afin de donner la possibilité à la Commission des transports du Québec de délivrer des permis de limousine de grand luxe, c'est-à-dire ayant plus de 340 cm d'empattement, moyennant des droits annuels de 5 000 \$ par année par permis.

Au fil des années, on constatait toutefois une détérioration de la qualité du service en raison du vieillissement du parc et de la pratique de plus en plus répandue de la location des taxis, qui entraînait une déresponsabilisation du propriétaire. De plus, les territoires de taxi, dessinés en 1973, répondaient de moins en moins aux besoins de la population étant donné l'évolution du développement urbain.

En outre, l'industrie ne montrait pas tout le dynamisme voulu dans le développement des nouveaux marchés. De fait, de nouveaux besoins en transport apparaissaient, notamment avec le vieillissement de la population, le virage ambulatoire et la désinstitutionnalisation. Ainsi, dans les années quatre-vingt-dix, les taxis effectuaient 40 % des déplacements pour les organismes de transport adapté, ce qui représentait une somme de 10 M\$ par année. De plus, il y avait peu de taxis accessibles aux personnes handicapées pour répondre aux demandes individuelles. Dans certaines régions, les entreprises de taxi étaient incapables d'offrir le service de transport adapté ou n'étaient pas intéressées à le faire. Par contre, les règles d'ouverture au transport bénévole entraînaient certains empiètements sur le marché du taxi, surtout en milieu rural où des chauffeurs bénévoles se constituaient une clientèle privée ou effectuaient du transport pour des organismes.

Quant aux ligues de taxi, elles ne remplissaient pas le rôle que leur avait confié le législateur, soit la défense des intérêts des titulaires de permis. Ces derniers étaient tenus de payer la cotisation annuelle, qu'ils aient été ou non membres de la ligue (formule Rand). On constatait également que la structure des ligues devenait inutile là où on ne trouvait qu'une seule association de service, les membres des deux organisations étant alors les mêmes. Dans d'autres agglomérations, la ligue devenait souvent un instrument de domination de l'association de service la plus importante. Au lieu de jouer un rôle de rassembleur, la ligue avait souvent un rôle de diviseur.





En ce qui concerne le transfert des pouvoirs vers les autorités régionales, seule la Communauté urbaine de Montréal (CUM) s'était prévalu de cette possibilité, les autres n'y trouvant pas d'intérêt.

Par ailleurs, la Loi sur le transport par taxi avait été modifiée à sept reprises, sans compter les modifications destinées uniquement à l'harmoniser à d'autres lois. Ces amendements avaient été rendus nécessaires afin d'adapter la Loi à l'évolution de l'environnement. Ces nombreuses modifications avaient rendu la lecture de cette loi de plus en plus complexe, notamment les passages sur les dispositions relatives au transport par limousine. Malgré ces amendements, la Loi était jugée trop contraignante et incapable de répondre aux besoins nouveaux et de corriger des situations jugées problématiques. Le vieillissement de la population, la croissance des villes de banlieue, l'extension des services de transport collectif et de transport adapté, la désinstitutionnalisation, l'intégration des personnes handicapées et le virage ambulatoire étaient autant de facteurs qui avaient modifié la demande en transport.

Devant ces constats, le ministre des Transports annonçait une révision en profondeur de l'encadrement légal du transport par automobile. En 1999, dans le cadre de la commission parlementaire sur le projet de réforme du transport par taxi, une large consultation publique a été menée sur tous les aspects touchant à l'encadrement de ce secteur du transport. Quatre-vingt-trois mémoires ont été reçus et cinquante-trois groupes ou personnes ont été entendus en commission parlementaire.

Dans l'élaboration du projet de réforme de l'encadrement légal du transport des personnes par automobile, six objectifs avaient été fixés :

- simplifier l'encadrement légal;
- couvrir l'ensemble des services de transport rémunéré de personnes par automobile;
- éliminer les causes d'insatisfaction et les dispositions désuètes;
- faciliter l'application de la loi et des règlements et s'assurer qu'ils sont respectés;
- mettre en œuvre la décentralisation de la responsabilité de la réglementation et du contrôle des services de taxi;
- assurer la qualité des services à la clientèle et leur adéquation aux besoins;
- favoriser l'amélioration de la situation économique de l'industrie.

En définitive, la Loi concernant les services de transport par taxi (2001, chapitre 15) était sanctionnée le 21 juin 2001 et entrait en vigueur le 30 juin 2002. Cette loi, qui a donc remplacé la Loi sur le transport par taxi, proposait un nouvel encadrement du transport par taxi au Québec et avait pour objets d'accroître la sécurité des usagers et d'améliorer la qualité des services offerts.



## 2. Contexte général

Depuis l'entrée en vigueur, en juin 2002, de la Loi concernant les services de transport par taxi et du Règlement sur les services de transport par taxi, cette industrie a été soumise à de multiples changements, qui ont porté à la fois sur les instances la représentant, sur la délivrance des permis et sur les nouvelles exigences imposées aux chauffeurs en vue d'améliorer la qualité des services et la sécurité des usagers.

Cette loi prévoit, plus particulièrement, la création de l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec (APCTQ), du Forum des intervenants de l'industrie du taxi et, finalement, du Comité consultatif des titulaires de permis de propriétaire de taxi. La mise en place de ces nouvelles entités a entraîné la disparition des ligues de propriétaires de taxi qui existaient dans les principales agglomérations urbaines du Québec. Une réflexion doit donc maintenant être faite pour évaluer l'efficacité de ces nouvelles structures de représentation.

De plus, la Loi et la réglementation prévoient la formation obligatoire des nouveaux chauffeurs pour certains territoires (Québec, Laval et Longueuil). Un nouveau cours axé sur le service à la clientèle a donc été conçu, et il est donné depuis février 2004. Enfin, pour l'ensemble des chauffeurs du Québec, un cours consacré au transport des personnes handicapées a été mis sur pied. Toutefois, à ce jour, ce cours n'est pas encore offert, bien que la réglementation oblige tous les chauffeurs à le suivre.

L'amélioration du parc de véhicules-taxis faisait également partie des objectifs. Dans cette perspective, l'empattement des véhicules a été porté à 261 centimètres et une limite d'âge a été fixée, soit au plus 5 ans au moment de l'immatriculation en tant que taxi, jusqu'à un maximum de 10 ans. Finalement, à l'instar des autres modes de transport, l'obligation d'effectuer une vérification avant le départ des véhicules a été introduite.

Par ailleurs, afin d'améliorer l'offre de service, la Loi prévoit, à certaines conditions, la délivrance de permis de propriétaire de taxi d'une durée maximale de 5 ans. Depuis que cette mesure est en vigueur, certains de ses aspects ont fait l'objet de remises en question.

Parmi les problèmes soulevés, mentionnons l'imposition de quotas de permis de propriétaire de taxi par le gouvernement et la détermination des territoires d'exploitation par la Commission des transports du Québec.

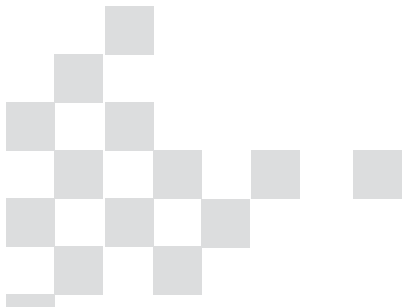
On peut aussi se demander si la délivrance de permis restreints pour le transport des personnes handicapées a amélioré de façon significative la qualité des services offerts à ce segment de la population.

Enfin, une réflexion globale s'impose pour déterminer si les règles régissant le transport par taxi sont adaptées à l'industrie de la limousine.

Outre le transport par taxi traditionnel et le transport adapté, il existe d'autres besoins en transport, qui ne sont pas encore couverts par l'industrie du taxi. En effet, malgré la réussite d'une première expérience de transport médical avec accompagnement, l'industrie du taxi semble hésiter à exploiter ce créneau.

En outre, en dépit des mesures préconisées par la Loi, le transport bénévole demeure difficile à circonscrire. Il faut se demander si une meilleure connaissance de ce secteur et des règles qui le régissent de la part des intervenants permettrait d'assurer une meilleure offre de services aux personnes dans le besoin, dans le respect des exigences de l'industrie du taxi.





Il importe donc d'évaluer les effets de la mise en application de la Loi, à la fois sur les propriétaires, les chauffeurs et les usagers des services de transport par taxi, et de mesurer l'efficacité des mesures qui y ont été mises en oeuvre.

Ces mesures devaient permettre d'atteindre les deux objectifs fixés par la Loi, soit l'accroissement de la sécurité des usagers et l'amélioration de la qualité des services offerts. Tous les aspects de l'offre de services ont donc fait l'objet de normes particulières, qui doivent maintenant être évaluées.

Cette réflexion sur l'ensemble des problématiques de l'industrie du taxi s'inscrit dans le cadre de l'obligation faite au ministre des Transports de présenter, au plus tard le 20 juin 2005, un rapport au gouvernement sur la mise en oeuvre de la Loi ainsi que sur l'opportunité de la maintenir, ou de la modifier le cas échéant.

Afin de la mener à bien, il a été décidé de procéder à une consultation auprès des principaux intervenants de l'industrie du taxi et de sa clientèle. À cet effet, un comité composé de trois députés a été formé. Ce comité, composé de M<sup>me</sup> Sarah Perreault, députée de Chauveau, ainsi que de MM. Bernard Brodeur et Tony Tomassi, respectivement députés des circonscriptions de Shefford et de LaFontaine, a été chargé de rédiger à l'intention du ministre des Transports un rapport sur la situation, accompagné de recommandations.

Parallèlement à cette démarche, une consultation a été menée auprès des partenaires institutionnels du ministère des Transports, soit la Commission des transports du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec et le Bureau du taxi et du remorquage de la Ville de Montréal.





## 3. Description de l'industrie du transport par taxi

### 3.1 Représentation de l'industrie

#### Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec

La Loi concernant les services de transport par taxi prévoyait la création de l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec, laquelle est régie par la partie III de la Loi sur les compagnies.

L'APCTQ a pour fonctions principales de représenter les chauffeurs de taxi, tant collectivement qu'individuellement, et de promouvoir leurs intérêts, notamment par l'amélioration des pratiques qui ont cours dans cette industrie en ce qui a trait aux ressources humaines, par la promotion de services et d'avantages sociaux pour les chauffeurs de taxi, par la diffusion d'informations et de formations liées à leurs activités et par la promotion de l'utilisation des services de taxi. L'APCTQ a également pour mission d'élaborer et de mettre en application un code de déontologie régissant l'activité professionnelle des titulaires de permis de chauffeur de taxi (article 36).

Dans l'attente de l'élection des membres du conseil d'administration de l'APCTQ, conformément à la Loi, les affaires de l'Association ont été administrées par un conseil d'administration provisoire créé en vertu de l'article 135 de la Loi. L'élection des membres du premier conseil d'administration s'est tenue à Lévis en décembre 2002.

Afin d'assurer son financement, l'Association bénéficie d'une formule Rand, c'est-à-dire que tous les titulaires de permis de chauffeur de taxi, qu'ils en soient membres ou non, sont tenus de lui payer une cotisation annuelle, sous peine de voir leur permis de chauffeur de taxi suspendu.

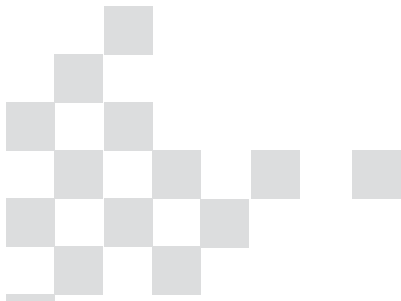
En décembre 2002, le conseil d'administration de l'Association décidait à l'unanimité de proposer aux titulaires de permis de chauffeur de taxi le versement d'une cotisation annuelle de 200 \$. Sur les quelque 19 000 titulaires de permis, 2 898 se sont exprimés (environ 15 %). De ce nombre, 1 134 étaient d'accord avec la proposition, alors que 1 742 étaient contre, soit environ 60 % des votants. Le projet de cotisation a donc été rejeté. Depuis ce moment, l'Association est pratiquement inactive.

#### Forum des intervenants de l'industrie du taxi

Le Forum a pour objet de favoriser la concertation entre les principaux intervenants de l'industrie du taxi au regard des diverses pratiques commerciales ayant cours dans cette industrie et de conseiller le ministre des Transports sur les mesures destinées à son développement, entre autres en lui présentant des recommandations qui font consensus. Les membres représentent, outre les propriétaires et les chauffeurs de taxi, les intermédiaires en services et les usagers des services de transport par taxi.

Le Forum a été institué en vertu de l'article 72 de la Loi. Il devait se composer, outre du président nommé par le gouvernement, d'au plus neuf autres membres nommés par le ministre. À cet effet, un président a été nommé par le gouvernement et, de plus, comme le prévoit la Loi, le gouvernement avait désigné par décret les associations et groupes invités à être membres du Forum. Le décret désignait plus particulièrement le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT), le Regroupement québécois du taxi, la





Coopérative des limousines de la Communauté urbaine de Montréal, l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec (ARUTAQ), le Conseil des aînés, l'Association des hôtels du grand Montréal ainsi que l'Association des CLSC et des CHSLD. D'office, la Loi désignait l'APCTQ pour représenter les chauffeurs au sein du Forum. Il ne restait au ministre des Transports qu'à nommer, à partir des candidatures soumises par les groupes désignés, les personnes qui participeraient au Forum à titre individuel.

Le Forum des intervenants de l'industrie du taxi est présentement inactif, et il n'a d'ailleurs jamais pu commencer ses activités. En effet, la Loi exigeait la présence de l'APCTQ en tant que représentant des chauffeurs, ce qui était impossible vu les délais requis pour la mise sur pied de l'Association. Par ailleurs, il était ardu de trouver un groupe représentant les propriétaires à cause du vide laissé par la liquidation des ligues de propriétaires de taxi.

### Comité consultatif

Ce comité a été formé en vertu de l'article 75 de la Loi concernant les services de transport par taxi. Il est constitué d'au plus cinq membres nommés par le ministre des Transports selon une représentation territoriale prévue par la Loi, pour l'ensemble du territoire du Québec. Ce comité permet d'assurer le lien entre les titulaires de permis de propriétaire de taxi et le ministre. Il a en effet pour rôle de conseiller le ministre sur toute question concernant les pratiques commerciales des titulaires de permis de propriétaire de taxi et sur tout autre sujet que ce dernier lui soumet.

Depuis l'adoption de la Loi, quatre réunions du Comité ont eu lieu. Toutefois, lors de l'élection du conseil d'administration de l'APCTQ à l'automne 2002, des membres du Comité se sont fait élire au sein de cette association. Or ces derniers ne peuvent, pour des raisons d'éthique, participer aux deux tribunes à la fois. Par conséquent, le Comité consultatif ne s'est pas réuni depuis.

### Liquidation des ligues de taxis

L'ancienne Loi sur le transport par taxi prévoyait la création, pour chaque agglomération de taxi (territoire d'exploitation), d'une ligue de propriétaires de taxi ayant pour fonction de défendre les droits des propriétaires et de leur offrir des avantages sociaux et d'autres services de même nature. Chaque titulaire de permis de taxi devait, pour chacun de ses permis, payer une cotisation annuelle (formule Rand). À l'usage, il s'est avéré que les ligues étaient très inégales dans leur façon de fonctionner. Certaines étaient très actives, comme la Ligue A-11 de Montréal, d'autres pratiquement inexistantes. Il existait 57 ligues au Québec, soit une par agglomération.

La Loi concernant les services de transport par taxi prévoyait leur liquidation, ce qui fut réalisé. Pour pallier le vide laissé par la dissolution, la Loi constituait le Comité consultatif des propriétaires de taxi. Les propriétaires avaient toutefois la possibilité de se regrouper volontairement au sein d'une association. En outre, l'APCTQ était mise sur pied. Cette association, bien que destinée aux chauffeurs, touche aussi les propriétaires car beaucoup d'entre eux sont aussi chauffeurs. D'ailleurs, plusieurs membres du conseil d'administration de l'APCTQ sont également des propriétaires.





## 3.2 Permis de propriétaire de taxi

### Quotas de permis et territoires d'exploitation

La Loi concernant les services de transport par taxi prévoit un seul type de territoire de taxi pour l'ensemble de la province, soit les agglomérations. C'est la CTQ qui est chargée de créer, scinder, délimiter ou fusionner des agglomérations à l'intérieur du territoire d'une autorité municipale ou supramunicipale. Elle doit tenir compte des critères imposés par décret, soit la préservation de la continuité du tissu urbain, la consolidation des zones d'influence et d'appartenance et le respect de la délimitation territoriale des municipalités, des municipalités régionales de comté (MRC) et des communautés métropolitaines. Ce faisant, la CTQ peut tenir compte de l'intérêt public.

Pour la détermination de ses premières agglomérations après l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, la CTQ devait tenir compte des régions et agglomérations instituées en vertu de l'ancienne Loi sur le transport par taxi ainsi que des fusions municipales. C'est d'ailleurs ce qu'elle a fait dans sa résolution 1-2002 créant les premières agglomérations de taxi, qui correspondaient exactement aux anciennes régions et agglomérations. Depuis ce temps, elle a créé de nouvelles agglomérations, surtout en milieu rural où il n'y en avait pas (agglomérations d'Hemmingford, de Notre-Dame-du-Mont-Carmel, de Napierville ou de Saint-Pamphile, par exemple). Quant aux agglomérations urbaines, seules celles de la ville de Gatineau ont fait l'objet d'une décision de la part de la CTQ. Actuellement, la province est divisée en 322 agglomérations de taxi.

En ce qui a trait au nombre de permis de propriétaire de taxi par agglomération, le troisième alinéa de l'article 10 de la Loi établit ce qui suit :

« Le gouvernement peut, par décret, pour chaque agglomération qu'il indique, fixer le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi pouvant être délivrés par la Commission selon les services qu'il identifie et, le cas échéant, aux conditions qu'il détermine. Ce nombre, de l'appréciation du gouvernement, doit tenir compte, pour chaque agglomération concernée, d'un équilibre entre la demande de services par taxi et la rentabilité des entreprises des titulaires de permis de propriétaire de taxi. Les conditions que le gouvernement détermine peuvent limiter les périodes de service, les clientèles transportées ou toute autre modalité d'exploitation. Un décret ne peut être pris qu'après consultation, notamment, des titulaires de permis de propriétaire de taxi concernés. Le ministre des Transports décide, dans chaque cas, des modalités de la consultation et en assure la publicité. »

Ainsi, le 12 juin 2002, le Conseil des ministres adoptait le décret numéro 736-2002 ayant pour objet d'établir, pour chaque agglomération de taxi créée par la Commission des transports du Québec, un nombre maximal de permis de propriétaire de taxi pouvant être délivrés par la Commission. La CTQ ne peut donc, pour les agglomérations créées et délimitées par elle, délivrer plus de permis de propriétaire de taxi que le nombre maximal déterminé pour chacune par le décret.

Enfin, pour les nouvelles agglomérations créées par la CTQ, le gouvernement n'a pas établi de quotas, laissant jouer l'offre et la demande et laissant le soin à la CTQ d'évaluer la preuve présentée devant elle lors d'une demande de permis de propriétaire de taxi : la CTQ tiendra compte de la preuve de nécessité qui lui est présentée par le demandeur et de la rentabilité des entreprises de taxi existantes (l'équilibre entre la demande de services de taxi et la rentabilité des entreprises de taxi).



## Délivrance de permis de propriétaire de taxi restreints

Malgré les quotas sur la délivrance des permis établis par le gouvernement, la Commission des transports du Québec peut délivrer un permis de propriétaire de taxi à toute personne pouvant faire la preuve qu'un tel permis est nécessaire pour répondre à un besoin particulier, notamment en ce qui a trait au transport des personnes handicapées. Elle peut fixer des conditions et des restrictions particulières à ce type de permis (article 10 de la Loi concernant les services de transport par taxi).

Cette ouverture de la Loi a surtout eu pour effet d'augmenter l'offre de services en transport adapté pour les personnes handicapées, bien qu'elle puisse être mise à profit pour combler tout autre type de besoin particulier.

La CTQ a développé la jurisprudence concernant l'application de l'article 10 : ainsi, si le quota est atteint, en principe, elle ne peut délivrer plus de permis que le nombre autorisé par le gouvernement, à moins que l'exception de l'article 10 joue. Ensuite, pour ce qui est de la possibilité de délivrer un permis afin de répondre à un besoin particulier, la Commission doit répondre à deux questions :

1. Y a-t-il un besoin particulier ?
2. Y a-t-il nécessité pour répondre à ce besoin de délivrer un ou plusieurs permis de plus que le quota fixé?

Il revient donc au demandeur de permis de faire la preuve que la réponse à ces deux questions est oui, ce qui est loin d'être facile.


## Valeur des permis de propriétaire de taxi

Le permis de propriétaire de taxi autorise son titulaire à exploiter un service de transport par taxi avec une automobile; ce service est limité à un territoire donné. Le permis de propriétaire de taxi délivré avant le 15 novembre 2000 (date de la présentation du projet de Loi concernant les services de transport par taxi) est annuel et vient à échéance le 31 mars de chaque année. Néanmoins, la facilité du renouvellement lui confère une durée quasi illimitée. Le permis de propriétaire de taxi ne peut être loué, mais le véhicule auquel est rattaché le permis peut l'être. Enfin, il est transférable, ce qui lui confère une valeur marchande.

La valeur marchande des permis varie en fonction de la limitation de leur nombre et des caractéristiques socioéconomiques du territoire. Ainsi, en 1995, la valeur des permis variait entre 3 000 \$ et 74 630 \$; dans 8 agglomérations urbaines de taxi, les permis valaient plus de 50 000 \$, alors qu'on trouvait des permis de moins de 10 000 \$ dans 4 agglomérations.

Entre le 1<sup>er</sup> avril 2003 et le 31 mars 2004, la valeur moyenne des permis variait entre 154 755 \$ (pour Montréal A-11) et 6 000 \$ (pour l'agglomération de Rivière-du-Loup). À la même période, dans 24 agglomérations urbaines de taxi, les permis valaient plus de 50 000 \$, alors qu'on trouvait des permis de moins de 10 000 \$ dans 2 agglomérations. Notons enfin que la valeur moyenne s'établissait à plus de 100 000 \$ dans 8 agglomérations urbaines.

Un permis délivré après le 15 novembre 2000, en vertu de la Loi concernant les services de transport par taxi, est valide pour une période d'au plus cinq ans. Il ne peut être renouvelé au terme de la période pour laquelle il a été délivré. En outre, un tel permis ne peut être ni cédé ni transféré et ne peut faire l'objet d'aucune prise d'intérêt.



Nous sommes donc en présence d'un double régime de permis, dont l'un comporte une valeur marchande.

Rappelons que la valeur marchande des « anciens » permis varie en fonction de leur nombre et des caractéristiques socioéconomiques du territoire. Elle peut varier considérablement d'un territoire à l'autre, même pour des territoires contigus. Cet écart pourrait être invoqué par les opposants à certaines fusions de territoires. Il n'en demeure pas moins que la délimitation actuelle des territoires de taxi, qui est sans lien direct avec la réalité des déplacements de la clientèle, nuit à la rentabilité et au développement de nouveaux marchés.

Dans la région de Montréal (agglomérations de l'est de Montréal, de l'ouest de Montréal et de Montréal), en dépit de la délivrance d'une trentaine de permis restreints, la valeur moyenne des permis est passée à 149 600 \$, atteignant même dans certains cas 180 000 \$.

### Financement de l'achat des permis de propriétaire de taxi

La Loi concernant les services de transport par taxi a introduit certaines dispositions destinées à faciliter l'exercice des recours hypothécaires par les créanciers en cas de défaut de leurs débiteurs de respecter leurs obligations contractuelles. Ces dispositions avaient pour objectif, en facilitant l'exercice des recours, d'attirer les prêteurs institutionnels, éliminant ainsi les prêteurs usuriers (*shylocks*). En outre, la Loi prévoit que la CTQ possède l'intérêt suffisant pour demander à la Cour supérieure d'émettre une injonction interdisant à un créancier hypothécaire toute pratique commerciale ayant trait au financement d'un permis de propriétaire de taxi, lorsqu'elle peut démontrer que ce créancier a incité son débiteur à commettre un acte contraire à la Loi et pour lequel il a été déclaré coupable.

### Âge limite des véhicules et caractéristiques

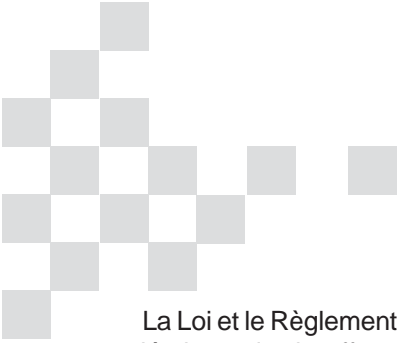
Sous l'ancienne Loi sur le transport par taxi, il n'existait aucune norme concernant l'âge des taxis, alors qu'un âge maximal était prescrit pour les nouvelles limousines.

Selon les données de la Société de l'assurance automobile du Québec, l'âge moyen des véhicules était de moins de 6 ans en 1993, alors qu'il atteignait 8 ans en 1998. Outre l'accroissement de l'âge moyen des véhicules, la proportion de ceux de plus de 10 ans était passée de 5,57 % en 1993 à 25,76 % en 1998, soit une augmentation de 350 %.

Par ailleurs, si 17 % des véhicules avaient 2 ans et moins en 1993, ce pourcentage a baissé à 7 % en 1998. Enfin, l'âge moyen des véhicules nouvellement immatriculés comme taxi était, en 1997, de 7,9 ans.

De plus, la qualité des véhicules variait considérablement selon les titulaires de permis. Si certains mettaient à la disposition de leur clientèle des véhicules haut de gamme, d'autres offraient systématiquement des véhicules âgés et de petite taille.

L'ancien Règlement sur le transport par taxi prescrivait pour les véhicules un empattement minimal de 246 centimètres, correspondant par exemple à l'empattement de la « Jetta ». Cette norme a été introduite en 1994 afin de permettre l'utilisation de véhicules populaires dans l'industrie du taxi. Or il s'est avéré qu'elle n'était pas toujours suffisante pour offrir le dégagement nécessaire afin que le passager du siège arrière soit assis confortablement.



La Loi et le Règlement sur les services de transport par taxi définissent les obligations des titulaires de permis de propriétaire et de chauffeur de taxi à l'égard de la clientèle qu'ils transportent et des véhicules utilisés.

Les véhicules doivent maintenant avoir un empattement minimal plus long (261 cm) de façon à offrir plus d'espace aux passagers. Le Règlement prévoit un âge maximal de 10 ans pour qu'un véhicule puisse être utilisé comme taxi. De plus, lors de sa première immatriculation comme taxi, un véhicule doit avoir au plus 5 ans d'âge.

Toujours selon les données de la SAAQ, l'âge moyen des véhicules au 17 mai 2004 s'établissait à 4,64 ans. La proportion des véhicules de plus de 10 ans est maintenant de 2,79 %. Enfin, 23,68 % des véhicules avaient 2 ans et moins.

Une clause transitoire a également été prévue pour permettre aux propriétaires de se conformer graduellement aux nouvelles normes : les titulaires de permis de propriétaire de taxi pouvaient continuer d'utiliser, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2005, une automobile ou un véhicule dont le modèle datait de plus de 10 ans. Ils peuvent également continuer d'utiliser, jusqu'à son remplacement, un taxi dont l'empattement se situe entre 246 et 260 centimètres, si celui-ci est par ailleurs conforme à la réglementation.

### Vérification avant départ

Auparavant, hormis les deux inspections mécaniques effectuées par la Société de l'assurance automobile du Québec, les véhicules-taxis n'étaient soumis à aucune norme d'entretien minimal. La réforme a donc introduit la vérification mécanique avant départ à effectuer par le chauffeur. L'industrie du taxi rejoignait ainsi l'ensemble des modes de transport (autobus, camionnage), où une telle vérification est obligatoire depuis plusieurs années.


Le Règlement sur les services de transport par taxi prévoit les éléments à vérifier ainsi que la fréquence des vérifications. Les débuts de la mise en application de cette mesure ont été quelque peu chaotiques. En effet, le manque d'information chez les chauffeurs a causé certains problèmes, principalement lors des contrôles routiers.

La vérification avant départ est un élément essentiel à la sécurité des usagers du transport par taxi. On doit rappeler qu'elle répond à l'un des deux objectifs de la Loi, soit l'accroissement de la sécurité des usagers.

### Ordinateur de bord – Taximètre

En vertu de l'ancienne Loi sur le transport par taxi, le titulaire d'un permis de taxi délivré pour une agglomération devait équiper son véhicule d'un taximètre, lorsqu'il était prévu qu'un tel instrument devait être utilisé. Les taximètres n'étaient pas obligatoires dans les régions de taxi, c'est-à-dire principalement hors des grands centres urbains. Lors de la réforme, environ la moitié des taxis en région en étaient équipés. Cette situation créait certains problèmes, notamment dans les territoires de régions adjacents aux agglomérations.

Comme la notion de région n'existe plus dans la Loi, en principe, tous les taxis sont tenus d'être équipés d'un taximètre. La Commission des transports du Québec a toutefois le pouvoir de déterminer les territoires où un taxi n'est pas tenu d'être équipé d'un taximètre. C'est ce qu'elle a d'ailleurs fait dans sa décision du 12 juillet 2002, dans laquelle elle exempte les titulaires de permis de propriétaire de taxi des agglomérations qui étaient auparavant des régions de



l'obligation de munir leur véhicule d'un taximètre. La période d'exemption a pris fin le 2 juillet 2004 et la CTQ a, pour le moment, reconduit l'exception.

Par ailleurs, la majorité des taximètres présentement en fonction ne permettent pas la gestion des entreprises de taxi, car ces appareils ne mémorisent pas les données d'exploitation ou n'offrent pas la possibilité d'imprimer des rapports d'exploitation détaillés. Or, des taximètres ou des ordinateurs de bord offrant de telles possibilités pour les chauffeurs et une plus grande diversité de services aux clients (carte de débit, carte de crédit, impression de reçus détaillés, etc.) existent et pourraient être offerts.

### 3.3 Transport par limousine et par limousine de grand luxe

Jusqu'en 1973, alors que le transport par taxi relevait des municipalités, le transport par limousine, pour sa part, était régi par la Régie des transports, organisme relevant du gouvernement du Québec. Ces permis, des permis d'entreprise, imposaient des conditions et des territoires de desserte qui variaient d'un transporteur à l'autre. Bref, c'étaient des permis « à géométrie variable ». Tous ces permis avaient toutefois comme caractéristique principale de ne comporter aucune limite quant au nombre de véhicules pouvant être exploités.

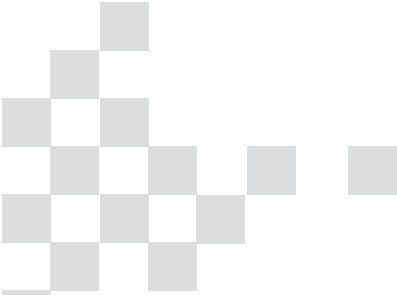
À la suite des incidents survenus à l'aéroport de Dorval, le gouvernement décida de centraliser les pouvoirs en matière de taxi. Le Règlement sur le transport par taxi qui suivit, en 1973, permit de standardiser les règles relatives à ce type de transport, mais il ne prenait pas en compte le transport par limousine, peut-être en raison de la difficulté à intégrer un service de transport basé sur des permis non standardisés.

La réforme du transport par taxi amorcée en 1983 permit d'intégrer dans le même cadre juridique le transport par taxi et le transport par limousine. Toutefois, certaines règles y étaient très différentes. Ainsi, les anciens permis de la Régie continuaient d'être des permis d'entreprise, avec cette fois un nombre maximum de véhicules pouvant être exploités, indiqué sur le permis. Par ailleurs, les permis de taxi demeuraient des permis individuels autorisant l'exploitation d'un seul taxi. Quant au transport effectué à l'occasion de baptêmes, de mariages et de funérailles, transport autrefois autorisé par des permis de la Régie, il fut déréglementé. La réforme prévoyait aussi la possibilité de transformer un permis de taxi en permis de limousine ou de limousine de grand luxe, mais un moratoire en suspendit aussitôt l'application jusqu'en 1988 (jusqu'en 1995 à Montréal).

En 1987, la Loi fut amendée afin de prévoir la possibilité de délivrer des permis de limousine de grand luxe (limousines allongées) couvrant l'ensemble du Québec en retour d'un droit annuel de 5 000 \$.

En 1993, le transport effectué à l'occasion de baptêmes, de mariages et de funérailles était à nouveau réglementé, sauf, dans ce dernier cas, pour les entreprises funéraires qui étaient propriétaires du véhicule utilisé ou qui en avaient la garde au sens de l'article 2 du Code de la sécurité routière.

La Loi concernant les services de transport par taxi, entrée en vigueur le 30 juin 2002, a modifié plusieurs règles. Ainsi, les anciens permis d'entreprise ont été transformés en permis individuels, le nombre de permis délivrés étant égal au nombre d'automobiles autorisées auparavant en vertu du permis d'entreprise. Par ailleurs, le titulaire d'un permis de limousine de grand luxe en date du 30 juin 2002 peut continuer à payer un droit annuel de 5 000 \$ en retour du privilège de continuer ses activités. Lorsque le total des droits acquittés atteint un montant de 50 000 \$, le privilège peut être transformé en permis, auquel cas les droits annuels sont ramenés au même niveau que pour les autres



permis de taxi. Ces permis, dans tous les cas, sont réputés avoir été délivrés pour la première fois avant le 15 novembre 2000 et sont donc transférables. Le transport effectué à l'occasion de baptêmes, de mariages et de funérailles a de nouveau été déréglementé. Quant aux permis de taxi pouvant être spécialisés en permis de limousine ou de limousine de grand luxe, des modifications ont été apportées, notamment en ce qui concerne le territoire d'origine de ces permis avant leur spécialisation.

La décision de soumettre à une même réglementation le transport par taxi et le transport par limousine s'explique évidemment par le fait que, dans les deux cas, il s'agit de transport par automobile. Un autre motif à l'origine de cette décision est le mécanisme de spécialisation. Le principe des vases communicants est reconnu par la Loi depuis 1983, soit depuis plus de vingt ans.

Or, bien que dans les deux cas le véhicule utilisé soit très semblable, et que dans certains cas il n'y ait même pas de différence, les deux modes de transport jouent un rôle fort différent. Le transport par taxi est un service essentiel. La disponibilité de ce mode, sa rapidité, l'impossibilité pour certaines personnes de posséder et de conduire une voiture personnelle ainsi que le service porte-à-porte offert par celui-ci, le démontrent clairement.

Par ailleurs, le transport par limousine est offert presque exclusivement dans les grands centres urbains. En dehors des régions métropolitaines de Montréal et de Québec, ce mode de transport est quasi inexistant. Ce type de service n'est en outre utilisé que par une certaine catégorie de gens et dans des circonstances exceptionnelles. À partir de ce constat, il apparaît évident que ces deux modes de transport doivent faire l'objet de droits et d'obligations différents.


### **3.4 Permis de chauffeur de taxi**

La Société de l'assurance automobile du Québec est responsable de la délivrance des permis de chauffeur de taxi, sauf pour la Ville de Montréal, où le Bureau du taxi et du remorquage de la Ville de Montréal (BTRVM) exerce cette fonction au nom de la Ville. Auparavant, le permis de chauffeur était délivré pour le territoire d'une autorité régionale, soit une communauté urbaine ou une MRC.

Actuellement, les permis de chauffeur délivrés par la SAAQ sont valables pour l'ensemble du territoire du Québec, à l'exception de la Ville de Montréal. De fait, on compte à Montréal 9820 permis de chauffeur et pour le reste de la province, autour de 11 000 titulaires de permis de chauffeur de taxi.

#### **Formation des chauffeurs de taxi**

Entre 1985 et 2002, une personne qui désirait obtenir un permis de chauffeur pour travailler sur le territoire des villes de Québec, de Laval et de Longueuil devait avoir suivi et réussi une formation d'au plus 60 heures. Or, lors des séances de la commission parlementaire sur la réforme du transport par taxi (1999), la majorité des participants a exprimé l'avis que cette formation devait être améliorée, surtout au regard du service à la clientèle. Le paragraphe 2 de l'article 27 de la Loi concernant les services de transport par taxi a donc reconduit l'obligation qui était faite de suivre une formation pour tous les chauffeurs des villes de Québec, de Laval et de Longueuil. Parallèlement, le ministère des Transports a financé et supervisé l'élaboration d'un nouveau contenu axé davantage sur le service à la clientèle. En



attendant que le contenu soit revu et corrigé, la formation existante a continué à être dispensée, en prenant en compte les modifications afférentes à la nouvelle réglementation.

Cette formation renouvelée est donnée depuis le 1<sup>er</sup> février 2004 à toutes les personnes qui veulent exercer le métier de chauffeur de taxi sur les territoires de Québec, de Laval et de Longueuil.

Pour ce qui est de la Ville de Montréal, puisqu'elle a un pouvoir de réglementation et de contrôle en matière de transport par taxi, elle est responsable de la formation des chauffeurs de taxi sur son territoire. Ceux-ci y sont astreints à une formation de base, de même qu'à une formation continue dont les contenus doivent être approuvés par le BTRVM.

Actuellement, un des problèmes en ce qui a trait à la formation réside dans le fait qu'elle n'est obligatoire que dans certains territoires, ce qui rend son contrôle difficile, le permis de chauffeur étant valable pour l'ensemble du territoire du Québec. Toutefois, la délivrance d'un certificat attestant la réussite de la formation et exigible lors des contrôles routiers est de nature à réduire ce problème.

### **3.5 Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi**

La Loi concernant les services de transport par taxi a introduit l'obligation pour les associations de services, « coop » ou autres compagnies de taxi, d'être titulaires d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi.

Un intermédiaire en services de transport par taxi est une organisation qui fournit aux propriétaires de taxi des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature.

La Commission des transports du Québec délivre un permis d'intermédiaire à toute personne ou organisation qui entend exercer ce rôle dans une agglomération située sur un territoire déterminé par décret. Ce permis est délivré pour une période d'au plus cinq ans; il est renouvelable mais non transférable.

En vertu du décret numéro 1032-2002 du 4 septembre 2002, le gouvernement a ainsi désigné les territoires des villes suivantes : Gatineau, Laval, Longueuil, Trois-Rivières, Lévis, Québec, Saguenay, Sherbrooke.

Ces villes ont été désignées, dans un premier temps, parce qu'il s'agit des huit plus grandes villes du Québec, qui correspondent aux territoires d'exploitation des sociétés de transport.

La Ville de Montréal ne figure pas sur cette liste, car depuis 1987 elle réglemente déjà les associations de services sur son territoire.

Le titulaire de permis d'intermédiaire en services doit détenir certains documents énumérés dans la réglementation. Il doit également adopter un règlement intérieur précisant, entre autres, les conditions d'adhésion et les règles de déontologie. Le contrat entre l'intermédiaire et le propriétaire de taxi doit également comporter certaines clauses minimales.

L'intermédiaire doit en outre offrir la répartition d'appels vingt-quatre heures sur vingt-quatre, 7 jours par semaine et 365 jours par année. Pour les villes désignées par décret, on compte 30 titulaires de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi.



### 3.6 La place du taxi dans les différents services de transport des personnes

Hormis l'offre de service traditionnel de transport par taxi, cette industrie est appelée de plus en plus à offrir des services diversifiés à la population et, de ce fait, à se créer de nouveaux marchés.

#### Transport adapté pour les personnes handicapées

##### *Permis de propriétaire de taxi restreint*

En 1999, les taxis assuraient environ 40 % des déplacements des personnes handicapées, ce qui était insuffisant compte tenu des besoins grandissants de ce segment de la population. En outre, les organismes de transport adapté envisageaient de plus en plus l'utilisation de véhicules-taxis en remplacement de leur minibus, afin de réduire leurs coûts d'exploitation. Enfin, le moratoire sur la délivrance de permis empêchait ceux qui souhaitaient exploiter ce créneau d'offrir leurs services.

Depuis la réforme qui a introduit la notion de permis restreint, la Commission des transports du Québec délivre des permis de propriétaire de taxi en vertu de l'article 10 de la Loi concernant les services de transport par taxi. « La Commission délivre les permis de propriétaire de taxi devant être exploités dans une agglomération [...]. Elle doit considérer la demande d'une personne qui en démontre la nécessité afin de répondre à un besoin particulier, notamment à l'égard des déplacements requis par des personnes handicapées. »


Afin d'évaluer l'opportunité de délivrer des permis restreints pour le transport des personnes handicapées sur le territoire de la Ville de Montréal, la Commission des transports du Québec a tenu, en décembre 2002, des audiences publiques d'une durée de trois jours. Plusieurs organismes ont présenté des mémoires, et c'est à la lumière de cette consultation que la CTQ a conclu à la nécessité de délivrer des permis restreints. Le 12 mars 2003, à la suite de ces audiences, la CTQ a donc délivré un premier permis de propriétaire de taxi restreint. Cette décision avait toutefois été portée en appel par l'APCTQ devant le Tribunal administratif du Québec qui, le 14 janvier 2004, a confirmé la décision de la Commission. À ce jour, 154 permis restreints ont été accordés, dont 132 sur le territoire de l'Île de Montréal, sur un total de 471 demandes enregistrées.

Le but premier de cette mesure est de répondre le plus adéquatement possible aux besoins en transport des personnes handicapées. Toutefois, la règle voulant qu'un demandeur de permis doive en démontrer la nécessité pour répondre à un besoin particulier est de nature à protéger le marché des propriétaires de taxi d'une agglomération donnée, pour autant évidemment que ceux-ci fournissent les services jugés nécessaires.

##### *Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant*

Adopté le 24 octobre 2001, le Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant a été doté d'un budget de 1,4 M \$ par année, pour une période de 5 ans. Initialement, le Programme visait, au terme de l'année financière 2005-2006, la modification de 350 taxis répartis sur l'ensemble du territoire, soit 70 taxis par année.

La première année du Programme, qui s'est terminée le 31 mars 2002, a nécessité une subvention publique de 1 045 000 \$, ce qui s'est traduit par la mise en service de 55 taxis adaptés. En 2002-2003, la subvention publique s'est



élevée à 969 000 \$, ce qui a permis de mettre en service 51 taxis adaptés additionnels. En 2003-2004, le budget, réduit à 494 000 \$, a permis la modification de 26 taxis de plus. Pour l'année 2004-2005, 73 demandes de modification ont été approuvées, ce qui représente le nombre maximal compte tenu du budget alloué.

Au terme des 5 années du Programme, 75 % des objectifs devraient avoir été atteints. Il faut également prévoir qu'à compter de l'année 2006-2007 les premiers taxis adaptés mis en service au début de ce programme seront appelés à être remplacés, la vie utile de la plupart d'entre eux ayant alors atteint son terme.

Enfin, les titulaires de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi fournissant des services à au moins 20 cocontractants devront compter dans leur parc de taxis, qu'ils soient la propriété de l'intermédiaire ou des propriétaires membres de ce dernier, au moins un taxi accessible aux personnes handicapées. Cette mesure s'appliquera à compter du 31 mars 2006, ce qui ne sera pas sans causer une certaine pression sur le Programme.

#### *Surtarification, coûts des contrats, fiabilité des services*

L'article 64 de la Loi concernant les services de transport par taxi prévoit qu'un chauffeur de taxi ne peut exiger d'un client, en plus du prix de la course calculé conformément aux tarifs, des frais autres que ceux prévus par règlement. À cet effet, le Règlement sur les services de transport par taxi ne prévoit aucune possibilité d'exiger des frais supplémentaires pour le transport adapté, que ce soit pour le temps d'embarquement (ou de débarquement) ou le transport du fauteuil roulant. Une telle pratique est interdite, peu importe d'ailleurs le type de véhicule, qu'il soit adapté ou non. Enfin, cette pratique est discriminatoire aux termes de la Charte québécoise des droits et libertés de la personne.

Bien qu'il soit possible de porter plainte auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec, les personnes handicapées hésitent à le faire, craignant des représailles de la part des propriétaires ou des chauffeurs de taxi impliqués. Elles craignent surtout de ne plus avoir accès aux services de transport.

Le monopole de l'industrie du taxi sur le transport adapté par automobile fait des organismes de transport adapté et des usagers une clientèle captive. Cette clientèle manifeste depuis plusieurs années son mécontentement à cet égard. L'introduction des permis restreints avait laissé présager une amélioration de la situation, mais force est de constater que l'offre de services n'a pas beaucoup augmenté.

#### *« Clause scolaire »*

L'ancienne Loi sur le transport par taxi et la Loi concernant les services de transport par taxi ne s'appliquent pas au transport scolaire par automobile effectué dans le cadre d'un contrat conclu avec une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé. C'est donc dire que ce type de transport ne nécessite pas de permis de propriétaire de taxi et n'est pas réservé à l'industrie du taxi, qui peut toutefois en effectuer. Au fil des ans, plusieurs ont demandé l'application de cette clause au transport adapté.



### *Formation des chauffeurs de taxi pour le transport des personnes ayant des limitations*

Lors des séances de la commission parlementaire sur la réforme du transport par taxi (1999), la plupart des participants ont signalé des lacunes importantes en matière de formation pour le transport des personnes handicapées, notamment quant au service à la clientèle. Une formation pour le transport des personnes handicapées, déjà incluse dans une formation générale de 60 heures, est déjà obligatoire pour travailler sur les territoires des villes de Québec, de Laval et de Longueuil, mais tous les participants ont mentionné la nécessité de la revoir en profondeur, et surtout de l'étendre à tous les chauffeurs de taxi au Québec.

Le ministère des Transports a financé et supervisé l'élaboration d'un nouveau contenu. Cette formation a été conçue en partenariat avec des représentants de l'Office des personnes handicapées du Québec, de l'Association québécoise des personnes aphasiques, de l'Association québécoise des regroupements régionaux pour l'intégration des personnes handicapées, des centres de formation en transport, de la Société de transport de Montréal et du CPCDIT.

Le contenu a été approuvé par un comité consultatif regroupant, outre les organismes ayant participé à son élaboration, des représentants de l'Association des regroupements des usagers du transport adapté du Québec (ARUTAQ), du Centre de crise « Le Transit », de la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN), de l'Association de Montréal pour la déficience intellectuelle, de Kéroul ainsi que du BTRVM.

Enfin, l'article 80 du Règlement sur les services de transport par taxi rend obligatoire cette formation pour tous les chauffeurs de taxi du Québec, et ce, peu importe la date d'obtention de leur permis. Cet article prévoyait en outre que les chauffeurs avaient jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2005 pour suivre la formation.


La mise en place de cette formation est terminée depuis décembre 2002. Toutefois, elle ne peut être suivie par tous les chauffeurs de taxi, les sommes prévues pour assurer un coût uniforme partout au Québec n'ayant pas été versées.

### **Transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé**

Avec la rationalisation des soins de santé, de nouveaux services de transport ont vu le jour. Ainsi en est-il du transport médical avec accompagnement, qui prévoit un accompagnement ou une aide individuelle pour les déplacements vers un établissement de santé. On parle également de transport interhospitalier lorsqu'un patient doit, par exemple, passer un examen dans un établissement autre que celui où il est hospitalisé.

Il s'agit d'un créneau peu exploité par l'industrie du taxi, à laquelle les établissements de santé, de leur côté, font peu appel. Plusieurs personnes font donc, de façon illégale, du transport médical rémunéré, avec ou sans accompagnement.

Ainsi, depuis plusieurs années, des entreprises effectuent du transport communément appelé « médical avec accompagnement », maintenant désigné dans la nouvelle réglementation par l'expression « transport des bénéficiaires du réseau de la santé avec accompagnement ».



Les services offerts sont principalement destinés aux organismes publics (régies régionales de la santé, Société de l'assurance automobile du Québec, Commission de la santé et de la sécurité du travail), qui contractent avec les entreprises pour assurer, pendant une période déterminée, le transport d'un de leurs bénéficiaires vers un établissement hospitalier. La personne transportée est assurée d'un accompagnement adapté à son état, pour toute la durée de son traitement.

Les véhicules utilisés proviennent d'un bassin de « véhicules avec chauffeur-proprétaire » et sont souvent de type mini-fourgonnette. Le service fourni par ces entreprises constitue un service de transport rémunéré de personnes avec une automobile, aux termes de la Loi concernant les services de transport par taxi, qui exige de celui qui effectue ce type de transport qu'il soit titulaire d'un permis de propriétaire de taxi. Les services fournis par ces entreprises ne respectent pas les exigences de la Loi et les chauffeurs sont par conséquent passibles d'amendes.

Jusqu'à aujourd'hui, l'industrie du taxi, bien qu'elle dénonce la situation, ne semble pas vouloir offrir ce type de service, nettement différent du service traditionnel du fait de l'accompagnement et de l'aide individuelle. Force est de constater que les services offerts par ce type d'entreprises répondent à un besoin réel, qui ne peut aller qu'en augmentant avec le virage ambulatoire et le vieillissement de la population. Pour répondre aux besoins croissants, il fallait offrir la possibilité de légaliser l'exploitation de ces services de transport dont ont besoin les établissements hospitaliers et les personnes recevant des soins de santé.

La Loi concernant les services de transport par taxi offre différentes possibilités aux personnes désireuses d'effectuer du transport médical avec accompagnement :

- obtention d'un permis restreint délivré par la Commission des transports du Québec (article 10);
- spécialisation d'une entreprise de taxi en vue de pouvoir offrir ce type de service;
- signature par un intermédiaire en services ou un propriétaire de taxi d'un contrat avec un établissement de la santé.

Déjà, en 2001, les responsables d'un grand hôpital de la région de Montréal avaient été sensibilisés à quelques reprises par le personnel du BTRVM au caractère illégal du service qui effectuait le transport de ses bénéficiaires. Cette situation durait depuis plusieurs années, à cause de l'absence de volonté de l'industrie du taxi de dispenser des services de transport avec accompagnement. La nécessité de permettre aux patients d'avoir accès aux soins de santé avait obligé l'hôpital à recourir aux services de transport qui lui étaient alors offerts.

Le ministère des Transports du Québec a par la suite mis à la disposition des responsables de l'hôpital tous les moyens nécessaires pour régulariser la situation et les aider à atteindre deux objectifs : premièrement, offrir un service de transport adéquat aux bénéficiaires dans le respect de la Loi et, deuxièmement, exercer un contrôle sur des coûts de transport en pleine croissance.

L'hôpital a alors lancé un appel d'offres auprès des compagnies de taxi de l'agglomération A-11. Depuis octobre 2003, une compagnie de taxi, choisie dans le cadre de cette procédure, effectue le transport pour les personnes devant recevoir des soins de santé dans cet établissement.

Dans ce type de démarche, il faut s'assurer que l'industrie du taxi est en mesure de relever le défi et de fournir adéquatement le transport pour répondre aux besoins des bénéficiaires du réseau de la santé.



## Transport bénévole

La Loi concernant les services de transport par taxi ne s'applique pas au transport effectué par un conducteur bénévole œuvrant pour un organisme humanitaire reconnu par le ministère de la Santé et des Services sociaux dans le cadre de l'un de ses programmes de soutien, lorsque la rémunération totale, pour le transport effectué, ne sert qu'à payer les frais d'utilisation de l'automobile et que l'organisme tient un registre permanent des transports de personnes qu'il a effectués.

Bien que dans l'ensemble le transport bénévole permette de répondre à des besoins qui ne seraient pas autrement comblés, ce type de transport est souvent perçu par l'industrie du taxi, à tort ou à raison, comme une concurrence déloyale : une façon économique d'offrir des services de transport à sa clientèle. En outre, il appert que la notion d'accréditation n'est pas comprise de la même façon selon que l'on soit du ministère de la Santé et des Services sociaux, du ministère des Transports ou de la Fédération des centres d'action bénévole.

Le problème que soulève le transport bénévole est un problème de définition et de respect des secteurs d'activité. Le transport bénévole ne doit pas constituer un service de transport par taxi déguisé, effectué au détriment des titulaires de permis.

## Transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété

Depuis quelques années, de nouveaux services ont fait leur apparition dans la foulée de l'Opération nez rouge : des services de transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété. Ces services fonctionnent à peu près tous selon le même principe : à la suite d'un appel, deux conducteurs vont chercher une personne qui veut être reconduite chez elle. L'un conduit la voiture du demandeur de service avec ce dernier à bord et l'accompagnateur suit avec une autre voiture, pour pouvoir ramener le premier conducteur lorsque le transport sera terminé.

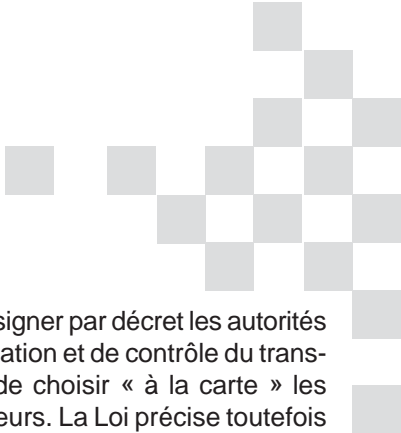
Actuellement, le principal problème réside dans les frais qui peuvent être exigés. Dans certains cas, les entreprises fonctionnent avec un système de cartes de membre et n'exigent aucuns frais, se contentant des pourboires.

### 3.7 Décentralisation des pouvoirs de réglementation et de contrôle

Avant la prise en charge de cette responsabilité par le gouvernement du Québec, en 1973, c'étaient les municipalités qui étaient chargées de la réglementation du transport par taxi. En 1983, la Loi sur le transport par taxi proposait aux communautés urbaines et aux MRC de reprendre la responsabilité de la réglementation et du contrôle du transport par taxi sur leur territoire. Seule la Communauté urbaine de Montréal (par la suite la Ville de Montréal) s'est engagée dans cette voie.

Les autorités régionales intéressées devaient pouvoir exercer l'ensemble des pouvoirs de réglementation et de contrôle qui leur seraient transférés. Or, seule la Ville de Montréal possédait la structure pour ce faire.

En 1999, lors de la commission parlementaire sur le projet de réforme de l'industrie du taxi, les municipalités et les MRC ont clairement affirmé qu'elles n'avaient pas les structures ni les fonds suffisants pour exercer les pouvoirs de réglementation et de contrôle de l'industrie du taxi et qu'elles souhaitaient, par conséquent, que ces pouvoirs continuent d'être exercés par le gouvernement.



La Loi concernant les services de transport par taxi dit que le gouvernement peut désigner par décret les autorités municipales ou supramunicipales qu'il autorise à exercer certains pouvoirs de réglementation et de contrôle du transport par taxi, qu'il définit lui-même. Cette règle permettrait donc à une municipalité de choisir « à la carte » les responsabilités qu'elle exercerait sur son territoire, par exemple la formation des chauffeurs. La Loi précise toutefois que certaines responsabilités ne peuvent être transférées, soit la détermination des conditions d'obtention ou de transfert du permis de propriétaire de taxi et la fixation du prix des courses de taxi et du taximètre.

Si une autorité habilitée par décret adopte un règlement, ce dernier remplace, sur le territoire de cette autorité, le règlement au même effet édicté par le gouvernement. Jusqu'à présent, aucune municipalité ou MRC n'a manifesté son intérêt à exercer l'un ou l'autre des pouvoirs susceptibles d'être décentralisés. Malgré la souplesse offerte par la Loi, force est de constater qu'elle n'a trouvé aucun écho auprès des autorités municipales ou supramunicipales.





## 4. Consultation

### 4.1 Modalités de la consultation

Le mode de consultation privilégié par le comité des députés a été la tenue de rencontres privées, où les personnes consultées ont pu faire part de leur perception de la situation dans les services de transport par taxi depuis l'adoption de la nouvelle loi, des problèmes qu'elles constataient et des pistes de solutions qu'elles envisageaient pour assurer des services de transport par taxi efficaces et répondant aux besoins de la population.

Les consultations ont donc eu lieu les 4, 5 et 6 octobre 2004 à Montréal ainsi que les 15 et 22 octobre à Québec. En tout, 38 personnes ou regroupements ont été rencontrés par le comité des députés. La liste détaillée de ces personnes et groupes se trouve à l'annexe 1 du présent rapport.

De leur côté, les partenaires institutionnels ont pu faire part des lacunes qu'ils ont vues dans la Loi, lors de réunions tenues à cet effet.

Selon leurs intérêts et domaines de compétence respectifs, les personnes et groupes rencontrés se sont prononcés sur les sujets suivants :

- la représentation de l'industrie;
- les permis de propriétaire de taxi;
- le transport par limousine et par limousine de grand luxe;
- le permis de chauffeur de taxi;
- le permis d'intermédiaire en services de transport par taxi;
- le transport adapté aux personnes handicapées;
- le transport avec accompagnement d'un bénéficiaire du réseau de la santé;
- le transport bénévole;
- le transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété;
- la décentralisation des pouvoirs de réglementation et de contrôle.

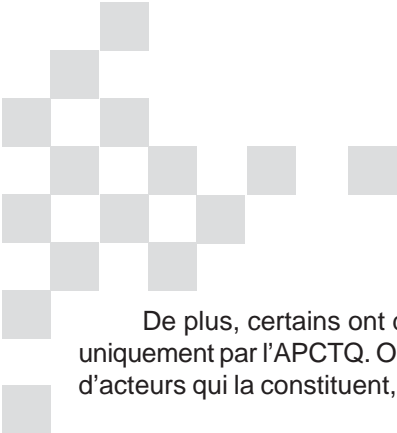
### 4.2 Résultats de la consultation

#### Représentation de l'industrie

Bien que la plupart des participants s'entendent sur l'importance pour l'industrie du taxi d'avoir des organes de représentation, tous déplorent le constat d'échec devant lequel se trouvent le Forum des intervenants de l'industrie du taxi (le Forum), le Comité consultatif des titulaires de permis de propriétaire de taxi (le Comité consultatif) et surtout l'APCTQ.

Les commentaires recueillis s'attachent surtout aux causes de l'échec de l'APCTQ, soit le vide créé par la liquidation des ligues, les exigences d'une structure trop lourde, le montant de la cotisation, mais aussi le fait que le conseil d'administration en place n'ait pas réalisé la mission de l'Association prévue dans la Loi concernant les services de transport par taxi. Quant à ce dernier point, un groupe demande qu'une enquête soit menée sur la gestion des activités de l'APCTQ.





De plus, certains ont déploré le fait que la Loi, dans sa forme actuelle, prévoit la représentation de l'industrie uniquement par l'APCTQ. On a mentionné l'importance pour l'industrie d'avoir des représentants pour les trois groupes d'acteurs qui la constituent, soit les chauffeurs, les propriétaires et les intermédiaires en services.

Par ailleurs, la majorité s'est prononcée en faveur du maintien de l'APCTQ. À cette fin, certaines avenues ont été proposées telles que l'imposition d'une cotisation obligatoire, la révision du rôle de l'Association, l'élargissement de ses effectifs aux propriétaires de taxi non-chauffeurs et, enfin, la modification de la structure même de l'Association par la décentralisation de ses pouvoirs.

Finalement, certains ont demandé que des instances similaires à l'APCTQ soient créées, respectivement pour la représentation des propriétaires de taxi et celle des intermédiaires en services.

Pour assurer le lien entre l'industrie et la clientèle, la nécessité de réactiver le plus rapidement possible le Forum a été confirmée. Pour ce faire, deux avenues ont été proposées, soit la création d'une table de concertation permanente gouvernement-industrie-autres intervenants et la régionalisation du processus de concertation, en créant des tables regroupant les diverses agglomérations du territoire selon leur taille.

Quant aux partenaires du ministère des Transports, ils sont d'avis que l'industrie du taxi doit recevoir un traitement similaire aux autres secteurs du domaine des transports. Ils sont également en faveur d'une structure permettant des échanges entre l'industrie et sa clientèle.

### Permis de propriétaire de taxi

Deux entreprises financières ont fait part de leurs commentaires concernant le financement de l'achat des permis de propriétaire de taxi. Bien qu'un groupe soit d'accord avec les dispositions de la Loi, un autre demande d'y apporter quelques modifications, dont une qui prévoirait qu'en cas de profit lors de la vente d'un permis par un créancier, l'excédent revienne à ce dernier plutôt qu'à l'APCTQ, comme le prévoit la Loi présentement. De plus, afin de faciliter le suivi des permis de propriétaire de taxi lors des transactions, on propose qu'un numéro permanent leur soit attribué.

Par ailleurs, ces deux intervenants demandent au Ministère d'être consultés sur tout projet susceptible de modifier les dispositions de la Loi pouvant les concerner.

Deux autres groupes ont manifesté leur intérêt pour l'établissement d'une procédure officielle de révision des tarifs de taxi. Ils proposent donc d'ajouter à la Loi des dispositions prévoyant une clause automatique d'indexation de la tarification au prix de l'essence. Par contre, certains des partenaires du Ministère ont constaté que l'industrie du taxi était divisée sur la question.

Enfin, en ce qui trait à la qualité du service ainsi qu'au confort et à la sécurité des véhicules utilisés, plusieurs intervenants ont noté une nette amélioration, bien que certains trouvent toujours que les automobiles utilisées sont en mauvais état. Pour ce qui est de la vérification mécanique avant départ, on note que pour le moment il est difficile d'en déterminer l'efficacité. La SAAQ, de son côté, rencontre certains problèmes dans l'application de cette mesure. C'est pourquoi il est suggéré par d'aucuns d'en faire un bilan d'ici à la fin de 2005.



## Transport par limousine et par limousine de grand luxe

Les caractéristiques du transport par limousine et par limousine de grand luxe, de même que les services offerts par ces deux modes diffèrent grandement. Ainsi, le transport par limousine régulière se distingue par sa discrétion et son service haut de gamme. Pour sa part, la limousine allongée est festive et extravagante. Les commentaires et les recommandations soumis reflètent donc ces différences. Ils sont également à l'image de tout ce dossier, et ce, depuis la première Loi sur le transport par taxi promulguée au début des années 80.

Ainsi, plusieurs intervenants constatent un chevauchement entre les marchés du transport par taxi, de la limousine et de la limousine de grand luxe, surtout en ce qui a trait à la tarification, pas assez distincte entre ces différents types de transport. Pour remédier à cette situation, certains suggèrent l'imposition par la Commission des transports du Québec de tarifs minimums différents pour la limousine et la limousine de grand luxe. D'autres proposent la réintroduction de l'écart tarifaire entre les taxis, les limousines et les limousines de grand luxe qui existait dans l'ancienne loi sur le taxi. Toujours de façon à distinguer l'industrie de la limousine du taxi, beaucoup préconisent la création d'une loi spéciale pour la limousine et la limousine de grand luxe. À cet égard, au moins un intervenant a dit estimer que l'industrie de la limousine n'était pas « assez mûre » pour être traitée distinctement du taxi.

L'industrie de la limousine de grand luxe a présenté ses demandes propres. On peut mentionner notamment l'autorisation de consommer de l'alcool à bord de ces limousines, ce qui nécessite un amendement au Code de la sécurité routière, et l'augmentation du nombre de passagers autorisés qui, pour le moment, est largement inférieur à la capacité réelle de ces véhicules. Ses représentants ont également discuté de leurs relations avec le BTRVM, entre autres relativement au contrôle routier et à la tarification du permis.

Pour ce qui est du nombre de passagers à bord des limousines de grand luxe, les partenaires du ministère des Transports ont signalé que ce nombre est déterminant pour la catégorisation de ce véhicule, que ce soit par Transports Canada ou par la province. De fait, au Québec, un véhicule pouvant accueillir dix occupants et plus entre dans la catégorie des autobus (minibus). Par ailleurs, les limousines allongées aménagées pour recevoir un très grand nombre de passagers, pouvant aller dans certains cas jusqu'à une vingtaine, sont généralement refusées par les ministères des Transports des autres provinces. Au Québec, il est possible d'allonger des limousines, mais elles doivent respecter la législation applicable et avoir une capacité de neuf occupants et moins.

De leur côté, les représentants de la limousine régulière ont souligné que, profitant des possibilités accordées par la Loi concernant les services de transport par taxi, certaines personnes leur font une concurrence déloyale. Ils suggèrent d'apporter certaines modifications à la Loi (articles 12 et 15) afin de régler ce problème.

Des représentations et recommandations ont également été faites sur le cas des permis d'entreprise de limousines convertis en permis individuels lors de l'entrée en vigueur de la Loi concernant les services de transport par taxi.

Enfin, il importe de souligner que tous les intervenants sont d'avis que les hauts standards qui caractérisent l'industrie de la limousine doivent être conservés, sinon augmentés, que ce soit en ce qui a trait aux véhicules (âge et caractéristiques) ou aux qualifications des chauffeurs, qui devraient mieux correspondre au service haut de gamme que souhaite offrir cette industrie.



## Permis de chauffeur de taxi

Toute personne désirant conduire un taxi doit être titulaire d'un permis de chauffeur de taxi. Actuellement, pour les territoires des villes de Québec, de Laval et de Longueuil, les candidats doivent suivre une formation de base obligatoire et, depuis février 2004, un nouveau contenu est dispensé aux futurs chauffeurs. À Québec, cette formation s'accompagne d'une formation toponymique, également obligatoire. La réglementation de la Ville de Montréal prescrit également une formation propre à ce territoire.

Plusieurs intervenants se sont donc prononcés sur cette question et certains d'entre eux jugent que la formation des chauffeurs est toujours déficiente, surtout en ce qui concerne l'approche client et la toponymie. D'autres ont suggéré d'étendre la formation de base à l'ensemble du territoire québécois de même que de mettre graduellement en place une formation continue. Un examen du processus d'évaluation des acquis est également recommandé, certains ayant constaté que ce dernier n'était pas adéquat. Enfin, plusieurs intervenants du milieu de la limousine recommandent l'instauration d'un programme de formation adapté aux besoins des chauffeurs de limousine et de limousine de grand luxe.

Quant aux partenaires du ministère des Transports, ils ont fait ressortir la difficulté de contrôler la qualité du français des demandeurs de permis de chauffeur de taxi.

## Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi

Ceux qui se sont prononcés sur ce point n'ont pas remis en question l'existence même de ce permis, et certains étaient même en faveur d'un renforcement des dispositions de la Loi à cet égard. Par exemple, on a suggéré d'étendre de façon graduelle à l'ensemble du territoire québécois l'obligation d'être titulaire d'un permis d'intermédiaire en services et de donner la préséance aux règles déontologiques des intermédiaires sur toute autre règle au même effet émanant du législateur.

Par ailleurs, les représentants de la SAAQ étaient en faveur d'étendre l'obligation d'être titulaire d'un permis d'intermédiaire, car cela serait selon eux de nature à faciliter l'application de la Loi. Toutefois, les représentants de la CTQ sont d'avis que les pouvoirs de cet organisme concernant les intermédiaires devraient être augmentés.

De plus, on propose qu'un droit de premier refus, à l'exclusion de tout autre transporteur, soit accordé à l'industrie du taxi par le gouvernement du Québec pour combler les besoins en transport de personnes par automobile de l'ensemble des organismes publics, parapublics ou municipaux, et ce, conformément à la tarification prescrite par la CTQ.

En attente depuis plusieurs années de l'autorisation d'utiliser des ordinateurs de bord ou des « GPS », les intermédiaires en services ont adressé une demande au comité des députés afin que l'article 439 du Code de la sécurité routière soit modifié en vue de permettre clairement ces types d'équipements à bord des taxis. Ces outils pourraient leur faciliter le travail.

Enfin, d'autres ont discuté du rôle des intermédiaires dans la dispensation des services de transport aux personnes handicapées. Plusieurs étaient en faveur d'un renforcement des pouvoirs des intermédiaires face aux chauffeurs qui sont réticents à offrir le service et de l'obligation pour les intermédiaires de se doter d'au moins un véhicule adapté.



## Transport adapté pour les personnes handicapées

Le transport adapté pour les personnes handicapées constitue un marché important pour l'industrie du taxi, qui, de plus en plus, est appelée à y jouer un rôle actif. Ainsi, ce transport, lorsqu'il est effectué par automobile, est réservé aux titulaires de permis de propriétaire de taxi. La majorité des intervenants entendus s'est donc prononcée sur cette question. Tous les aspects de l'offre de service ont été analysés et commentés : la délivrance de permis de propriétaire de taxi restreint, le Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, le confort et la sécurité des véhicules, la surtarification, les coûts des contrats et la fiabilité des services, l'application de la « clause scolaire » et, finalement, la formation des chauffeurs de taxi pour le transport des personnes ayant des limitations.

### *Permis de propriétaire de taxi restreint*

Un des points majeurs de la Loi concernant les services de transport par taxi est la possibilité de délivrer des permis de propriétaire de taxi restreints pour combler de nouveaux besoins, notamment pour le transport des personnes handicapées. La CTQ a donc délivré des permis de propriétaire de taxi restreints, tous pour le transport des personnes handicapées effectué avec une automobile adaptée.

Les opinions sur les permis restreints varient d'un intervenant à l'autre. Ainsi, si plusieurs sont en faveur de ces permis et prônent l'augmentation de leur nombre, d'autres, moins nombreux, sont d'avis qu'il faut ralentir le rythme des délivrances, jugées trop hâtives.


Également, plusieurs s'inquiètent de la notion même de « service restreint », qui crée, selon eux, une certaine confusion dans la population : il faudrait distinguer visuellement les taxis offrant des services de transport aux personnes handicapées (par exemple avec un lanternon distinctif ou le symbole international d'accessibilité). D'autres, toutefois, sont d'avis que dans les régions à faible densité, il est impossible de rentabiliser un permis restreint, ce qui amène son titulaire à outrepasser les droits que le permis lui accorde, souvent au détriment des services aux personnes handicapées.

En outre, certains suggèrent un allègement de la procédure de délivrance des permis restreints, jugée trop complexe. Enfin, il est suggéré par d'aucuns d'élargir la portée des décisions de la CTQ afin d'étendre la délivrance des permis restreints au service de transport adapté effectué avec une automobile non adaptée.

### *Confort et sécurité des véhicules*

Certaines clientèles des services de transport adapté par taxi jugent que les normes de sécurité exigées pour un tel type de transport ne sont pas toujours observées. Par exemple, l'emplacement des fauteuils roulants (face à la route) n'est pas respecté ou le nombre de passagers par véhicule est trop élevé.

D'ailleurs, la SAAQ a signalé qu'il lui est extrêmement difficile de contrôler l'aspect sécuritaire de ces véhicules en l'absence de normes réglementaires les régissant.



*Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant*

La grande majorité de ceux qui se sont prononcés sur cette question juge la quantité de taxis adaptés insuffisante et souhaite une augmentation de leur nombre. Par contre, certains sont d'avis que les besoins réels pour ce type de véhicule doivent être documentés, compte tenu des impacts économiques sur l'industrie du taxi. D'autres s'interrogent sur les obligations par rapport aux services donnés par ceux qui bénéficient d'une subvention pour adapter leur véhicule. Par exemple, selon eux, les services devraient être offerts au premier chef aux personnes handicapées (de préférence à la clientèle habituelles du taxi et aux bénéficiaires du réseau de la santé). Dans ce sens, le ministère des Transports devrait s'assurer que les paramètres du Programme soient respectés par les propriétaires de taxi ayant reçu une subvention ainsi que par leurs chauffeurs.

*Surtarification, coûts des contrats et fiabilité des services*

La plupart des personnes qui ont traité du transport adapté ont abordé cette rubrique, surtout en ce qui a trait à la surtarification. Plusieurs dénoncent cette pratique, jugée discriminatoire et abusive, qu'on rencontre sous diverses formes : mise en marche du taximètre avant le début de la course ou tarification arbitraire imposée par les compagnies de taxis sous contrat, par exemple. Tous recommandent de mettre fin à cette situation, que ce soit par une application rigoureuse de la Loi ou par une meilleure sensibilisation des représentants de l'industrie et des usagers. Beaucoup se sont également plaints de la fiabilité des services, souvent déficiente : certaines compagnies de taxi ont de la difficulté à respecter leurs obligations, n'ayant que peu de contrôle sur les chauffeurs sous leur bannière. Comme il a été mentionné précédemment, plusieurs constatent que le nombre de taxis adaptés est insuffisant, ce qui occasionne des délais d'attente ou fait qu'il n'y a pas de service en dehors des heures d'ouverture habituelles des organismes de transport adapté. Pour régler ces problèmes, on suggère la création d'intermédiaires en services affectés exclusivement au transport des personnes à mobilité réduite et, évidemment, une augmentation du nombre de taxis adaptés.

Nous comptons sur la bonne volonté de l'industrie du taxi pour apporter des solutions durables à ces problèmes maintes fois signalés. Toutefois, si les problèmes subsistaient, des mesures devraient être mises en place afin que les personnes handicapées puissent bénéficier des services de transport par taxi, au même titre que tout le monde.

*Application de la « clause scolaire »*

Certains intervenants ont dénoncé le quasi-monopole de l'industrie du taxi sur la prestation des services de transport adapté par automobile. Sans la bonne volonté des propriétaires de taxi, il devient difficile de conclure des ententes, ce qui a un effet direct sur la fiabilité et la qualité des services. Pour remédier à cette situation, quelques-uns prônent l'introduction dans la Loi concernant les services de transport par taxi de l'équivalent de la « clause scolaire », pour le transport des personnes handicapées. Il s'agirait essentiellement de déréglementer le secteur du transport des personnes handicapées par automobile (comme c'est le cas actuellement pour le transport scolaire) afin que les organismes de transport adapté puissent passer des contrats de transport adapté avec toute personne, titulaire ou non d'un permis de propriétaire de taxi.



### *Formation des chauffeurs de taxi pour le transport des personnes ayant des limitations*

La majorité des intervenants constate une déficience quant à la formation des chauffeurs de taxi, que ce soit sur le plan de l'attitude de ces derniers ou en ce qui a trait aux manœuvres effectuées lors de la manipulation des fauteuils roulants. Beaucoup trouvent inacceptable que la nouvelle formation concernant le transport des personnes handicapées ne soit toujours pas offerte à l'ensemble des chauffeurs de la province, comme le prévoit la réglementation. Par conséquent, tous ceux qui se sont prononcés sur cette question recommandent la mise en place de la formation obligatoire, et ce, dans les meilleurs délais.

### **Transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé**

Quelques groupes se sont prononcés sur les difficultés rencontrées pour offrir des services aux clientèles ayant besoins de véhicules adaptés, soit les personnes handicapées et les bénéficiaires du réseau de la santé. Difficultés liées à l'ambiguïté qui règne autour de la définition des types de permis offerts par rapport aux types de clientèles, à la crainte que des subventions octroyées en vertu du Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant servent à d'autres clientèles et, finalement, à l'obstacle que représentent les limitations territoriales liées au permis de propriétaire de taxi.

Par contre, un témoignage a fait ressortir l'expérience positive d'un établissement de santé qui, au cours de l'année 2003, voulant régulariser sa situation, a confié à l'industrie du taxi le transport de ses bénéficiaires ayant besoin d'accompagnement.

En conclusion, tous s'entendent pour demander la création d'un parc de taxis adaptés pour répondre à l'ensemble des besoins de transport et pour pouvoir offrir des services à toutes les clientèles, sans limitations quant au type de permis ou au territoire.

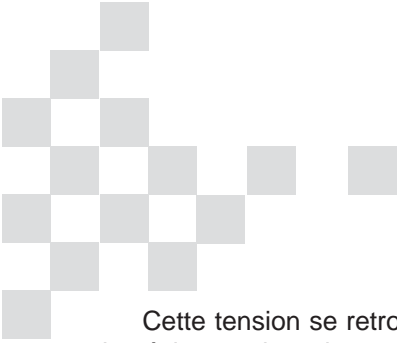
### **Transport bénévole**

Quelques groupes ont tenu à dénoncer la concurrence déloyale que pouvait représenter le transport bénévole pour les taxis, donnant par le fait même à entendre que ceux qui effectuent ce type de transport ne sont pas des transporteurs.

Ils ont aussi mis en lumière la confusion autour de la définition de « transport bénévole » qui est donnée dans la Loi, comparativement à la notion de transport avec accompagnement bénévole utilisée par la Fédération des centres d'action bénévole du Québec, avec laquelle l'industrie du taxi est d'accord.

Cette confusion facilite la tâche de ceux qui veulent faire du transport illégal, ce qui représente une concurrence déloyale pour l'industrie du taxi. Selon certains, cette concurrence est encore plus importante dans les régions à faible densité. Selon la SAAQ, cette situation serait aggravée par l'absence de tarifs établis.

Il a également été mentionné que les centres d'action bénévole subissent beaucoup de pression de la part de certains organismes publics (centres locaux d'emploi, Société de l'assurance automobile du Québec, commissions scolaires) afin de répondre à leurs besoins de transport respectif, sans égard à la notion d'accompagnement recommandée et à la légalité même des services demandés.



Cette tension se retrouve aussi à certains endroits où il y a chevauchement entre les services de transport adapté, les services de transport collectif et les services de transport offerts par un centre d'action bénévole.

Tous s'entendent pour dire que le transport avec accompagnement est essentiel et que, dans le but d'assurer la sécurité du public en général et des personnes les plus vulnérables, il serait important de redéfinir dans la Loi le transport bénévole, en ajoutant à la définition la notion d'accompagnement.

Plusieurs ont recommandé que le Ministère mette en place des tables de concertation avec ses partenaires, tant pour améliorer le processus d'accréditation des organismes humanitaires par le ministère de la Santé et des Services sociaux que pour évaluer la situation actuelle et trouver des solutions respectueuses de tous, et plus particulièrement de la clientèle qui a besoin de ces services.

### **Transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété**

Selon certains, ce type de transport se trouve dans une zone grise de la Loi, puisque que cette dernière ne tient pas compte des services d'accompagnement de personnes en état d'ébriété avec leur voiture.

D'autres mentionnent que depuis quelques années, il y a prolifération de différents organismes qui prétendent offrir des services d'accompagnement pour les conducteurs qui ont trop bu, ce qui pose problème pour l'industrie du taxi puisque cette dernière effectue déjà ce type de transport. Toutefois, il faut préciser que les services offerts varient d'une région, d'un service et, à la limite, d'un chauffeur à l'autre.

Bien qu'on ne s'entende pas sur la manière de le faire, tous demandent que cette activité soit encadrée afin d'assurer la sécurité du public, et ce, dans le respect des titulaires de permis, position qu'approuvent les partenaires du ministère des Transports.

Certains ont proposé, entre autres, que ces services soient réglementés afin d'offrir des garanties à la population quant à la qualité du service. En ce sens, on demande que la Loi soit précisée afin d'inclure ou d'exclure clairement l'ensemble des activités d'accompagnement de personnes en état d'ébriété avec leur voiture.

Par exemple, il a été proposé d'en faire un service gratuit offert par des organismes humanitaires et que la SAAQ soit chargée de délivrer des permis aux personnes ou organismes intéressés. D'autres suggèrent que ce type de service doive être approuvé par les intermédiaires en services des régions concernées, afin de ne pas empiéter sur un marché déjà desservi.

### **Décentralisation des pouvoirs de réglementation et de contrôle**

Un seul organisme a pu témoigner de cette question et de son expérience vécue sur le terrain, soit le BTRVM, qui a suggéré que le gouvernement prévoie une réglementation « à géométrie variable », où certaines spécificités pourraient s'appliquer ou non, ou s'appliquer différemment selon la taille des villes ou des régions. En d'autres mots, il s'agit de convertir la réglementation uniforme, telle qu'elle existe présentement, en une réglementation sur mesure pouvant répondre plus adéquatement aux réalités régionales.



## 5. Bilan et pistes de solution

### 5.1 Représentation de l'industrie

#### Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec (APCTQ)

De toute évidence, l'abolition des ligues de propriétaires de taxi et l'échec de l'APCTQ ont créé un vide dans les modes de représentation de l'industrie du taxi. Les contraintes législatives doivent donc être éliminées, de façon à permettre à l'industrie du taxi de choisir son mode de représentation selon les approches qui lui conviennent le mieux. Un autre point à prendre en considération est la nécessité pour l'industrie du taxi et sa clientèle d'établir un dialogue durable afin de pouvoir aborder et régler les différents problèmes de façon proactive.

Il est proposé d'évaluer l'opportunité :

- de dissocier l'existence de l'APCTQ de la Loi concernant les services de transport par taxi;
- que le ministère des Transports reconnaisse comme interlocuteurs l'APCTQ, le Regroupement des chauffeurs de taxi métallos (FTQ), l'Association haïtienne des travailleurs du taxi, l'Association des propriétaires de taxi du Québec et le CPCDIT, ou tout autre groupe représentatif qui pourrait être formé, en tant que représentants des chauffeurs et des propriétaires de taxi ainsi que des intermédiaires en services de transport par taxi;
- d'offrir, selon les besoins, un soutien à l'organisation et à la tenue d'événements spéciaux.

#### Forum des intervenants de l'industrie du taxi

La mise en œuvre de la Loi a clairement fait ressortir le besoin, pour l'industrie du taxi et sa clientèle, de disposer d'un lieu où il leur serait possible d'établir un dialogue durable et de solutionner les problèmes au fur et à mesure qu'ils se présentent. En ce sens, la solution du forum a fait ses preuves dans d'autres secteurs du transport, comme le camionnage, et malgré l'échec apparent du Forum des intervenants de l'industrie du taxi, nous ne pouvons écarter complètement ce concept.

En outre, la formule de la table de concertation appliquée sur son territoire par le Bureau du taxi et du remorquage de la Ville de Montréal semble être une avenue intéressante, applicable sur l'ensemble du territoire québécois. En ce sens, nous avons noté l'intérêt des différents intervenants régionaux pour cette formule.

Enfin, il faut toutefois mentionner que, bien que la Loi actuelle prévoit un forum, la lourdeur, entre autres, du processus de nomination des membres en commande la révision, sinon la transformation.

Il est recommandé :

- de remplacer le Forum des intervenants de l'industrie du taxi par une nouvelle Table de concertation de l'industrie du transport par taxi, qui serait composée d'un président nommé par le gouvernement, et devrait permettre la représentation des propriétaires et des chauffeurs de taxi, des usagers et des intermédiaires en services de transport par taxi; elle aurait pour objet de favoriser la concertation entre les principaux intervenants et de conseiller le ministre des Transports sur les mesures destinées à développer l'industrie du taxi et à améliorer la qualité des services;
- de favoriser la mise sur pied de tables de concertation régionales pour les régions administratives qui le désirent; ces tables auraient pour fonction de coordonner les efforts des intervenants régionaux en matière de transport des personnes, dont les services de transport par taxi, et de répondre aux besoins particuliers de leur territoire.



## Comité consultatif des propriétaires de taxi

On a constaté que ce comité, en plus d'ajouter un intervenant officiel supplémentaire, n'a eu que peu d'effet sur la représentation des propriétaires de taxi. En effet, le mode de nomination de ses membres, sans lien avec la base, et le fait que ceux-ci étaient présents à deux tribunes à la fois, démontrent clairement que ce comité n'est pas adapté aux besoins de représentation des propriétaires de taxi et nous font douter de la nécessité de maintenir cet organe de représentation.

Il est suggéré d'abolir le Comité consultatif.

## 5.2 Permis de propriétaire de taxi

### Quotas de permis et territoires d'exploitation

Actuellement, la détermination des quotas de permis de propriétaire de taxi relève du gouvernement et la délimitation des territoires d'exploitation (agglomérations) de la CTQ. L'expérience a démontré que ces deux activités sont intimement liées et doivent être menées de concert. Il appert que la CTQ dispose de l'infrastructure et de l'organisation requises pour l'exercice de ces pouvoirs. En effet, la détermination des quotas, tout comme la délimitation des territoires, exigent la consultation des principaux intéressés, exercice qui peut être plus facilement mené par la CTQ.

C'est pourquoi, de façon à améliorer l'exercice de ces pouvoirs, il est suggéré que dorénavant la CTQ détermine à la fois les quotas de permis de propriétaire de taxi et les limites des agglomérations.

### Financement de l'achat des permis de propriétaire de taxi

L'introduction des nouvelles dispositions sur le financement des permis de propriétaire de taxi a permis à de nouveaux prêteurs institutionnels de pénétrer ce marché. Il appert toutefois que certains ajustements devraient être apportés à ces dispositions, particulièrement en ce qui concerne la clause relative à l'attribution des profits. La maturité de l'industrie du taxi permet de penser que les règles du Code civil du Québec sur la réalisation des garanties peuvent s'appliquer sans restriction à cette industrie.

Il est proposé :

- d'abroger la clause relative à l'attribution des profits lors de la vente d'un permis par un créancier;
- de suggérer à la CTQ d'examiner la possibilité d'attribuer un numéro permanent aux permis de propriétaire de taxi afin de pouvoir plus facilement en faire le suivi.



## Tarifs

La fixation des tarifs relève de la Commission des transports du Québec, qui les établit à la suite d'une audience publique. La dernière hausse de tarifs a eu lieu en octobre 2003, et le prix de la course calculé par le taximètre a été fixé à 2,75 \$ au moment de la prise en charge du client et à 1,30 \$ par kilomètre parcouru avec le client, incluant la TPS et la TVQ. La fixation précédente datait de l'an 2000.

Les hausses du prix de l'essence qui ont eu lieu au cours des dernières années en ont amené plusieurs à demander une fixation automatique des tarifs de taxi, de façon à pouvoir mieux tenir compte des variations de coûts. En fait, avant d'apporter quelque modification que ce soit à la Loi, il faut s'interroger sur l'intérêt qu'il y aurait à introduire de telles mesures et sur les conséquences qu'elles pourraient avoir sur la rentabilité de l'industrie du taxi.

Il est donc proposé que le ministère des Transports du Québec, de concert avec l'industrie du taxi, examine l'opportunité d'établir une formule d'indexation des tarifs de transport par taxi et la faisabilité d'une telle entreprise.

## Âge limite des véhicules et caractéristiques

Avec l'introduction des mesures sur le rajeunissement du parc des véhicules-taxis, nous ne pouvons que constater une amélioration de la qualité de celui-ci. Certains intervenants souhaiteraient tout de même un resserrement des mesures concernant la qualité des véhicules, par exemple en jumelant une norme limitant le kilométrage des automobiles avec les normes relatives à l'âge. Pour le moment, nous ne croyons pas opportun d'ajouter des normes supplémentaires à celles qui existent déjà et qui ont eu un effet positif sur la qualité des services de transport par taxi.

Il est proposé de maintenir la mesure concernant l'âge des véhicules-taxis, qui prévoit qu'au moment de sa première immatriculation comme taxi, une automobile doit avoir au plus cinq ans et pourra être utilisée jusqu'à un âge maximal de 10 ans.

## Vérification avant départ

La vérification avant départ fait partie de l'ensemble des mesures destinées à améliorer la qualité des services de transport par taxi et la sécurité des passagers. Avant de reconduire cette mesure ou de la modifier, il importe, dans un premier temps, d'en mesurer les effets et d'évaluer la liste des éléments à vérifier.

Il est proposé de dresser un bilan de cette mesure et de son application ainsi que de réviser la liste des éléments à vérifier.

## Ordinateur de bord

L'ordinateur de bord constitue un outil de gestion utile pour les propriétaires et les entreprises de taxi. Au fil des ans, de nombreuses demandes ont été faites afin qu'on l'autorise.

Il est proposé de permettre l'installation dans les véhicules-taxis d'un ordinateur de bord comportant un écran, afin de faciliter la gestion des activités des entreprises de transport par taxi.



### 5.3 Transport par limousine et par limousine de grand luxe



#### Règles générales

Hormis le fait qu'il s'agit de transport par automobile, le transport par limousine est très différent du transport par taxi. Toutefois, il appert que, dans l'ensemble, la loi et le règlement actuels ne reflètent pas suffisamment cet état de fait. Les dispositions concernant la limousine sont imbriquées dans les dispositions sur le taxi, ce qui rend difficile la différenciation entre ces deux industries. Des correctifs devraient donc être apportés à cet égard.

Il est proposé d'évaluer l'opportunité :

- d'établir une distinction claire entre le marché du taxi et celui de la limousine, que ce soit sur le plan de la formation des chauffeurs, des caractéristiques des véhicules ou des tarifs;
- de prévoir, par conséquent, dans la législation concernant le transport des personnes par automobile, un chapitre distinct, comportant des mesures distinctes pour la limousine et la limousine de grand luxe.

De façon plus spécifique, il est proposé :

- d'examiner la possibilité de dispenser une formation particulière pour les nouveaux chauffeurs de limousine des territoires des villes de Montréal et de Québec (réf. au décret numéro 735-2002 concernant la spécialisation des services des titulaires de permis de propriétaire de taxi en annexe 2);
- de maintenir les hauts standards exigés actuellement pour les limousines et les limousines de grand luxe;
- de s'assurer que la tarification des services de limousine et de limousine de grand luxe reflète le caractère haut de gamme de ces services.

#### Accès au marché de la limousine ou de la limousine de grand luxe

Le mécanisme de spécialisation est un moyen d'accéder au marché de la limousine, destiné principalement aux titulaires actuels de permis de propriétaire de taxi. Il convient en fait très peu aux personnes qui, sans être titulaires, voudraient pénétrer le marché de la limousine. En effet, dans de tels cas, on doit soit acheter un permis de propriétaire et le faire spécialiser par la suite, soit demander la délivrance d'un permis et sa spécialisation à la CTQ. Ces processus sont très lourds et contraignants. Il serait donc souhaitable que, tout en protégeant les droits des titulaires actuels, on facilite l'accès à ce marché.

Il est proposé :

- de maintenir, pour les titulaires de permis, le mécanisme de spécialisation des permis de propriétaire de taxi comme porte d'entrée sur le marché de la limousine ou de la limousine de grand luxe, tout en conservant la possibilité d'abandonner la spécialisation s'ils le jugent nécessaire;
- de voir à ce que l'accès à ce marché pour les personnes qui ne sont pas titulaires de permis puisse se faire par la délivrance de permis restreints aux services de limousine ou de limousine de grand luxe, en plus du mécanisme de spécialisation;
- de clarifier les dispositions réglementaires concernant l'utilisation d'un véhicule-taxi comme limousine en autorisant cette pratique, d'une part, lorsqu'elle fait l'objet d'un contrat signé avec un titulaire de permis restreint ou de permis pour des services spécialisés et, d'autre part, dans les agglomérations où il n'existe pas de tels services, lorsqu'elle fait l'objet d'un contrat signé avec le client.



## Permis d'entreprise

Un des objectifs de la réforme était la simplification de l'encadrement légal, tout en éliminant les causes d'insatisfaction et les dispositions désuètes. D'ailleurs, comme il a été mentionné plus haut, les dispositions concernant la limousine étaient de plus en plus complexes et difficiles d'application. Entre autres, la question des permis d'entreprise, héritage de la Régie des transports, devait être abordée à l'occasion de la réforme, d'où l'article 146 de la Loi qui transformait ces permis en permis individuels, à l'instar des autres permis de propriétaire de taxi. Cette opération éliminait ainsi une catégorie de permis, ce qui permettait de respecter les objectifs fixés. Par contre, ces nouveaux permis ne pouvaient être vendus individuellement avant le 20 juin 2005, toute cession précédant cette date devant porter sur la totalité des permis.

Par ailleurs, l'industrie de la limousine a connu des heures difficiles, surtout au lendemain des attentats du 11 septembre 2001. Des représentations ont donc été faites relativement aux difficultés de gestion qu'entraînait la presque impossibilité de faire varier le nombre de permis selon les besoins du marché.

Devant ces commentaires, deux solutions peuvent être envisagées.

Premièrement, il s'agit de conserver la disposition actuelle de la Loi (cf. article 146), tout en permettant clairement l'abandon de la spécialisation de ces permis individuels. Cette solution suppose l'ouverture des quotas de permis de propriétaire de taxi dans certaines agglomérations (par exemple, A-11 à Montréal ou A-36 à Québec). La disposition prévoyant que ces permis puissent être vendus individuellement à partir du 20 juin 2005 serait maintenue.

La deuxième solution consiste à revenir aux permis d'entreprise, tels qu'on les connaissait avant l'entrée en vigueur de la présente loi. À cet effet, la Loi établirait un nombre de voitures assorti d'un pourcentage permettant sa fluctuation (à la hausse ou à la baisse) sans autorisation spéciale de la CTQ. Hors de ce nombre, une demande spéciale devrait être présentée devant la Commission.

Une consultation devrait être effectuée auprès des titulaires touchés afin de déterminer laquelle de ces deux solutions peut leur être appliquée.

## Limousine de grand luxe

L'industrie de la limousine de grand luxe a fait part des demandes répétées de sa clientèle, qui recherche le côté glamour de ce service. D'ailleurs, les voitures utilisées, de plus en plus imposantes, font partie du haut standing associé à ce service. Dans cette perspective, la consommation d'alcool et le nombre de passagers à bord des limousines de grand luxe ont été abordés pendant la consultation.

Ces deux questions relevant de la SAAQ, il est proposé, de concert avec elle :

- d'examiner la possibilité de permettre la consommation d'alcool par les passagers à bord des limousines de grand luxe;
- d'examiner la possibilité d'adapter le nombre de passagers autorisé à bord du véhicule aux normes de Transports Canada (10 personnes).

Étant donné l'importance des modifications proposées au chapitre de la limousine, il est apparu nécessaire, si elles devaient être mises en oeuvre, de procéder à une large consultation auprès des acteurs concernés.



## 5.4 Permis de chauffeur de taxi

### Formation des chauffeurs de taxi

La formation des chauffeurs est l'une des pierres angulaires de la qualité des services de transport par taxi, le chauffeur étant le dispensateur direct des services de transport à la population. La consultation a fait ressortir l'inégalité de la formation sur le territoire et la nécessité de mieux contrôler les acquis. Vu la dispersion des candidats sur le territoire, la formation à distance est apparue comme une avenue intéressante. De plus, l'examen qui précède l'obtention du permis de chauffeur doit être conçu de façon à ce qu'on puisse mieux évaluer la formation dispensée.

Il est proposé :

- d'étendre à l'ensemble du territoire québécois l'obligation, pour tout nouveau chauffeur de taxi, de suivre une formation de base;
- dans ce cadre, d'examiner la possibilité de mettre sur pied une formation à distance;
- de réviser le contenu de l'examen pour l'obtention du permis de chauffeur de taxi afin qu'il corresponde mieux au contenu et aux objectifs de la formation;
- de distinguer la formation des chauffeurs de limousine et la formation des chauffeurs de taxi.

## 5.5 Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi

Dans le but d'améliorer la qualité des services à la clientèle, on a introduit dans la Loi le permis d'intermédiaire en services de transport par taxi. En effet, en plus des chauffeurs et des propriétaires de taxi, les intermédiaires représentent un important maillon en ce qui a trait à la qualité des services. Ils constituent pour la clientèle la porte d'entrée pour l'obtention des services de taxi (réservations, plaintes, objets perdus, etc.).

Bien que nous n'ayons pas le recul nécessaire (trois ans) pour mesurer les effets de l'introduction de ce permis, on peut déjà avancer qu'il est nécessaire d'évaluer les règles actuelles, que ce soit quant à leur application ou à leurs effets. Dans cette perspective, il est suggéré d'évaluer les règles régissant les intermédiaires en services, principalement celles qui concernent les services à la clientèle, dont le code de déontologie.

Enfin, il est suggéré d'évaluer et de modifier si requis les pouvoirs de la Commission des transports du Québec concernant les intermédiaires en services, de façon à ce que celle-ci puisse agir adéquatement et effectuer un meilleur suivi des permis qu'elle a délivrés.

## 5.6 La place du taxi dans les différents services de transport des personnes

### Transport adapté pour les personnes handicapées

#### Permis de propriétaire de taxi restreint

L'introduction de ce nouveau type de permis avait entre autres pour objectif d'augmenter l'offre de service pour répondre aux besoins en transport des personnes handicapées. Bien que 154 permis restreints aient été délivrés, on constate qu'il y a encore plusieurs problèmes, tant du point de vue des titulaires que de la clientèle. Ainsi, l'industrie se plaint du peu de rentabilité du permis restreint, ce qui serait une incitation à la surtarification ou au vol de la clientèle des taxis ordinaires.

En outre, malgré le nombre apparemment élevé de demandes de permis, l'organisation des services demeure difficile à cause de l'isolement des titulaires, qui doivent souvent travailler quotidiennement sur une base individuelle.

La création d'intermédiaires en services regroupant ces titulaires serait de nature à améliorer la qualité des services offerts à la clientèle, tout en permettant aux titulaires de bénéficier des avantages propres à un tel regroupement, comme le recrutement de chauffeurs et la fidélisation de la clientèle.

Une autre façon de s'assurer de la rentabilité du permis restreint serait d'élargir la gamme des services qu'il permet d'offrir, en y incluant le transport des bénéficiaires du réseau de la santé.

Il est suggéré :

- d'autoriser la délivrance de permis restreints prévoyant le transport des personnes handicapées et des bénéficiaires du réseau de la santé; il faudrait examiner avec la SAAQ la possibilité de créer une plaque d'immatriculation distinctive;
- que les catégories d'usagers (personnes handicapées et bénéficiaires du réseau de la santé) visées par ce type de permis soient mieux définies;
- de prévoir une mesure transitoire afin d'autoriser les titulaires actuels de permis restreints pour le transport des personnes handicapées à transporter également les bénéficiaires du réseau de la santé;
- pour les villes de Québec, Laval, Longueuil, Trois-Rivières, Sherbrooke, Saguenay, Lévis et Gatineau, d'examiner la possibilité de permettre le regroupement des titulaires de permis de propriétaire de taxi restreints (transport des personnes handicapées et des bénéficiaires du réseau de la santé) au sein d'organisations d'intermédiaires en services spécialisés dans ce domaine; le territoire de ces intermédiaires devrait correspondre au territoire de la ville concernée;
- d'examiner l'opportunité de prévoir la mise en oeuvre de cette mesure pour les municipalités où le besoin se manifeste;
- pour l'ensemble des autres régions, en plus de permettre la délivrance de permis restreints, d'imposer l'immatriculation des véhicules-taxis adaptés au moment de la délivrance des permis de propriétaire de taxi, à la suite de l'ouverture des quotas touchant ces permis;
- de prévoir, pour les véhicules-taxis faisant l'objet d'un permis restreint, un lanternon et une vignette obligatoires de façon à les distinguer des taxis ordinaires;
- de mettre sur pied une campagne d'information visant à faire connaître à l'industrie du taxi et aux demandeurs de permis les possibilités qu'offre le permis restreint;
- de mettre fin à l'obligation, pour les titulaires de permis d'intermédiaires en services de transport par taxi des villes de Québec, Laval, Longueuil, Trois-Rivières, Sherbrooke, Saguenay, Lévis et Gatineau d'équiper leur parc de véhicules d'au moins une voiture adaptée pour le cas où des intermédiaires en services spécialisés seraient créés.



### *Confort et sécurité des véhicules*

Actuellement, le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des personnes handicapées couvre les normes de sécurité des autobus et minibus destinés à ces personnes. Avec le développement des services offerts par taxi adapté, il serait souhaitable que ces véhicules soient également visés par la réglementation, au moins en ce qui a trait aux normes de sécurité de base.

Il est donc proposé :

- de modifier le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des personnes handicapées afin d'y inclure des normes concernant les automobiles adaptées.

### *Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant*

Après quatre années d'existence, le programme a permis l'adaptation de 205 taxis, ce qui représente 58 % de l'objectif fixé. Plusieurs nous ont fait valoir la nécessité de le reconduire et il appert que les besoins en taxis adaptés ne sont pas tous comblés et iront vraisemblablement en s'accroissant. Toutefois, comme il s'agit d'une première expérience, et afin d'ajuster les normes du programme, il importe d'en faire une évaluation.

Il est donc proposé :

- que le Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant soit maintenu pour les cinq prochaines années;
- qu'une évaluation des modalités et des résultats du programme soit effectuée par le ministère des Transports.

### *Surtarification, coûts des contrats et fiabilité des services*

La surtarification est un problème endémique sur le territoire, notamment à cause de l'idée largement répandue dans l'industrie selon laquelle le transport adapté nécessite plus de temps. De plus, le caractère captif de la clientèle la rend vulnérable aux abus.

Malheureusement, malgré les nombreuses plaintes, le contrôle de cette pratique est extrêmement complexe, particulièrement en ce qui concerne la preuve. En outre, étant donné le nombre limité de taxis offrant ce service, il faut être prudent en ce qui a trait aux méthodes de contrôle et aux sanctions imposées. En effet, ces dernières pourraient avoir pour effet de priver de service les personnes handicapées si aucune solution de rechange ne pouvait leur être offerte à court terme.

Nous comptons sur la bonne volonté de l'industrie du taxi pour apporter des solutions durables à ces problèmes, maintes fois signalés. Si toutefois ils devaient persister, des mesures devraient être mises en place afin que les personnes handicapées puissent bénéficier des services de transport par taxi, au même titre que tout le monde.



Il est proposé d'évaluer l'opportunité :

- d'augmenter les moyens de contrôle de la surtarification, par exemple en rendant obligatoire la remise d'un reçu pour tout transport adapté ou la tenue d'un carnet de bord où devraient être inscrits tous les mouvements de transport adapté et leurs coûts;
- d'augmenter les mesures coercitives à l'endroit des propriétaires et des chauffeurs de taxi qui pratiqueraient la surtarification; il faudrait faciliter les interventions de la CTQ à cet égard;
- de faciliter l'accès au marché dans les cas où il est prouvé que la surtarification est pratiquée dans une agglomération donnée; à cet effet, examiner la possibilité d'adopter la procédure de délivrance de permis spéciaux et temporaires, telle qu'elle existe dans les autres secteurs du transport.

#### *Formation des chauffeurs de taxi pour le transport des personnes ayant des limitations*

La formation pour le transport des personnes ayant des limitations est actuellement offerte dans le cadre de la formation obligatoire des nouveaux chauffeurs pour les territoires des villes de Québec, Laval et Longueuil. Quant aux chauffeurs déjà sur le marché du travail, ils avaient théoriquement jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2005 pour la suivre.

Cette formation, du point de vue de la clientèle, demeure toujours essentielle et devrait être offerte à tous dans les meilleurs délais.

Il est recommandé :

- que les mesures soient prises afin que le cours de formation en transport adapté soit offert dans les meilleurs délais à tous les titulaires de permis de chauffeur de taxi;
- que le coût de la formation, à la charge du chauffeur, soit le même partout au Québec.

#### *Application de la « clause scolaire »*

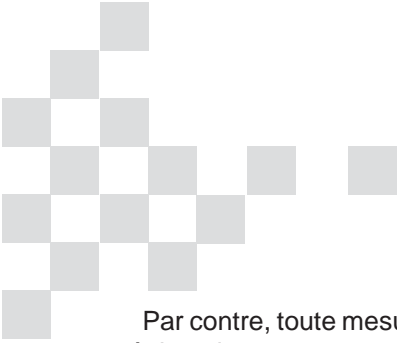
La qualité des services de transport adapté et leur fiabilité sont souvent tributaires des fluctuations du marché du taxi. De ce fait, plusieurs voient dans l'introduction de la clause scolaire la solution à ce problème. Comme plusieurs moyens ont été mis en place afin d'améliorer les services, ils méritent d'être éprouvés avant de recourir à la clause scolaire.

Pour le moment, il n'est donc pas envisagé d'introduire cette clause dans le secteur du transport adapté. Par contre, dans l'éventualité où les solutions proposées dans le présent rapport ne donneraient pas les résultats escomptés, il serait approprié de réévaluer cette possibilité.

### **Transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé**

L'introduction dans la Loi, en 2002, de la spécialisation des permis de propriétaire de taxi en transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé avait pour objectif de créer un nouveau créneau pour les propriétaires de taxi qui auraient voulu restreindre leurs activités à ce type de services. Depuis ce temps, aucune demande de spécialisation n'a été faite devant la CTQ, ce qui nous amène à conclure à l'insuccès de cette mesure. Une partie de l'explication de cet échec réside probablement dans le fait que les propriétaires de taxi peuvent, sans spécialisation aucune, effectuer du transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé.





Par contre, toute mesure qui pourrait être mise en place pour combler les besoins en transport du réseau de la santé devrait permettre une rentabilité raisonnable pour les propriétaires de taxis. Dans cet esprit, les demandeurs devraient pouvoir facilement combiner certains types de services sur leur demande de permis, comme le transport médical et le transport adapté. Il ne s'agit pas de confondre ces deux types de services ou les deux catégories d'usagers à qui ils s'adressent, mais d'offrir une gamme d'activités aux titulaires de permis restreint, pour les cas où les taxis ordinaires ne sont pas en mesure de fournir les services.

Il est suggéré :

- d'abolir la spécialisation « transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé »;
- d'autoriser la délivrance d'un permis de propriétaire de taxi restreint prévoyant la dispensation de services aux personnes handicapées et aux bénéficiaires du réseau de la santé; il faudrait examiner avec la SAAQ la possibilité de créer une plaque d'immatriculation distinctive;
- que les catégories d'usagers (personnes handicapées et bénéficiaires du réseau de la santé) visées par ce permis soient mieux définies;
- de mettre sur pied une campagne d'information pour faire connaître à l'industrie du taxi et aux demandeurs de permis les possibilités qu'offre ce nouveau type de permis de propriétaire de taxi.

### Transport bénévole

Les services de transport offerts par des bénévoles sont certes de première nécessité, mais ils ne doivent pas être dispensés au détriment de l'industrie du taxi. Dans cette optique, la Loi prévoit trois conditions à respecter pour effectuer du transport bénévole et il appert qu'à l'usage des problèmes ont surgi, notamment le recours abusif au bénévolat pour couvrir des besoins en transport qui devraient être normalement couverts par l'industrie du taxi. Toutefois, il faut bien se rendre à l'évidence, dans certaines régions à faible densité, le transport bénévole devient essentiel dans les cas, par exemple, où il n'existe pas de services de transport en commun ou collectif, ou encore lorsqu'il n'y a pas ou peu de taxis. C'est ce sur quoi portent les pistes de solution suivantes.

Il est suggéré :

- de modifier, sur les territoires où il existe un service de transport en commun ou de transport collectif, la définition du transport bénévole qui est donnée dans la Loi concernant les services de transport par taxi, afin d'associer à ce type de transport la notion d'accompagnement, telle que définie par la Fédération des centres d'action bénévole du Québec;
- de permettre, dans les régions où il n'y a pas de service de transport en commun ou de transport collectif, le transport bénévole sans l'obligation d'accompagnement, en conformité avec les politiques de la Fédération des centres d'action bénévole du Québec;
- de renseigner les ministères et organismes ayant recours aux services de bénévoles sur les règles régissant le transport bénévole;
- d'évaluer la possibilité d'imposer des amendes aux organismes qui utilisent de façon illégale les services de transporteurs bénévoles.



## Transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété

Traditionnellement, l'industrie du taxi a toujours pourvu au transport des personnes en état d'ébriété. Pour plusieurs titulaires de permis, il s'agissait même d'un marché assez important. La prise de conscience, au cours des dernières années, des ravages de l'alcool sur le bilan routier au Québec a toutefois entraîné la création de plusieurs services d'accompagnement des personnes en état d'ébriété. Dans plusieurs régions, ces services ont petit à petit réduit les revenus que pouvaient tirer les propriétaires de taxi de ce marché.

Il est suggéré :

- de clarifier la Loi concernant les services de transport par taxi en ce qui a trait au transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété;
- d'examiner l'opportunité de créer un permis relatif au transport des personnes en état d'ébriété;
- que seuls les services gratuits effectués par des organismes sans but lucratif soient exclus de la Loi concernant les services de transport par taxi. À ce titre, tout comme pour le transport bénévole, la rémunération pour un tel transport ne constituerait qu'une contribution aux frais d'utilisation de l'automobile et l'organisme serait tenu de tenir un registre permanent des transports qu'il aurait effectués;
- que les services offerts incluent non seulement l'accompagnement de la personne en état d'ébriété, mais aussi son véhicule.

## 5.7 Autres sujets

### *Transport illégal par automobile*

Un des principaux problèmes de l'industrie du taxi est la concurrence souvent déloyale du transport illégal par automobile. Des mesures doivent être prises afin de créer un effet véritablement dissuasif et ainsi mieux protéger les marchés de l'industrie du taxi.

Il est suggéré :

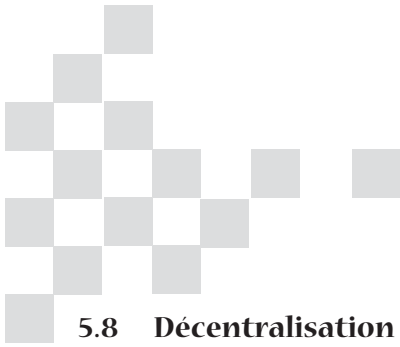
- de hausser le montant des amendes pour les personnes ayant été trouvées coupables de transport illégal par automobile.

### *Pouvoirs de la Commission des transports du Québec*

En vertu de la loi actuelle, la Commission des transports du Québec doit révoquer le permis de propriétaire de taxi d'un titulaire qui aurait contrevenu à l'article 21 de la Loi, ce qui laisse peu de place à son appréciation de la gravité des faits reprochés au titulaire.

Il est suggéré :

- de donner à la CTQ, en cas de contravention à l'article 21 de la Loi, le pouvoir de suspendre ou de révoquer un permis de propriétaire de taxi.



## 5.8 Décentralisation des pouvoirs de réglementation et de contrôle

Malgré la nouvelle souplesse qu'offre la Loi, les municipalités, à l'exception de la Ville de Montréal, n'ont pas profité des possibilités de décentralisation, faute de moyens financiers adéquats et surtout de masse critique permettant l'imposition et la gestion d'une norme efficace.

Il est suggéré :

- de vérifier de nouveau l'intérêt que pourraient avoir les municipalités à réglementer certains aspects de l'industrie du taxi, si elles le jugent opportun, et surtout à quelles conditions elles seraient disposées à le faire;
- de maintenir le statu quo en ce qui a trait à la décentralisation des pouvoirs de réglementation et de contrôle, les dispositions actuelles permettant déjà une décentralisation « à la carte ».





## 6. Conclusion

L'article 149 de la Loi concernant les services de transport par taxi prévoit que le ministre des Transports doit faire au gouvernement un rapport sur la mise en œuvre de celle-ci, ainsi que sur l'opportunité de la maintenir en vigueur ou, le cas échéant, de la modifier.

Parmi tous les commentaires reçus, aucun n'a mentionné ou suggéré l'abrogation de la Loi. Bien que plusieurs aient soumis des modifications à cette dernière, tous s'entendent sur la nécessité de la maintenir en vigueur, que ce soit pour continuer dans la voie de l'amélioration des services à la clientèle ou pour améliorer les conditions économiques de l'industrie en stimulant sa compétitivité.

De toute évidence, l'industrie du taxi, comme plusieurs autres secteurs d'activité, a été soumise à de nombreux changements, que ce soit sur le plan des services qu'elle doit offrir ou des obligations légales qu'elle doit respecter.

De fait, l'industrie a dû, au fil des ans, diversifier son offre de service. Limitée au taxi traditionnel il y a à peine vingt ans, elle s'implique maintenant dans plusieurs autres types de services. À preuve : en 1979-1980, au début de la mise sur pied des services de transport adapté, aucun taxi n'y était impliqué; en 2007-2008, 50 % des déplacements seront assurés par cette industrie.

Pour ce qui est du transport en commun, le service TaxiBus, projet pilote en 1993 à Rimouski, est maintenant offert dans 12 municipalités du Québec. L'industrie du taxi est également impliquée dans le transport collectif en milieu rural, où plus de la moitié des services l'utilisent pour répondre à leurs besoins.

Au cours des prochaines années, la demande pour de meilleurs services de transport ira en s'accroissant, notamment à cause du vieillissement de la population.

Le taxi, par sa polyvalence et sa souplesse, deviendra donc un instrument de premier choix dans l'organisation des services de transport de personnes et pour l'amélioration de leur mobilité.

Les pistes de solution proposées dans le présent rapport visent l'amélioration de la qualité des services et l'augmentation de la sécurité des usagers, dans le respect de l'industrie du taxi, de façon à en assurer le développement harmonieux.







# ANNEXES

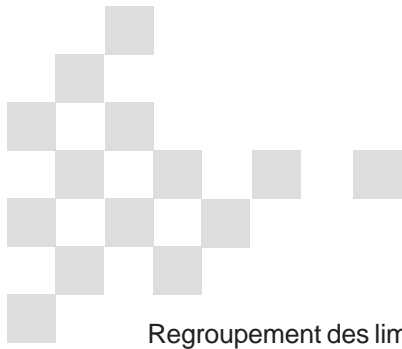




## Annexe 1 – Liste des invités à la consultation

Aéroport international Jean-Lesage	(Québec)
Aéroports de Montréal	(Montréal)
Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec	(Montréal)
Alliance des services de transport adapté du Québec inc.	(Québec)
Association des hôteliers du Québec	(Montréal)
Association des hôtels du grand Montréal	(Montréal)
Association des propriétaires de taxi du Québec	(Québec)
Association du transport urbain du Québec	(Montréal)
Association haïtienne des travailleurs du taxi	(Montréal)
Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec	(Montréal)
Association Transports collectifs Québec	(Québec)
Bureau du taxi et du remorquage de la Ville de Montréal	(Montréal)
Centre de formation du transport routier	(Montréal)
Centre de formation en transport	(Québec)
Centre de formation professionnelle pour l'industrie du taxi du Québec inc.	(Montréal)
Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi	(Québec)
Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec	(Montréal)
Conseil des aînés	(Québec)
Fédération des caisses populaires Desjardins	(Québec)
Fédération des centres d'action bénévole du Québec	(Montréal)
Fédération des commissions scolaires du Québec	(Québec)
Fédération québécoise des municipalités	(Québec)
FinTaxi	(Montréal)
Groupe Limousine A-1	(Québec)
Hôpital Maisonneuve-Rosemont	(Montréal)
Kéroul	(Montréal)
Les services communautaires catholiques	(Montréal)
Limousine Mont-Royal inc.	(Montréal)
Limousine Président inc.	(Montréal)
Office des personnes handicapées du Québec	(Québec)





Regroupement des limousines du Québec

(Montréal)

Regroupement des organismes de transport adapté du Québec

(Québec)

Robinson, Sheppard, Shapiro

(Montréal)

Service de transport adapté du Québec inc.

(Québec)

Société de transport de Montréal

(Montréal)

Syndicat des métallos

(Montréal)

Tolérance Zéro

(Québec)

Transport adapté du Québec métro inc.

(Québec)





## ANNEXE 2 – Décret concernant la spécialisation des services des titulaires de permis de propriétaire de taxi

Décret 735-2002, 2002 G.O. 2, 4168

Attendu que la Loi concernant les services de transport par taxi (L.R.Q., c. S-6.01) a été sanctionnée le 21 juin 2001;

Attendu que le gouvernement, par le décret n° 689-2002 du 5 juin 2002, a fixé au 30 juin 2002 la date de l'entrée en vigueur de l'article 12 de cette loi;

Attendu que le quatrième alinéa de cet article permet au gouvernement de déterminer, par décret, les autorités supramunicipales et les catégories de services de transport visées au premier alinéa de cet article pouvant être reconnues à des fins de spécialisation des services d'un titulaire de permis de propriétaire de taxi;

Il est ordonné, en conséquence, sur la recommandation du ministre des Transports :

Que les autorités supramunicipales suivantes soient désignées, à compter du 30 juin 2002, pour l'application du quatrième alinéa de l'article 12 de la Loi concernant les services de transport par taxi (L.R.Q., c. S-6.01) :

- la Ville de Montréal;
- la Ville de Québec.

Que les catégories de services de transport suivantes puissent, à compter du 30 juin 2002, être reconnues à des fins de spécialisation des services d'un titulaire de permis de propriétaire de taxi :

- le service spécialisé de limousine;
- le service spécialisé de limousine de grand luxe;
- le service spécialisé de transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé.







## ANNEXE 3 – Énumération des pistes de solution

### Représentation de l'industrie

Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec (APCTQ)

1. Dissocier l'existence de l'APCTQ de la Loi concernant les services de transport par taxi.
2. Que le ministère des Transports reconnaisse comme interlocuteurs l'APCTQ, le Regroupement des chauffeurs de taxi métallos (FTQ), l'Association haïtienne des travailleurs du taxi, l'Association des propriétaires de taxi du Québec et le CPCDIT, ou tout autre groupe représentatif qui pourrait être formé, en tant que représentants des chauffeurs et des propriétaires de taxi ainsi que des intermédiaires en services de transport par taxi.
3. Offrir, selon les besoins, un soutien à l'organisation et à la tenue d'événements spéciaux.

Forum des intervenants de l'industrie du taxi

4. Remplacer le Forum des intervenants de l'industrie du taxi par une nouvelle Table de concertation de l'industrie du transport par taxi qui serait composée d'un président nommé par le gouvernement, et devrait permettre la représentation des propriétaires et des chauffeurs de taxi, des usagers et des intermédiaires en services de transport par taxi; elle aurait pour objet de favoriser la concertation entre les principaux intervenants et de conseiller le ministre des Transports sur les mesures destinées à développer l'industrie du taxi et à améliorer la qualité des services.
5. Favoriser la mise sur pied de tables de concertation régionales pour les régions administratives qui le désirent; ces tables auraient pour fonction de coordonner les efforts des intervenants régionaux en matière de transport des personnes, dont les services de transport par taxi, et de répondre aux besoins particuliers de leur territoire.

Comité consultatif des propriétaires de taxi

6. Abolir le Comité consultatif.

### Permis de propriétaire de taxi

Quotas de permis et territoires d'exploitation

7. Que dorénavant, la CTQ détermine à la fois les quotas de permis de propriétaire de taxi et les limites des agglomérations.

Financement de l'achat des permis de propriétaire de taxi

8. Abroger la clause relative à l'attribution des profits lors de la vente d'un permis par un créancier.
9. Suggérer à la CTQ d'examiner la possibilité d'attribuer un numéro permanent aux permis de propriétaire de taxi afin de pouvoir plus facilement en faire le suivi.

Tarifs

10. Que le ministère des Transports du Québec, de concert avec l'industrie du taxi, examine l'opportunité d'établir une formule d'indexation des tarifs de transport par taxi et la faisabilité d'une telle entreprise.



## Âge limite des véhicules et caractéristiques

11. Maintenir la mesure concernant l'âge des véhicules-taxis, qui prévoit qu'au moment de sa première immatriculation comme taxi, une automobile doit avoir au plus cinq ans et pourra être utilisée jusqu'à un âge maximal de 10 ans.

## Vérification avant départ

12. Dresser un bilan de cette mesure et de son application et réviser la liste des éléments à vérifier.

## Ordinateur de bord

13. Permettre l'installation dans les véhicules-taxis d'un ordinateur de bord comportant un écran, afin de faciliter la gestion des activités des entreprises de transport par taxi.

## Transport par limousine et par limousine de grand luxe

### Règles générales

14. Établir une distinction claire entre le marché du taxi et celui de la limousine, que ce soit sur le plan de la formation des chauffeurs, des caractéristiques de l'automobile ou des tarifs.
15. Prévoir, par conséquent, dans la législation concernant le transport des personnes par automobile, un chapitre distinct comportant des mesures distinctes pour la limousine et la limousine de grand luxe.

### De façon plus spécifique

16. Examiner la possibilité de dispenser une formation particulière pour les nouveaux chauffeurs de limousine des territoires des villes de Montréal et de Québec (réf. au décret numéro 735-2002 concernant la spécialisation des services des titulaires de permis de propriétaire de taxi).
17. Maintenir les hauts standards exigés actuellement pour les limousines et les limousines de grand luxe.
18. S'assurer que la tarification des services de limousine et de limousine de grand luxe reflète le caractère haut de gamme de ces services.

### Accès au marché de la limousine ou de la limousine de grand luxe

19. Maintenir, pour les titulaires de permis, le mécanisme de spécialisation des permis de propriétaire de taxi comme porte d'entrée sur le marché de la limousine ou de la limousine de grand luxe, tout en conservant la possibilité d'abandonner la spécialisation s'ils le jugent nécessaire.
20. Voir à ce que l'accès à ce marché pour les personnes qui ne sont pas titulaires de permis puisse se faire par la délivrance de permis restreints pour les services de limousine ou de limousine de grand luxe, en plus du mécanisme de spécialisation.
21. Clarifier les dispositions réglementaires concernant l'utilisation d'un véhicule-taxi comme limousine en autorisant cette pratique, d'une part, lorsqu'elle fait l'objet d'un contrat signé avec un titulaire de permis restreint ou de permis pour des services spécialisés et, d'autre part, dans les agglomérations où il n'existe pas de tels services, lorsqu'elle fait l'objet d'un contrat signé avec le client.



### Permis d'entreprise

22. Maintenir la disposition actuelle de la Loi (cf. article 146), tout en permettant clairement l'abandon de la spécialisation de ces permis individuels. Cette solution suppose l'ouverture des quotas de permis de propriétaire de taxi dans certaines agglomérations (par exemple, A-11 à Montréal ou A-36 à Québec). La disposition prévoyant que ces permis puissent être vendus individuellement à partir du 20 juin 2005 serait maintenue.
23. Revenir aux permis d'entreprise, tels qu'on les connaissait avant l'entrée en vigueur de la présente Loi. À cet effet, la Loi établirait un nombre de voitures assorti d'un pourcentage permettant sa fluctuation (à la hausse ou à la baisse) sans autorisation spéciale de la CTQ. Hors de ce nombre, une demande spéciale devrait être présentée devant la Commission.

Une consultation devrait être effectuée auprès des titulaires touchés afin de déterminer laquelle de ces solutions peut leur être appliquée.

### Limousine de grand luxe

24. Examiner avec la SAAQ la possibilité de permettre la consommation d'alcool par les passagers à bord des limousines de grand luxe.
25. Examiner avec la SAAQ la possibilité d'adapter le nombre de passagers autorisé à bord du véhicule aux normes de Transports Canada (10 personnes).
26. Étant donné l'importance des modifications proposées au chapitre de la limousine, il est apparu nécessaire, si elles devaient être mises en oeuvre, de procéder à une large consultation auprès des acteurs concernés.

### Permis de chauffeur de taxi

#### Formation des chauffeurs de taxi

27. Étendre à l'ensemble du territoire québécois l'obligation, pour tout nouveau chauffeur de taxi, de suivre une formation de base.
28. Dans ce cadre, examiner la possibilité de mettre sur pied une formation à distance.
29. Réviser le contenu de l'examen pour l'obtention du permis de chauffeur de taxi afin qu'il corresponde mieux au contenu et aux objectifs de la formation.
30. Distinguer la formation des chauffeurs de limousine et la formation des chauffeurs de taxi.

### Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi

#### Intermédiaires en services de transport par taxi

31. Évaluer les règles régissant les intermédiaires en services, principalement celles qui concernent les services à la clientèle, dont le code de déontologie.
32. Évaluer et modifier si requis les pouvoirs de la Commission des transports du Québec concernant les intermédiaires en services, de façon à ce que celle-ci puisse agir adéquatement et effectuer un meilleur suivi des permis qu'elle a délivrés.





## Transport adapté pour les personnes handicapées

### Permis de propriétaire de taxi restreint

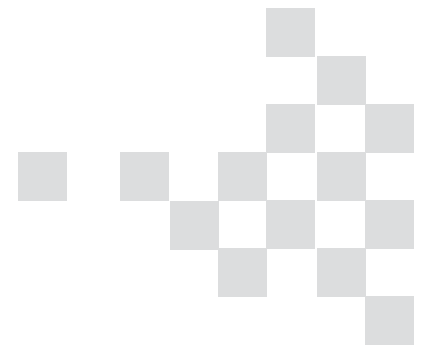
33. Autoriser la délivrance de permis restreints prévoyant le transport des personnes handicapées et des bénéficiaires du réseau de la santé; il faudrait examiner avec la SAAQ la possibilité de créer une plaque d'immatriculation distinctive.
34. Que les catégories d'usagers (personnes handicapées et bénéficiaires du réseau de la santé) visées par ce type de permis soient mieux définies.
35. Prévoir une mesure transitoire afin d'autoriser les titulaires actuels de permis restreints pour le transport des personnes handicapées à transporter également les bénéficiaires du réseau de la santé.
36. Pour les villes de Québec, Laval, Longueuil, Trois-Rivières, Sherbrooke, Saguenay, Lévis et Gatineau, examiner la possibilité de permettre le regroupement des titulaires des permis de propriétaire de taxi restreints (transport des personnes handicapées et des bénéficiaires du réseau de la santé) au sein d'organisations d'intermédiaires en services spécialisés dans ce domaine; le territoire de ces intermédiaires devrait correspondre au territoire de la ville concernée.
37. Examiner l'opportunité de mettre en place cette mesure pour les municipalités où le besoin se manifeste.
38. Pour l'ensemble des autres régions, en plus de permettre la délivrance de permis restreints, imposer l'immatriculation des véhicules-taxis adaptés au moment de la délivrance des permis de propriétaire de taxi, à la suite de l'ouverture des quotas touchant ces permis.
39. Prévoir, pour les véhicules-taxis faisant l'objet d'un permis restreint, un lanternon et une vignette obligatoires de façon à les distinguer des taxis ordinaires.
40. Mettre sur pied une campagne d'information visant à faire connaître à l'industrie du taxi et aux demandeurs de permis les possibilités qu'offre le permis restreint.
41. Mettre fin à l'obligation, pour les titulaires de permis d'intermédiaires en services de transport par taxi des villes de Québec, Laval, Longueuil, Trois-Rivières, Sherbrooke, Saguenay, Lévis et Gatineau, d'équiper leur parc de véhicules d'au moins une voiture adaptée pour le cas où des intermédiaires en services spécialisés seraient créés.

### Confort et sécurité des véhicules

42. Modifier le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des personnes handicapées afin d'y inclure des normes concernant les automobiles adaptées.

### Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant

43. Que le Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant soit maintenu pour les cinq prochaines années.
44. Qu'une évaluation des modalités et des résultats du programme soit effectuée par le ministère des Transports.



#### Surtarification, coûts de contrat et fiabilité des services

45. Augmenter les moyens de contrôle de la surtarification, par exemple, en rendant obligatoire la remise d'un reçu pour tout transport adapté ou la tenue d'un carnet de bord où devraient être inscrits tous les mouvements de transport adapté et leurs coûts.
46. Augmenter les mesures coercitives à l'endroit des propriétaires et des chauffeurs de taxi qui pratiqueraient de la surtarification; il faudrait faciliter les interventions de la CTQ à cet égard.
47. Faciliter l'accès au marché dans les cas où il est prouvé que la surtarification est pratiquée dans une agglomération donnée; à cet effet, examiner la possibilité d'adopter la procédure de délivrance de permis spéciaux et temporaires, telle qu'elle existe dans les autres secteurs du transport.

#### Formation des chauffeurs de taxi pour le transport des personnes ayant des limitations

48. Que les mesures soient prises afin que le cours de formation en transport adapté soit offert dans les meilleurs délais à tous les titulaires de permis de chauffeur de taxi.
49. Que le coût de la formation, à la charge du chauffeur, soit le même partout au Québec.

#### Application de la « clause scolaire »

50. Il n'est pas recommandé d'introduire cette clause dans le secteur du transport adapté. Par contre, dans l'éventualité où les solutions proposées ne donneraient pas les résultats escomptés, il est recommandé de réévaluer cette possibilité.

#### Transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé

51. Abolir la spécialisation « transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé ».
52. Autoriser la délivrance d'un permis de propriétaire de taxi restreint prévoyant le transport des personnes handicapées et des bénéficiaires du réseau de la santé; il faudrait examiner avec la SAAQ la possibilité de créer une plaque d'immatriculation distinctive.
53. Que les catégories d'usagers (personnes handicapées et bénéficiaires du réseau de la santé) visées par ce permis soient mieux définies.
54. Mettre sur pied une campagne d'information visant à faire connaître à l'industrie du taxi et aux demandeurs de permis les possibilités qu'offre ce nouveau type de permis de propriétaire de taxi.


#### Transport bénévole

55. Modifier, sur les territoires où il existe un service de transport en commun ou de transport collectif, la définition du transport bénévole qui est donnée dans la Loi concernant les services de transport par taxi afin d'associer à ce type de transport la notion d'accompagnement, telle que définie par la Fédération des centres d'action bénévole du Québec.
56. Permettre, dans les régions où il n'y a pas de service de transport en commun ou de transport collectif, le transport bénévole sans l'obligation d'accompagnement, en conformité avec les politiques de la Fédération des centres d'action bénévole du Québec.
57. Renseigner les ministères et organismes ayant recours aux services de bénévoles sur les règles régissant le transport bénévole.
58. Évaluer la possibilité d'imposer des amendes aux organismes qui utilisent de façon illégale les services de transporteurs bénévoles.





## Transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété

- 
59. Clarifier la Loi concernant les services de transport par taxi en ce qui a trait au transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété.
  60. Examiner l'opportunité de créer un permis relatif au transport des personnes en état d'ébriété.
  61. Que seuls les services gratuits effectués par des organismes sans but lucratif soient exclus de la Loi concernant les services de transport par taxi. À ce titre, tout comme pour le transport bénévole, la rémunération pour un tel transport ne constituerait qu'une contribution aux frais d'utilisation de l'automobile et l'organisme serait tenu de tenir un registre permanent des transports qu'il aurait effectués.
  62. Que les services offerts incluent non seulement l'accompagnement de la personne en état d'ébriété, mais aussi son véhicule.

## Autres sujets

### Transport illégal par automobile

63. Hausser le montant des amendes pour les personnes ayant été trouvées coupables de transport illégal par automobile.

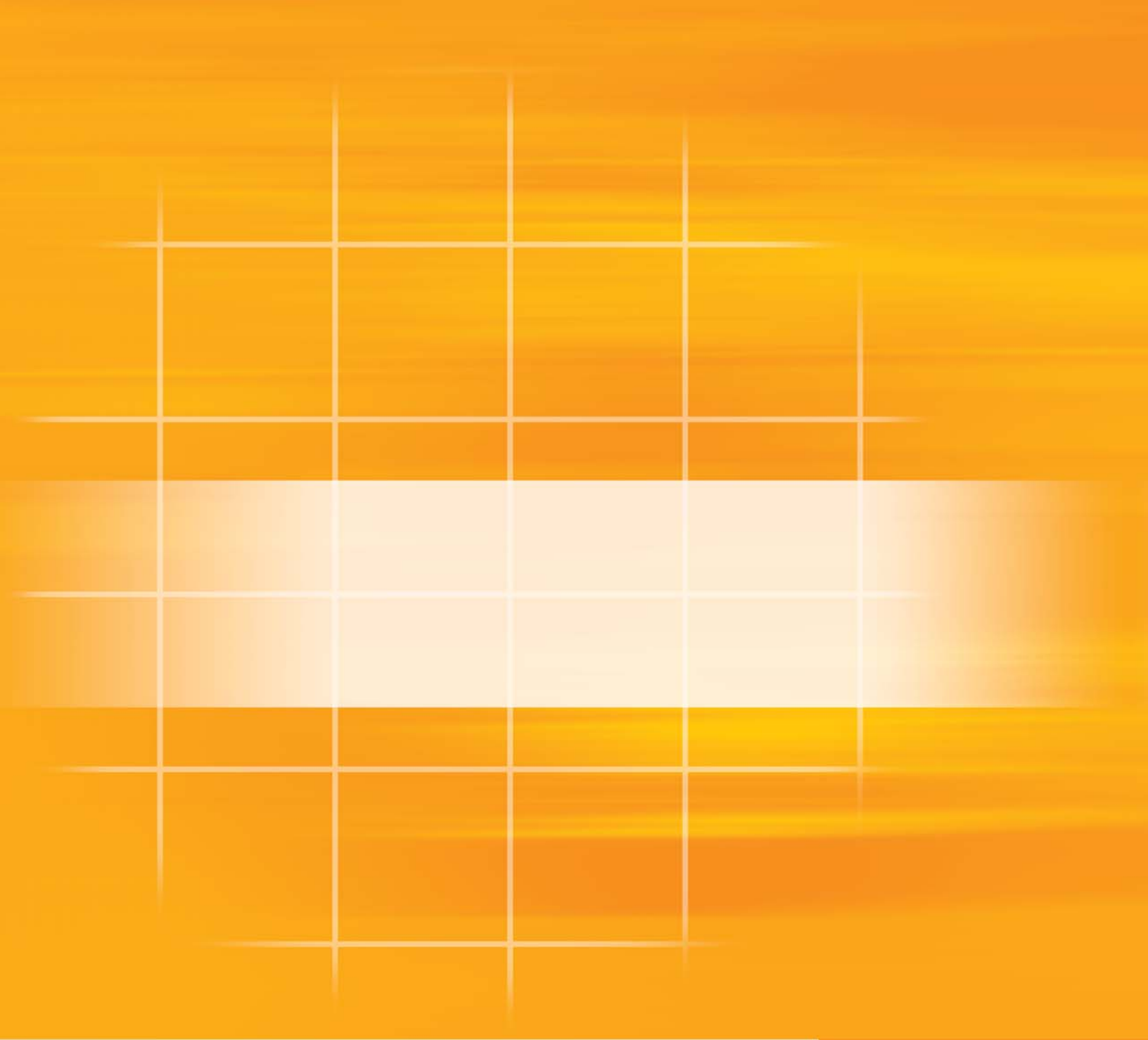
### Pouvoirs de la Commission des transports du Québec

64. Donner à la CTQ, en cas de contravention à l'article 21 de la Loi, le pouvoir de suspendre ou de révoquer un permis de propriétaire de taxi.

## Décentralisation des pouvoirs de réglementation et de contrôle

65. Vérifier de nouveau l'intérêt que pourraient avoir les municipalités à réglementer certains aspects de l'industrie du taxi, si elles le jugent opportun, et surtout à quelles conditions elles seraient disposées à le faire.
66. Maintenir le statu quo en ce qui a trait à la décentralisation des pouvoirs de réglementation et de contrôle.

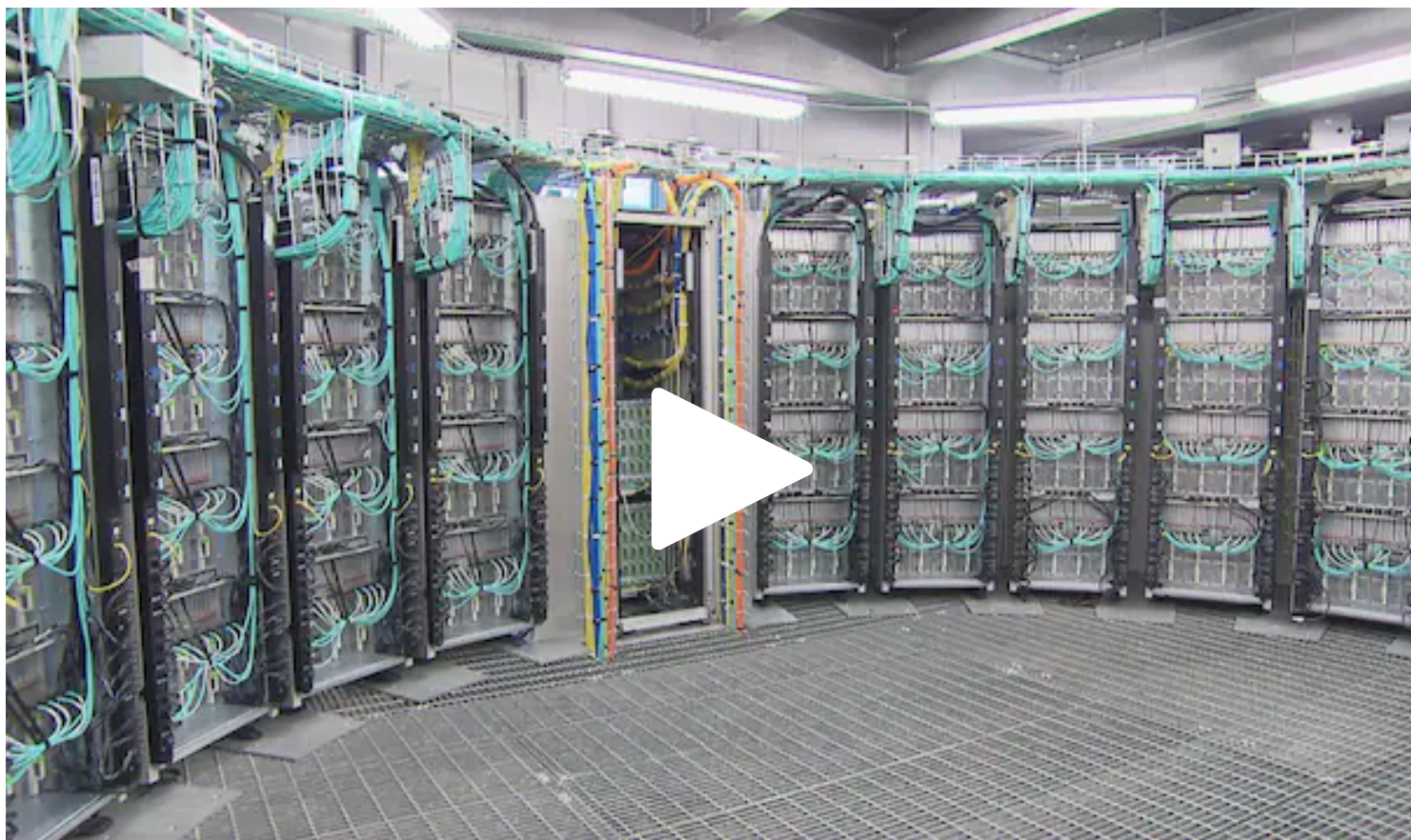






 ICI Québec

## Des serveurs informatiques pour chauffer l'Université Laval




Plus de 1000 serveurs sont hébergés dans le Colosse de l'Université Laval, un ancien accélérateur de particules.

PHOTO : RADIO-CANADA

### Radio-Canada

2018-12-22 | Mis à jour le 18 juin 2019

 Prenez note que cet article publié en 2018 pourrait contenir des informations qui ne sont plus à jour.



Saviez-vous que s'il fait doux dans les pavillons de l'Université Laval même à -20°C c'est entre autres grâce à la chaleur émise par ses milliers de serveurs informatiques? L'institution d'enseignement est novatrice dans le domaine du développement durable, et ce depuis la construction de la cité universitaire à Sainte-Foy dans les années 1950.

Un texte de **Marie Maude Pontbriand**

Si vous avez été sur le campus dans les derniers mois, vous avez peut-être remarqué un petit chantier de construction entre le pavillon de Médecine dentaire et le stade Telus. Il s'agit d'un nouveau centre de données massives dont la construction sera terminée à la fin janvier.

Une infrastructure qui permettra à l'université d'augmenter sa capacité à gérer, transporter et traiter les données massives. Elle hébergera des serveurs informatiques qui consommeront environ 600 kilowatts.



Agrandir l'image  

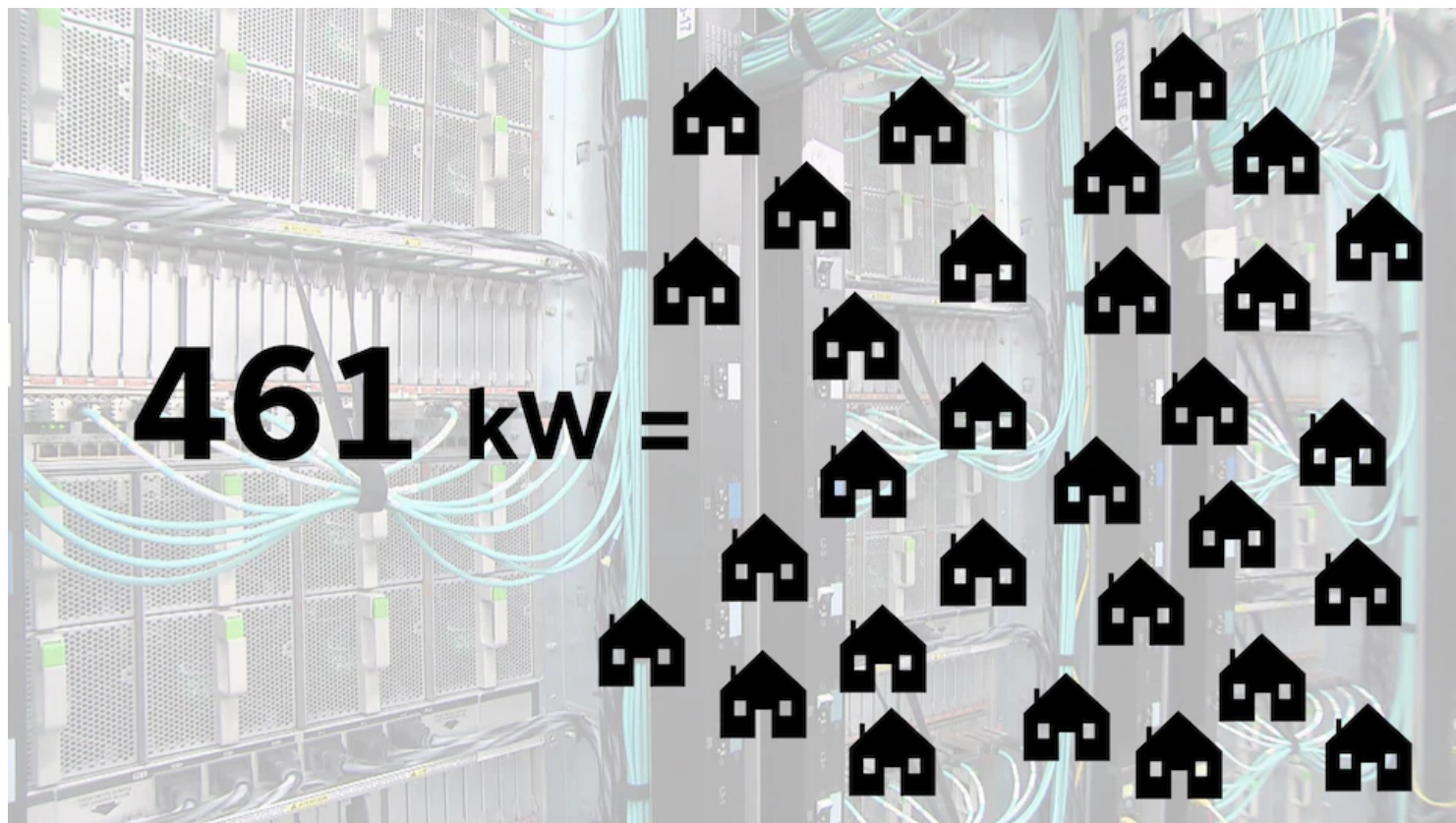
Chantier du nouveau centre de valorisation des données de l'Université Laval.



PHOTO : RADIO-CANADA

Or, un serveur informatique c'est comme un calorifère, explique Stéphan Gagnon de Transition énergétique Québec, il consomme de l'électricité et la convertit en chaleur.

« Généralement, on va rejeter cette chaleur-là dans l'atmosphère plutôt que de l'utiliser pour chauffer d'autres bâtiments », déplore-t-il.

L'Université Laval a bien compris le fonctionnement des serveurs informatiques et tire profit de cette chaleur. Son nouveau centre devrait lui permettre de récupérer 461 kilowatts, de quoi chauffer une trentaine de maisons résidentielles de taille moyenne.



Agrandir l'image  



Le nouveau centre de valorisation des données de l'Université Laval devrait lui permettre de récupérer 461 kilowatts, de quoi chauffer une trentaine de maisons résidentielles de taille moyenne.

PHOTO : RADIO-CANADA

Cette énergie sera réinjectée dans son réseau de canalisation hydrothermique qui circule sous les pavillons.

Il s'agit d'un réseau de sept kilomètres de galeries souterraines qui a été construit en même temps que la cité universitaire dans les années 50.



Agrandir l'image  



Sept kilomètres de galeries souterraines permettent au réseau géothermique de circuler d'un pavillon à l'autre.

PHOTO : RADIO-CANADA / MARIE MAUDE PONTBRIAND

Plus d'un million de litres d'eau circulent dans ce réseau hydrothermique, souligne le directeur du service des immeubles Denis Beaudoin.

Une partie de l'énergie qui circule dans ce réseau provient de ce que l'Université a baptisé le Colosse, un ancien accélérateur de particules converti en salle qui contient plus de 1000 serveurs.



Agrandir l'image  

Le Colosse est un ancien accélérateur de particules converti en salle de serveurs à l'Université Laval.

PHOTO : RADIO-CANADA / MARIE MAUDE PONTBRIAND

300 kW sont récupérés du Colosse, soit l'équivalent de 20 maisons résidentielles de taille moyenne.

Cette récupération d'énergie contribue au bilan carboneutre de l'Université Laval.

*« Depuis 2005, l'institution a réduit de 36 % ses gaz à effets de serre grâce à des innovations, des récupérations d'énergie à multiples niveaux. »*

*— Marise Vallières, conseillère en énergie à l'Université Laval*

### Un modèle difficile à implanter

Un modèle qui n'est malheureusement pas la norme au Québec, rapporte Stéphan Gagnon de Transition énergétique Québec. Celui dont la tâche est d'accompagner les gestionnaires de bâtiment institutionnels à accroître leur efficacité énergétique estime que les institutions et entreprises québécoises pourraient faire beaucoup mieux.

Il souligne que dans son dernier rapport annuel, Hydro-Québec affirme que les centres de serveurs de traitement de données vont représenter une demande énergétique de 350 mégawatts en 2020, c'est plus que ce que produit la phase 1 de la Romaine, soit 270 MW.

« On parle d'énormément d'énergie qui va être tout simplement rejetée dans l'atmosphère comme font la plupart des centres de données, malheureusement, parce que ça pourrait être récupéré pour le chauffage d'un bâtiment voisin. »

Transition énergétique Québec offre d'ailleurs des subventions à ceux qui développent des projets qui visent à réduire les gaz à effet de serre.

Mais pour l'instant, les faibles coûts de l'énergie au Québec demeurent l'obstacle principal selon Stephan Gagnon. Ils rendent moins attrayante la récupération de la chaleur des serveurs informatiques.

**À lire aussi :** Faire pousser des fraises en hiver grâce aux bitcoins