



**JUSTE.  
POUR TOUS.**

# **ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE**

---

Facturation obligatoire dans le secteur du transport  
rémunéré de personnes

---

Septembre 2017



# TABLE DES MATIÈRES

1.	Définition du problème.....	4
2.	Description du projet.....	4
3.	Analyse des options non réglementaires.....	5
4.	Évaluation des impacts.....	6
4.1.	Description du secteur touché .....	6
4.2.	Coûts pour les entreprises.....	7
4.3.	Avantages du projet.....	9
4.4.	Incidences sur l'emploi .....	9
5.	Adaptation des exigences à la réalité des petites et moyennes entreprises .....	10
6.	Compétitivité et incidences sur les échanges commerciaux avec les partenaires économiques du Québec.....	10
7.	Mesures d'accompagnement .....	10
8.	Conclusion.....	11
9.	Personne-ressource .....	12
Annexe 1	Évaluation des pertes fiscales .....	13
Annexe 2	Explications sur l'estimation des coûts .....	14



# SOMMAIRE

Afin d'assurer une saine concurrence et de favoriser l'équité fiscale dans le secteur du transport rémunéré de personnes, le gouvernement a annoncé, dans son budget 2017-2018, qu'une solution technologique exploitant les possibilités du module d'enregistrement des ventes (MEV) sera mise en place à compter de la fin de l'année 2019, pour l'ensemble des véhicules offrant ce type de services, que ce soit les taxis traditionnels ou les véhicules qui utilisent une nouvelle approche. En effet, en dépit des activités de conformité dans ce secteur, Revenu Québec évalue que le gouvernement est privé de sommes atteignant 72 millions de dollars par année<sup>1</sup>. À la suite de la mise en place de la solution technologique, la remise de la facture aux clients sera obligatoire.

La solution technologique permettra notamment

- de recueillir et d'enregistrer, par chauffeur, des informations relatives à l'exploitation d'un véhicule de transport rémunéré de personnes;
- de transmettre ces informations à Revenu Québec de façon confidentielle et sécuritaire.

Par ailleurs, des activités d'inspection et de vérification seront effectuées par Revenu Québec afin de valider la remise de la facture et le respect des obligations fiscales.

Le secteur du transport rémunéré de personnes est composé de près de 8 400 véhicules<sup>2</sup>, y compris les taxis traditionnels, les limousines et les véhicules de transport adapté. Il compte également 21 400 chauffeurs de taxi traditionnels<sup>3</sup> et un grand nombre de chauffeurs affiliés à l'entreprise Uber. Il faut préciser qu'un nombre inconnu de chauffeurs affiliés à l'entreprise Uber conduisent également des taxis traditionnels. Ces groupes ne sont donc pas mutuellement exclusifs. Enfin, le secteur exclut le transport effectué par autobus ou minibus.

Il est prévu que l'implantation d'une technologie similaire au MEV diminue les pertes fiscales de 55 % dans le secteur du transport rémunéré de personnes, soit de 40 millions de dollars annuellement. Elle impliquera, pour l'ensemble des exploitants d'une entreprise de taxi (ci-après *exploitants*), des investissements pour l'acquisition et la mise à jour de systèmes d'enregistrement des ventes (SEV).

En contrepartie, un programme de subvention sera mis en place durant la période d'implantation en vue de soutenir les exploitants visés, et ce, afin de réduire les répercussions négatives sur la santé financière de l'industrie. Par la suite, les coûts récurrents annuels devront être assumés par les exploitants.

---

1. Le calcul des pertes fiscales, présenté à l'annexe 1, est basé sur l'année de référence 2011. En incluant les cotisations destinées aux organismes paragouvernementaux, les pertes fiscales atteignaient 91 millions de dollars en 2011.

2. Données concernant l'année 2015. Source : CTQ, Plan d'utilisation des fichiers de renseignements des organismes publics.

3. Ce nombre regroupe tant les chauffeurs actifs qu'inactifs. Il s'agit du nombre de chauffeurs de taxi détenant un permis délivré par la SAAQ. Ces données concernent l'année 2015. Source : BTM et SAAQ, Plan d'utilisation des fichiers de renseignements des organismes publics.

---

## 1. Définition du problème

---

Les pertes fiscales dans le secteur du transport rémunéré de personnes sont évaluées à 72 millions de dollars par année. Il faut toutefois mentionner que ces estimations portent sur l'année 2011, où l'utilisation des cartes de crédit était moins répandue et des joueurs importants comme Uber n'étaient pas encore implantés dans le secteur.

La problématique d'évasion fiscale se manifeste, entre autres, par les éléments suivants :

- le non-respect de l'inscription obligatoire des exploitants à titre de mandataires aux fichiers de la TPS/TVH et de la TVQ, et la non-perception de ces taxes;
- la non-production de déclarations de revenus, de retenues à la source et de taxes;
- les transactions effectuées en argent comptant, sans que les ventes soient enregistrées;
- la non-délivrance ou la non-conservation de factures, de pièces justificatives et de registres;
- la présence de joueurs illégaux, ce qui entraîne une concurrence déloyale envers ceux qui s'acquittent de leurs obligations fiscales et des autres obligations gouvernementales.

Il importe donc de prendre les mesures appropriées pour inciter les exploitants visés à déclarer l'ensemble de leurs revenus pour réduire les pertes fiscales, ce qui contribuera par le fait même au développement d'un contexte propice aux affaires dans le secteur du transport rémunéré de personnes au Québec.

En effet, le gouvernement doit s'assurer que les exploitants ne subissent pas de concurrence déloyale. Or, l'évasion fiscale observée actuellement dans le secteur du transport rémunéré de personnes pénalise les exploitants respectueux des lois.

---

## 2. Description du projet

---

En 2009, Revenu Québec a conçu une solution technologique pour réduire l'évasion fiscale dans le secteur de la restauration. Le MEV a été créé, et les mesures sur la facturation obligatoire ont été instaurées. Ces mesures ont été étendues au secteur des bars et des restos-bars en 2016. Actuellement, plus de 21 000 établissements de restauration et bars utilisent près de 40 000 MEV. Depuis 2010, ces mesures ont permis d'augmenter l'autocotisation de plus de 1,2 milliard de dollars. Il est prévu que le gouvernement du Québec aura récupéré cumulativement 2,1 milliards de dollars sous forme de taxes et d'impôts en 2018-2019.

L'implantation d'une solution technologique, adaptée aux différents modèles d'affaires du secteur du transport rémunéré de personnes, permettra la mise en place de nouvelles mesures de contrôle fiscal dans ce secteur, dont les suivantes :

- l'obligation de produire une facture au moyen d'un SEV pouvant transmettre des informations à l'hébergeur de données désigné par Revenu Québec;
- l'obligation de remettre à tous les clients une facture, papier ou électronique, en tout temps et non uniquement sur demande;

- l'obligation de transmettre les données de transaction en temps continu à l'hébergeur de données désigné par Revenu Québec.

Essentiellement, la facture prescrite contiendra des informations similaires à celles demandées dans le secteur de la restauration et des bars, soit une description des services rendus.

L'utilisation du MEV ne permettrait pas d'inclure les modèles d'affaires qui utilisent le commerce électronique. Ainsi, une solution dématérialisée a été privilégiée afin de minimiser les coûts et de répondre aux besoins de l'industrie et de l'organisation.

Le projet vise principalement

- à diminuer les pertes fiscales de 55 % dans le secteur du transport rémunéré de personnes, soit un montant anticipé de 40 millions de dollars par année;
- à réduire la concurrence déloyale au sein de cette industrie et à éviter que les exploitants respectant leurs obligations fiscales soient pénalisés;
- à permettre à l'exploitant la consultation de ses informations afin qu'il puisse remplir ses obligations fiscales plus facilement;
- à proposer une solution technologique générique et acceptable pour l'ensemble des intervenants impliqués.

---

### 3. Analyse des options non réglementaires

---

Revenu Québec a pris en compte les éléments suivants dans l'analyse des options non réglementaires :

- Les exploitants visés par ce projet ont déjà l'obligation de percevoir et de remettre les taxes<sup>4</sup>.
- Plusieurs activités de prévention et de sensibilisation ont été tenues par Revenu Québec au cours des dernières années, notamment les suivantes :
  - la tenue de comités consultatifs externes avec des représentants de l'industrie;
  - la tenue de séances d'information, l'envoi de lettres d'information aux chauffeurs de taxi et la publication d'un document d'information sur la fiscalité à l'intention des chauffeurs de taxi et de limousine sur son site Internet;
  - la tenue d'une campagne d'inscription aux fichiers de la TPS/TVH et de la TVQ, à l'été 2013, qui visait près de 7 500 chauffeurs. Cette mesure a été prise après que Revenu Québec ait constaté, en 2011, qu'un nombre important de chauffeurs de taxi n'étaient pas inscrits aux fichiers des taxes;
  - un suivi auprès des intermédiaires offrant des services de transport par taxi en 2014-2015 pour s'assurer que les chauffeurs de taxi respectent leurs obligations fiscales.

Malgré ces activités de prévention et de sensibilisation, il a été constaté que la clientèle visée ne perçoit pas toujours adéquatement les taxes ou omet parfois de les remettre.

---

4. Articles 407.1 et 422 de la Loi sur la taxe de vente du Québec.

Ainsi, malgré les options non réglementaires qui ont été retenues dans le passé pour inciter les exploitants visés à se conformer à leurs obligations fiscales, il appert qu'aucune ne permettrait d'atteindre un niveau d'efficacité satisfaisant en matière de conformité fiscale.

---

## 4. Évaluation des impacts

---

### 4.1. Description du secteur touché

#### 4.1.1. Secteur touché

Les exploitants<sup>5</sup> qui effectuent du transport rémunéré de personnes seront visés par les nouvelles mesures. Les entreprises visées incluent

- les services de taxi traditionnel;
- les services de limousine et de limousine grand luxe;
- les services de taxi utilisant de nouvelles approches;
- les services de transport rémunéré de personnes organisés ou contrôlés par l'entremise d'une plate-forme ou d'un système électronique (ex. : Uber, Lyft, etc.). Ces entreprises devront modifier leurs plateformes électroniques afin que celles-ci répondent aux exigences des mesures déployées.

Toutefois, les services de transport rémunéré de personnes qui ne sont pas des services de transport rémunéré de personnes réglementé par la Loi concernant les services de transport par taxi (ex. : services de covoiturage, transport scolaire par autobus, entraide communautaire, transport en commun, etc.) ne seront pas visés par les mesures.

#### 4.1.2. Nombre d'entreprises touchées

Au total, il y a environ 6 400 titulaires d'un permis de propriétaire de taxi dans la province de Québec, dont 60 % se trouvent dans la région de Montréal<sup>6</sup>. Ces titulaires de permis de propriétaire de taxi détiennent à eux seuls 8 400 permis<sup>7</sup>. Les chauffeurs-propriétaires sont majoritaires. Leur nombre est estimé à 4 500, tandis que les propriétaires qui ne sont pas des chauffeurs de taxi sont estimés à 1 900.

Par ailleurs, l'industrie du transport rémunéré de personnes au Québec compte environ 21 400 chauffeurs<sup>8</sup>. Ce nombre inclut les chauffeurs de taxi traditionnel ainsi que les chauffeurs de limousine et de limousine grand luxe. À cela s'ajoutent les chauffeurs travaillant sous la bannière de l'entreprise Uber.

De plus, selon une étude sur la demande dans l'industrie du transport par taxi, réalisée par la Commission des transports du Québec (CTQ), en 2011, 75 % des titulaires de permis de propriétaire de taxi étaient affiliés à un

---

5. Les entreprises dont il est question ici représentent les titulaires de permis de propriétaire de taxi qui embauchent des chauffeurs salariés, les propriétaires-chauffeurs ainsi que les locataires-chauffeurs.

6. Source : CTQ, Plan d'utilisation des fichiers de renseignements des organismes publics.

7. Il faut préciser qu'un permis équivaut à un véhicule.

8. Données de 2015. Source : CTQ, Plan d'utilisation des fichiers de renseignements des organismes publics.

intermédiaire en services de transport par taxi. Toujours selon cette étude, la majorité des clients (62 %) provenaient d'appels ou de demandes effectués auprès d'un intermédiaire.

### 4.1.3. Caractéristiques additionnelles des secteurs touchés

#### Nombre d'employés

Le nombre de chauffeurs salariés représente une faible proportion des chauffeurs travaillant au sein de l'industrie du taxi traditionnel.

#### Production annuelle

En 2011, l'industrie du transport rémunéré de personnes génère des revenus de plus de 700 millions de dollars annuellement.

## 4.2. Coûts pour les entreprises

Les coûts liés à l'implantation des nouvelles mesures sont principalement associés à l'acquisition ou à la mise à jour du SEV des exploitants offrant des services de transport rémunéré de personnes.

De plus, le calcul des coûts récurrents prendra en compte les éléments mentionnés ci-dessus et les éléments suivants :

- le coût du papier pour la production des factures;
- le coût d'abonnement à un service Internet permettant la transmission des données de transactions en temps continu à l'hébergeur de données désigné par Revenu Québec. Les exploitants travaillant sur le territoire de la ville de Montréal et les exploitants utilisant des plateformes telles Uber, Lyft ou Téo Taxi, ou utilisant les services de répartition d'un intermédiaire fonctionnant à l'aide d'un appareil informatique mobile, possèdent déjà un abonnement à un service Internet;
- le coût d'entretien et de mise à jour des équipements.

Les premières estimations démontrent qu'il résulte un coût d'implantation moyen de 790 \$<sup>9</sup> par véhicule de taxi et un coût récurrent annuel moyen de 310 \$<sup>10</sup> par véhicule de taxi. À noter qu'il est prévu que des subventions seront accordées aux exploitants visés lors de l'implantation. Les détails seront connus plus tard.

---

9. Détail du coût total d'implantation moyen (avant le programme de subvention) : 6,64 M\$ ÷ 8 400 véhicules de taxi = 790 \$ par véhicule.

10. Détail du coût récurrent annuel moyen : 2,6 M\$ ÷ 8 400 véhicules de taxi = 310 \$ par véhicule.



a) Coûts directs liés à la conformité aux normes	Période d'implantation (coûts non récurrents) [en M\$]	Années suivantes (coûts récurrents) [en M\$]
Dépenses en capital (acquisition de SEV et mise à jour initiale pour rendre le SEV compatible avec la solution)	6,64	0
Coûts de location d'équipement	0	0
Coûts d'entretien et de mise à jour des équipements	0	0,66
Coûts d'abonnement à un service Internet (pour les exploitants n'ayant pas déjà un abonnement)	0	1,81
Dépenses en ressources humaines	0	0
Coûts associés aux ressources spécialisées	0	0
Autres coûts directs liés à la conformité	0	0
<b>Total des coûts directs liés à la conformité aux normes</b>	<b>6,64</b>	<b>2,47</b>

b) Coûts liés aux formalités administratives	Période d'implantation (coûts non récurrents) [en M\$]	Années suivantes (coûts récurrents) [en M\$]
Coûts liés aux formalités administratives (achat de rouleaux de papier thermique pour l'impression des factures)	0	0,13
<b>Total des coûts liés aux formalités administratives</b>	<b>0</b>	<b>0,13</b>

c) Manques à gagner	Période d'implantation (coûts non récurrents)	Années suivantes (coûts récurrents)
Diminution du chiffre d'affaires	0	0
Autres types de manques à gagner	0	0
<b>Total des manques à gagner</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

d) Synthèse des coûts pour les entreprises	Période d'implantation (coûts non récurrents) [en M\$]	Années suivantes (coûts récurrents) [en M\$]
Coûts directs liés à la conformité aux normes	6,64	2,47
Coûts liés aux formalités administratives	0	0,13
Manques à gagner	0	0
<b>Total des coûts pour les entreprises</b>	<b>6,64</b>	<b>2,60</b>
<b>Subventions accordées pour l'acquisition de SEV et la mise à jour initiale pour rendre le SEV compatible avec la solution</b>	<b>À déterminer</b>	<b>S. O.</b>





## 4.3. Avantages du projet

### 4.3.1. Avantages du projet pour les entreprises

#### **Diminution de la concurrence déloyale**

L'implantation des nouvelles mesures entraînera une diminution de la concurrence déloyale qui a cours dans le secteur du transport rémunéré de personnes. En effet, elle diminuera le travail au noir, ce qui permettra aux chauffeurs de taxi tant salariés qu'autonomes<sup>11</sup> d'avoir accès à des programmes de protection sociale<sup>12</sup> qui amélioreront leurs conditions de travail.

#### **Améliorations résultant de l'enregistrement des ventes**

L'enregistrement des ventes et la remise de la facture permettront aux exploitants de mieux connaître leurs ventes, ce qui facilitera leur tenue de livres et leurs opérations de comptabilité.

### 4.3.2. Avantages du projet pour le gouvernement et la population

#### **Bénéfices financiers**

Compte tenu du fait que les pertes fiscales sont évaluées à 72 millions de dollars par année dans ce secteur, la mise en œuvre des nouvelles mesures permettra d'augmenter l'autocotisation et de récupérer environ 55 % de ces pertes, soit jusqu'à 200 millions de dollars sur cinq ans. Les mesures contribueront à faire en sorte que l'industrie participe équitablement au financement et au maintien des services publics.

#### **Bénéfices non financiers**

Des données de transactions seront accessibles pour les exploitants qui auront accès à divers rapports, ce qui facilitera la production des déclarations.

## 4.4. Incidences sur l'emploi

L'implantation de la solution ne devrait pas avoir de répercussions significatives sur les emplois des entreprises visées par le projet. En effet, à l'instar du projet d'implantation des MEV dans le secteur de la restauration, il est prévu que ce projet ne cause aucun mouvement inhabituel d'ouverture ou de fermeture d'entreprises dans le secteur du transport rémunéré de personnes.

Il faut mentionner que l'implantation d'une solution similaire au MEV dans le secteur du transport rémunéré de personnes a été accueillie positivement par certains membres de l'industrie, mais il est probable que d'autres expriment leur désaccord et soient plus réticents. Il faut également rappeler que l'industrie est en pleine transformation et qu'elle est en pourparlers avec d'autres ministères et organismes publics.

---

11. Les travailleurs autonomes ont l'obligation de contribuer au Régime de rentes du Québec si leur revenu annuel est supérieur à 3 500 \$. Plus ils déclarent des revenus élevés, plus ils cotisent, et ainsi meilleur sera leur revenu de retraite (provenant de Retraite Québec). Ils peuvent aussi recevoir des prestations du Régime québécois d'assurance parentale.

12. Régime de rentes du Québec et Régime québécois d'assurance parentale, entre autres.



---

## 5. Adaptation des exigences à la réalité des petites et moyennes entreprises

---

Dans le secteur du transport rémunéré de personnes, la notion de « petit fournisseur » ne s'applique pas. Ainsi, tout exploitant offrant des services de transport rémunéré de personnes est tenu d'être inscrit aux fichiers de la TPS/TVH et de la TVQ, comme il est mentionné précédemment.

Ainsi, dans un souci d'équité, l'ensemble des exploitants du secteur du transport rémunéré de personnes sera soumis aux mêmes contrôles fiscaux, y compris les personnes agissant comme chauffeurs pour effectuer un service de transport rémunéré de personnes qui est organisé ou contrôlé par l'entremise d'une plateforme ou d'un système électronique exploité par une entreprise comme Uber.

### Programme de subvention

Afin de favoriser l'implantation harmonieuse des nouvelles mesures, Revenu Québec proposera au gouvernement un programme de subvention visant à soutenir les exploitants qui devront effectuer des dépenses dans le but de se conformer à la loi.

Pour les restaurants et les bars, ce programme compensait les sommes déboursées pour la mise à jour, l'acquisition et l'installation de l'équipement nécessaire à l'implantation des mesures, dont les MEV, les SEV et les imprimantes de factures. La subvention couvrait également les autres dépenses nécessaires effectuées pour rendre ces appareils opérationnels.

Les détails concernant le programme de subvention pour les mesures sur la facturation obligatoire dans le secteur du transport rémunéré de personnes seront divulgués plus tard, lorsque les détails de la solution technologique seront connus. Revenu Québec pourra alors obtenir les autorisations et les budgets requis.

---

## 6. Compétitivité et incidences sur les échanges commerciaux avec les partenaires économiques du Québec

---

Le projet d'implantation d'une technologie similaire au MEV dans le secteur du transport rémunéré de personnes permettra de réduire la concurrence déloyale qui subsiste dans ce secteur d'activité, favorisant ainsi le développement d'un environnement d'affaires plus sain, l'accroissement de l'efficacité économique de même que l'uniformisation des obligations fiscales découlant de divers modèles d'affaires.

Par ailleurs, il n'est pas prévu que ce projet ait des répercussions sur la libre circulation des personnes, des biens, des services ou des investissements, ni sur les échanges commerciaux entre le Québec et ses partenaires économiques.

---

## 7. Mesures d'accompagnement

---

Afin d'implanter les nouvelles mesures d'une manière harmonieuse et d'assurer une communication constante avec les représentants du secteur, Revenu Québec a mis en place un comité consultatif externe qui réunit des membres de diverses associations et de regroupements du secteur du transport rémunéré de personnes ainsi que des



représentants des ministères et organismes publics concernés<sup>13</sup>. Le but de cette démarche est de permettre à ces groupes de faire état de leurs préoccupations afin que le gouvernement puisse les prendre en considération dans l'élaboration des nouvelles mesures.

De plus, Revenu Québec s'assurera que les exploitants sont bien informés des mesures qui les concernent, notamment par le biais de lettres et de bulletins d'information destinés aux entreprises visées ainsi que par des guides et des publications disponibles dans le site Internet de Revenu Québec.

Par ailleurs, un centre d'assistance téléphonique pourra renseigner les exploitants qui désirent obtenir plus d'informations.

Enfin, il y aura une campagne de sensibilisation poursuivant les objectifs suivants :

- faire connaître l'obligation de remettre une facture produite au moyen de la solution retenue;
- sensibiliser les clients à l'importance de se faire remettre la facture;
- s'assurer de la bonne compréhension des mesures implantées;
- susciter l'adhésion des membres du secteur du transport rémunéré de personnes aux nouvelles mesures;
- susciter l'adhésion sociale aux nouvelles mesures et à la lutte contre l'évasion fiscale.

---

## 8. Conclusion

---

Les différents travaux réalisés à ce jour concernant la problématique de non-conformité fiscale et de sous-déclaration des revenus dans le secteur du transport rémunéré de personnes ont permis de conclure que

- la non-conformité fiscale actuelle dans le secteur du transport rémunéré de personnes constitue une forme de concurrence déloyale envers les personnes et les entreprises respectueuses des lois et conscientes de leurs responsabilités sociales;
- l'implantation de mesures correctrices analogues à celles déjà en place dans le secteur de la restauration et des bars s'impose dans le secteur du transport rémunéré de personnes compte tenu de l'ampleur des pertes fiscales qui sont observées et de la nécessité de les réduire.

La mise en place des nouvelles mesures de contrôle fiscal dans le secteur du transport rémunéré de personnes favorisera l'autocotisation chez les exploitants visés et, par le fait même, dissuadera ces derniers de contourner la loi.

Enfin, grâce à l'expérience acquise lors de l'implantation des mesures sur la facturation obligatoire dans le secteur de la restauration et des bars, il est présumé que les nouvelles mesures de contrôle fiscal dans le secteur du transport rémunéré de personnes n'auront pas d'incidences négatives sur les exploitants visés ni sur leur santé financière.

---

13. Il s'agit du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification, du Bureau du taxi de Montréal et de la Commission des transports du Québec.

---

## 9. Personne-ressource

---

Gilles Bernard  
Direction principale de la recherche et de l'innovation  
Direction générale de l'innovation et de l'administration  
Revenu Québec  
Téléphone : 514 287-6707  
Courriel : [gilles.bernard@revenuquebec.ca](mailto:gilles.bernard@revenuquebec.ca)



# ANNEXE 1

## Évaluation des pertes fiscales

---

Pour évaluer les pertes fiscales, il est d'abord nécessaire d'évaluer les revenus générés par l'industrie. Il faut ensuite comparer ce résultat aux sommes effectivement déclarées à Revenu Québec.

La sous-déclaration se manifeste par des impôts sur le revenu non payés et par des taxes de vente non remises. Certaines contributions sont également éludées, et des sommes trop importantes sont demandées pour certains crédits et programmes de soutien. Enfin, les cotisations destinées à certains organismes sont réduites.

Le tableau suivant présente les résultats de l'année 2011.

### Pertes fiscales – Industrie du taxi (en millions de dollars, pour l'année 2011)

	Pertes fiscales	Récupération fiscale visée
Impôt sur le revenu	35,4	19,5
Taxes de vente	23,8	13,1
FSS, assurance médicaments, etc.	2,5	1,4
Crédits et programmes de soutien	10,1	5,6
<b>Sous-total – Fonds consolidé du revenu</b>	<b>71,8</b>	<b>39,6</b>
Cotisations – Organismes paragouvernementaux	19,2 <sup>14</sup>	10,6
<b>Total</b>	<b>91,0</b>	<b>50,2</b>

Le tableau montre que les répercussions sur le Fonds consolidé du revenu atteignent 72 millions de dollars.

Dans le même ordre d'idées, selon le taux d'efficacité attribué à la solution pour ce secteur (soit 55 %), les montants de récupération fiscale destinés au fonds consolidé du revenu s'élèveraient à près de 40 millions de dollars<sup>15</sup> par année.

---

14. Cotisations non remises au Régime québécois d'assurance parentale et au Régime de rentes du Québec.

15. Les montants de récupération fiscale visés pour les organismes gouvernementaux s'élèvent à 11 millions de dollars, portant le total de la récupération possible pour le secteur public à 50 M\$ en 2011.



# ANNEXE 2

## Explications sur l'estimation des coûts

---

Les estimations de coûts présentés dans cette annexe sont en partie basées sur le coût réel d'acquisition de certaines fournitures ou de certains services auprès de divers marchands ou fournisseurs de services. Ces prix pourraient donc varier sans préavis et sont présentés à titre d'exemples uniquement.

### Dépenses en capital (acquisition et mise à jour de SEV)

Pour chaque véhicule de taxi, un exploitant devra acquérir ou mettre à jour un SEV. Pour ce faire, il est possible qu'il doive faire l'acquisition d'un adaptateur, d'un taximètre traditionnel, d'un appareil informatique mobile ainsi que des câbles nécessaires au branchement.

Voici les coûts estimés de ces fournitures :

- Adaptateur : 12 \$.
- Taximètre traditionnel : 249 \$, basé sur le prix d'achat d'un taximètre courant<sup>16</sup>.
- Appareil informatique mobile (tablette ou téléphone cellulaire) : 299 \$, basé sur le prix d'achat d'une tablette couramment utilisée et permettant la connexion avec le réseau LTE<sup>17</sup>, y compris une carte SIM de 10 \$.
- Câble de branchement : 10 \$.
- Imprimante de reçus : 220 \$, basé sur le prix d'achat d'une imprimante de reçus compatible avec le MEV actuel<sup>18</sup>.

Coûts totaux pour les dépenses en capital : 790 \$ x 8 400 véhicules de taxi = 6,64 M\$.

### Coûts d'entretien et de mise à jour des équipements

Les coûts d'entretien et de mise à jour des équipements correspondent à 10 % des coûts d'acquisition de SEV : 6,64 M\$ x 10 % = 0,66 M\$.

### Coûts d'abonnement à un service Internet

Les exploitants visés par les nouvelles mesures devront transmettre en temps continu leurs données de transactions à un hébergeur de données désigné par Revenu Québec. Pour ce faire, s'ils n'ont actuellement pas de connexion au réseau Internet à bord de leur véhicule, ils devront acquérir un abonnement à un service Internet, présentement

---

16. Dans cet exemple, le taximètre Centrodyne S700 a été utilisé. Centrodyne : <http://store.centrodyne.com>

17. Dans cet exemple, une tablette de marque Samsung Galaxy a été utilisée. <http://www.bestbuy.ca/fr-ca/product/samsung-galaxy-tab-e-8-po-16-go-de-samsung-android-6-0-lte-processeur-quadruple-coeur-helsinki-prime-noir-sm-t377wzkxac/10439628.aspx?>

18. Dans cet exemple, une imprimante de marque Epson a été utilisé. Voir <http://www.bestbuy.ca/en-ca/product/epson-epson-tm-t20ii-direct-thermal-printer-monochrome-desktop-receipt-print-c31cd52062/10434070.aspx>



évalué à environ 45 \$ par mois (basé sur le prix d'un bloc de données de 2 Go dans le cadre d'un abonnement mensuel auprès d'un fournisseur Internet)<sup>19</sup>.

Par ailleurs, les exploitants utilisant des plateformes telles Uber ou Téo Taxi, ou utilisant les services de répartition d'un intermédiaire fonctionnant à l'aide d'un appareil informatique mobile, possèdent déjà un abonnement à un service Internet. De plus, dans le cadre du projet Extra Connecte de la Société de transports de Montréal (STM) et de l'implantation du registre des taxis du Bureau de taxi de Montréal (BTM), les véhicules de taxi circulant sur le territoire de la ville de Montréal doivent avoir une connexion Internet, ce qui représente environ 60 % des exploitants visés par le projet.

Nous estimons donc qu'au moins 60 % des 8 400 véhicules de taxi possèdent déjà un abonnement à un service Internet.

Coûts totaux liés à un abonnement à un service Internet : 3 360 véhicules x (45 \$ x 12 mois) = 1,81 M\$.

### **Coûts liés aux formalités administratives (achat de rouleaux de papier thermique)**

L'estimation des coûts d'achat de papier thermique pour l'impression de factures est faite en considérant le nombre de transactions totales et la longueur moyenne d'une facture, évaluée à six pouces. En août 2017, une boîte de 50 rouleaux de 225 pieds de papier thermique pouvait être achetée au coût de 64,99 \$<sup>20</sup>.

En considérant que les chauffeurs travaillent en moyenne 12 heures par jour et effectuant une quinzaine de courses, cela représente 15 factures par jour, pour un total de 5 475 factures par année par exploitant. Pour l'ensemble des 8 400 véhicules de taxi, cela représente un coût récurrent annuel de 132 840 \$<sup>21</sup>.

Ces estimations sont basées sur l'achat de papier thermique de format 3 1/8, tel qu'utilisé dans le secteur de la restauration. Si d'autres formats étaient utilisés, tel le format 2 1/4, les coûts pourraient être moindres.

---

19. Dans cet exemple, voir le commerçant Vidéotron. <http://www.videotron.com/residentiel/mobile/forfaits-mobile#cat2380084>

20. Dans cet exemple, voir le commerçant 123cartouche d'encre. <https://www.123inkcartridges.ca/fr/p-349989-t318225-box-somy-rouleaux-de-papier-thermique-3-18-po-x-225-pi-50paquet>

21. Détail du calcul pour l'achat de papier : 50 rouleaux x 225 pieds = 11 250 pieds, soit 135 000 pouces de papier par boîte.

5 475 factures x 6 pouces = 32 850 pouces de papier utilisé annuellement par un exploitant.

32 850 x 64,99 \$ / 135 000 pouces = 15,81 \$ (coût en papier par exploitant par année).

Coût total : 15,81 \$ x 8 400 exploitants = 132 840 \$ (coût total en papier pour l'ensemble des exploitants).

