



CTE - 005M C.P. – Transport rémunéré de personnes par automobile

AUDITIONS PUBLIQUES SUR LE TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES

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

Février 2016



SOMMAIRE

Le présent mémoire exprime les préoccupations et les recommandations du Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec (RITQ) à l'égard du transport rémunéré de personnes et d'une possible modification de son encadrement. Le RITQ représente six grandes entreprises de taxi de la région de Québec, soit : Taxis coop Québec 525-5191, Taxi coop Sainte-Foy-Sillery, Taxi Coop Beauport, Taxi Coop Charlesbourg, Taxi Coop Val-Bélairet Taxi Laurier. Ensemble, ces entreprises représentent plus de 95 % des taxis de la région de Québec, plus 600 permis de taxi et plus de 1 200 chauffeurs. Le RITQ est donc le principal interlocuteur représentant l'industrie du taxi de la grande région de Québec.

Dans les pages qui suivent, nous élaborerons nos positions sur l'encadrement du transport rémunéré de personnes. En résumé, la position du RITQ est simple. L'encadrement actuel, qui est une création totale de l'État, du transport rémunéré de personnes tient compte de tous les éléments importants pour la sécurité du passager, la fiabilité et l'accessibilité du service et la rentabilité des entreprises. Le RITQ propose donc qu'on maintienne en place l'encadrement actuel, en ce qui concerne le prix, la sécurité et la formation des chauffeurs, en y faisait quelques modifications.

La principale recommandation du RITQ est de ne pas créer deux séries de règles pour un même service. Cela aurait comme conséquence de créer un environnement inéquitable pour les travailleurs du taxi et pour les clients.

Le RITQ recommande fortement le maintien du contingentement des permis afin que les travailleurs puissent continuer de gagner dignement leur vie et que les entreprises de taxi puissent investir dans leur commerce, ce qui serait pratiquement impossible dans un marché décontingenté. Si ces permis devaient être abolis, le gouvernement devrait verser 1,4 B \$ en dédommagement aux propriétaires puisque c'est le gouvernement qui a émis ces permis et qui a contingenté l'offre pour que les travailleurs puissent gagner dignement leur vie.

Le RITQ suggère que tous les nouveaux véhicules destinés au transport de personnes à partir de 2017 soient des véhicules électriques ou hybrides afin de diminuer l'empreinte écologique de ce service, en contrepartie pour le contingentement du système.

Nous croyons que tous les chauffeurs qui offrent ou exécutent du transport rémunéré de personnes doivent avoir leurs antécédents judiciaires vérifiés par un corps de police par la prise des empreintes digitales.

Enfin, comme l'entreprise Uber est connue pour ne pas respecter les règles en place et dédommager ses chauffeurs délinquants lorsqu'ils sont sanctionnés, nous demandons que le gouvernement augmente les pénalités envers ces délinquants en permettant notamment la saisie du permis de conduire, seule mesure, selon nous, capable de stopper une multinationale aussi arrogante.

SOMMAIRE 1



TABLE DES MATIÈRES

So	mmaire	.1
Pre	ésentation du RITQ	3 ens4 6
Le	s bandits et les honnêtes citoyens	469101112121313141414
Le	taxi et l'innovation	.6
Le	s responsabilités du gouvernement	410 es1212131314141414
Le	s impacts négatifs d'Uber	
	cadrement du transport rémunéré personnes	10
•	On ne peut créer deux systèmes	10
•	L'encadrement actuel inclut déjà tous les éléments clés	11
•	La sécurité du passager	12
•	La vérification des antécédents judiciaires	12
•	Connaître la localité	13
•	Vérification mécanique du véhicule	13
•	Assurance commerciale	14
•	Identification de la voiture	14
•	Autres considérations	14
•	Prix régulés et prévisibles	14
•	Le contingentement	14
•	La Commission des transports du Québec	16
•	L'éventualité d'un rachat des permis transférables	17

Développement de l'industrie	18
L'imposition des véhicules hybrides ou électriques	18
• Installation de bornes électriques	18
Instaurer des tarifs adaptés au taxi-partage	19
Favoriser l'identification uniforme	19
Offrir le service en continu,	19
• Caméras de sécurité dans les véhicules	20
Une association professionnelle obligatoire	20
Lutte au transport illégal	22
Formation d'escouades spéciales	22
• Des budgets pour les escouades	22
La TPS et la TVQ	23
• Suspension du permis de conduire	23
Des poursuites	24
Interdire les transporteurs illégaux aux fonctionnaires	24
Conclusion	25
Annexe 1 : Liste de recommandations	26
Documents du CRQ et du MTQ	28
Annexe 2 : les mythes concernant Uber	36
Annexe 3 : liste des juridictions qui tiennent tête à Uber	40

TABLE DES MATIÈRES 2



PRÉSENTATION DU RITQ

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

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

Forts de ce succès, les membres du RITQ ont décidé de continuer à travailler ensemble pour atteindre des objectifs et défendre des intérêts communs. Plus récemment, le transport illégal et déloyal de personnes les a amenés à se concerter fréquemment.

Les membres du RITQ représentent plus 600 détenteurs de permis de taxi, plus de 1200 chauffeurs et employés. Ensemble, ces entreprises et leurs membres détiennent plus 120 M\$ en permis de taxi uniquement, sans compter les voitures, les bâtiments, les tablettes numériques, les serveurs informatiques, etc. Pour beaucoup de travailleurs du taxi, cet achat de permis, c'est l'investissement d'une vie.

Le RITQ représente Taxi Coop Québec 525-5191, Taxi Coop Ste-Foy, Taxi Coop Charlesbourg, Taxi Coop Beauport et Taxi Laurier.

PRÉSENTATION DU RITQ 3



LES BANDITS ET LES HONNÊTES CITOYENS

Les dirigeants du RITQ sont outrés de constater que la commission parlementaire invite l'entreprise Uber. Cette multinationale basée aux Pays-Bas pour éviter de payer de l'impôt, qui refuse de collecter les taxes, qui incite les citoyens dans l'illégalité et qui fait fi de toutes les lois et tous les règlements en matière de transport rémunéré de personnes viendra témoigner sur un pied d'égalité avec d'honnêtes citoyens, comme les 1 200 travailleurs du taxi membres du RITQ.

On pourrait même dire que cette commission parlementaire a été convoquée spécialement pour la multinationale arrogante, pour tenter de lui faire une place dans la règlementation québécoise. Il est particulièrement insultant de constater que l'entreprise sans aucun respect pour les autorités, mais aux poches profondes, semble obtenir davantage d'égards du gouvernement que les 22 000 travailleurs qui se sont pourtant pliés à toutes les exigences réglementaires nécessaires pour faire leur métier.

S'il suffit d'être populaire et difficile à éradiquer pour obtenir l'assentiment des autorités, le gouvernement du Québec entend-il légaliser la cocaïne? La prostitution? Les cigarettes sans taxes et le travail au noir? Selon les critères énoncés par le gouvernement, tous ces fléaux méritent eux aussi qu'on repense les lois qui les concernent.

Le RITQ participe de bonne foi à la commission sur le transport rémunéré de personnes, mais le simple fait qu'on invite Uber, comme si la multinationale était un bon citoyen corporatif alors que c'est tout le contraire, laisse songeur et sème le doute quant à la réelle fonction de la commission.

Lorsque le ministre des Transports et le premier ministre affirment à tour de rôle qu'on ne pourra pas arrêter Uber et que de s'y opposer est de tenter de freiner le progrès, on en vient à se demander si le Québec entend se faire respecter des multinationales du 21e siècle. La tendance qui semble avoir été prise par le ministre des Transports et le premier ministre annonce plutôt un certain aplaventrisme inquiétant et de mauvais augure.

Récemment dans l'actualité, on a remarqué que les chauffeurs d'Uber semblaient adopter eux aussi cette arrogance caractéristique envers les autorités. Au début janvier, un chauffeur de taxi a été menacé par un par un chauffeur d'Uber à la pointe d'un pistolet électrique prohibé (Taser). Encore plus récemment, un chauffeur multirécidiviste d'Uber s'est même opposé à une intervention des contrôleurs



routiers. Ils ont dû lui passer les menottes pour qu'il collabore¹.

Uber est la première multinationale du genre à franchement tester les limites de la législation québécoise. Elle n'est certainement pas la dernière. Il sera important que le gouvernement du Québec sache se faire respecter, sinon ce manque d'affirmation de soi enverra le signal aux entreprises douteuses que la province est une chiffe molle et qu'il suffit de la mettre devant le fait accompli pour gagner ainsi tous les accommodements désirés.

Ce ne sont pas toutes les juridictions qui se sont applaties devant la multinationale arrogante. En annexe, vous trouverez une courte liste de juridictions qui ont tenu et tiennent tête à Uber.

http://www.journaldequebec.com/2016/01/06/un-chauffeur-de-taxi-dit-avoir-ete-menace-par-un-chauffeur-duberx-a-laide-dun-taser

http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/transports/201602/15/01-4951043-les-menottes-a-un-chauffeur-duber.php



LE TAXI ET L'INNOVATION

Certains transporteurs illégaux de personnes affirment que l'innovation et le taxi sont incompatibles. Rien n'est moins vrai. L'industrie du taxi de Québec en est la preuve.

À Québec, nous avons depuis quatre ans le paiement par carte dans toutes les voitures, que ce se soit une carte de crédit ou une carte de débit. Nous avons remplacé les « radios », les « walkies-talkies », par des tablettes électroniques vissées sur le tableau de bord. Le bruit incessant de la répartition est disparu, à la grande satisfaction des clients.

Nous avons créé une application web, Taxi Valet, destinée aux hôteliers et aux restaurateurs, afin qu'ils puissent commander plusieurs voitures de taxi à la fois et suivre leurs déplacements sur l'écran, pour leurs clients, sans décrocher le téléphone.

Il y a plus d'un an, nous avons créé une application mobile, du nom de Taxi Coop, pour les clients de toute la région de Québec, un exploit que plusieurs pensaient inatteignable. Il s'agit d'une application où c'est le client qui manipule le téléphone, pas le chauffeur. Normalement, les entreprises de taxi travaillent les unes à côté des autres, sans réellement se consulter, encore moins travailler ensemble. À Québec, les membres du RITQ ont fait les choses différemment.

Pour que le client évite de se demander sur quel territoire de taxi il se trouve, nous avons fait des ententes entre nous afin de créer une seule application mobile pour tous nos territoires. Le client n'a pas à savoir sur quel territoire il est, avec la géolocalisation de son téléphone intelligent, le serveur informatique le sait. C'est donc le serveur qui envoie la bonne voiture au client.

Notre application, l'application Taxi Coop, fonctionne très bien. En moins de six mois, nous avons déjà près de 10 000 clients qui ont téléchargé l'application et près de 100 000 appels ont été générés via l'application. L'application fonctionne tellement bien que même une entreprise de taxi de Saguenay l'a adoptée et s'en sert, via nos serveurs.

Récemment, nous avons même ajouté une fonction à l'application mobile. Les clients peuvent maintenant coter la performance de leur chauffeur, une fois la course terminée. Cette statistique nous sera utile. Les chauffeurs qui recevront constamment de mauvaises évaluations des clients seront rencontrés par le comité de discipline de chacune de nos entreprises. Nous avons d'ailleurs l'intention d'investir encore dans cette application afin d'y intégrer le paiement par carte de crédit.

D'ailleurs, nous avons participé à la création

LE TAXI ET L'INNOVATION



d'un projet pilote pour toute la région de Québec, avec l'aide MTQ. Les appels reçus via l'application mobile sont maintenant répartis à la voiture de taxi la plus près, sans égard aux territoires respectifs. De cette façon, le temps de réponse est diminué et le chauffeurs peuvent prendre plus de courses, plutôt que de revenir dans leur territoire sans passager. Nous croyons que ce type d'innovation, dans le cadre légal, bénéficie le client et l'industrie.

Bref, l'innovation est possible dans le domaine du taxi. Dire le contraire est induire les gens en erreur. Les parlementaires ne doivent pas se laisser endormir par des discours fallacieux.

7



LES RESPONSABILITÉS DU GOUVERNEMENT

Le système actuel de gestion des services de transport par taxi est entièrement une création du gouvernement du Québec. De l'émission des permis jusqu'aux sanctions imposées par Contrôle routier Québec en passant par les inspections mécaniques deux fois par année, tout est dicté par les lois et les règlements du gouvernement du Québec.

Dans ce contexte, la province ne peut se dissocier de l'état actuel de ce service. C'est le gouvernement du Québec qui a émis les permis de propriétaires de taxi. C'est encore lui qui exige la formation des chauffeurs de taxi et l'obtention du permis de conduire de classe 4C. C'est toujours lui qui exige des assurances commerciales, un véhicule visiblement identifié, un taximètre vérifié, un service de gestion des plaintes... Bref, l'État est plus que partenaire du système actuel de transport rémunéré de personnes, il en est le maître d'œuvre.

À ce titre, le gouvernement du Québec ne pourra se détacher de ses responsabilités envers les travailleurs du taxi. Peu importe les décisions gouvernementales qui seront prises à la suite de cette commission parlementaire, le gouvernement en place devra répondre des conséquences que ces décisions auront sur l'industrie du taxi.

D'ailleurs, le pourrissement de la situation actuelle lui appartient grandement. Le gouvernement du Québec a été ambigu dans sa réponse à Uber et a laissé entendre à quelques reprises, par la bouche même du premier ministre, que le service illégal était « une bonne idée. »² La réponse des autorités face à l'illégalité a été lente et insuffisante, favorisant son implantation. Donc, le gouvernement est non seulement le maître d'œuvre du système actuel, il l'est aussi pour son pourrissement.

 $^{2 \}qquad http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/politique/2015/08/15/002-uber-couillard-ouvert-idee-encadrer-taxi-plateforme-transport-jeunes-liberaux.shtml$



LES IMPACTS NÉGATIFS D'UBER

Pour l'industrie du taxi, Uber et son service UberX est un fléau. Le service est illégal, rivalise déloyalement avec les chauffeurs de taxi qui respectent les nombreuses règles qu'exige l'État. Les revenus des chauffeurs chutent de quelques centaines de dollars par semaine et la valeur des permis est en déclin. Pire encore, les vendeurs de permis de propriétaire de taxi, même s'ils demandent un prix raisonnable, ont de plus en plus de mal à simplement trouver un acheteur puisque tous les acheteurs potentiels s'abstiennent devant l'incertitude actuelle.

Bref, l'industrie du taxi périclite pendant que des illégaux fanfaronnent et se permette même de reprendre la route quelques heures après avoir été intercepté par les autorités³. Le summum de l'arrogance illégale, les chauffeurs en sont même au point où ils se créent des forums pour échanger des trucs afin d'éviter d'être pincés, bien conscients de leur illégalité⁴.

Actuellement, même les plus grandes et plus prospères entreprises de taxi songent à couper des postes et à faire des mises à pied. Le téléphone sonne moins, au profit d'une multinationale qui offre un service illégal, qui refuse de récolter les taxes et qui envoie ses profits à l'étranger.

Uber pour le Québec est une perte nette d'emplois, de revenus et de respect pour la société de droit.

³ http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/transports/201602/16/01-4951471-uber-aussitot-saisis-aussitot-de-retour-sur-la-route.php?_branch_match_id=228481295515188101

⁴ http://plus.lapresse.ca/screens/553556ac-28c0-4c51-811b-b3f5a855c78f|_0.html7



ENCADREMENT DU TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES

Le débat actuel sur le service UberX amène les parlementaires à réfléchir sur l'encadrement du transport rémunéré de personnes. Le RITQ a des positions bien arrêtées sur plusieurs points concernant cet encadrement.

LE GOUVERNEMENT NE PEUT CRÉER DEUX SÉRIES DE RÈGLES POUR UN MÊME SERVICE

Ce que font les taxis et UberX porte un nom. Il ne s'agit pas de covoiturage⁵, mais plutôt de transport rémunéré de personnes. En termes clairs, on prend un client du point A et on le conduit jusqu'au point B contre rémunération. Peu importe que l'appel soit réparti par un serveur informatique ou par une téléphoniste, au bout du compte, le service lui-même ne change pas.

Ce service est régi par la Loi concernant les services de transport par taxi qui stipule clairement à l'article 4 que « pour offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, une personne doit y être autorisée par un permis de propriétaire de taxi. » Il est donc clair et évident qu'Uber travaille sciemment dans l'illégalité puisque

son service UberX fonctionne uniquement avec des chauffeurs qui ne détiennent aucun des permis nécessaires pour effectuer ce service. Il n'y a aucun flou juridique autour de ce service. Les parlementaires ne doivent pas être bernés par une rhétorique trompeuse.

Le RITQ estime que l'État ne peut créer deux séries de règles différentes pour un même service. Cela serait profondément discriminatoire et déloyal. On cite souvent le cas d'Edmonton comme modèle pour la réflexion sur l'encadrement du transport de personnes. Selon nous, il faut se méfier de cette comparaison.

À Edmonton, les tarifs des taxis sont contrôlés, alors que ceux d'Uber ont uniquement un frais minimal au départ de chaque course. Par ailleurs, toujours dans la capitale albertaine, dans la nouvelle réglementation, seuls les taxis peuvent prendre une course hélée sur le coin d'une rue, alors que Uber a accès à toutes les courses commandées par application mobile. Si cette distinction peut sembler favoriser le taxi, il n'en est rien. Les courses hélées représentent une très mince partie des revenus d'une entreprise de taxi. Ces revenus sont encore plus bas lorsqu'on s'éloigne



d'un centre-ville. À Beauport ou à Charlesbourg, par exemple, les courses hélées sont pratiquement inexistantes. Et le fardeau pour accueillir les courses hélées (paiement comptant, par débit, par interac...) est beaucoup plus lourd que celui de simplement facturer virtuellement une carte de crédit. Dans les faits, ce genre d'entente est inacceptable à nos yeux.

Ce genre de règles ne crée pas un marché équitable pour deux services équivalents. Nous recommandons que le gouvernement assure un seul encadrement pour toutes les entreprises et les individus qui offrent ou réalisent du transport rémunéré de personnes. Ce sera, à notre avis, la seule façon de garantir une saine concurrence à l'avantage du client.

Créer deux systèmes pour le même service, l'un pour Uber et l'autre pour les taxis, reviendrait à séparer les clients en deux groupes. Les clients qui ont les moyens de se payer un téléphone intelligent et qui sont assez avides de technologie pour utiliser une application mobile et ceux qui ne le sont pas. En termes clairs, Uber prendrait la clientèle plus appréciable, plus à la mode, et laisserait les autres clients aux vrais taxis. Pour nous, il ne s'agit en aucune façon d'un marché équitable qui permet la concurrence loyale.

L'ENCADREMENT ACTUEL INCLUT DÉJÀ TOUS LES ÉLÉMENTS CLÉS

Bien qu'imparfait, le système actuel tient compte de tous les critères qui sont essentiels pour qu'un service de transport rémunéré de personnes soit contrôlé. D'ailleurs, le système est beaucoup plus souple qu'on ne peut le penser. Nous invitons les parlementaires à ne pas « jeter le bébé avec l'eau du bain » et à ne pas remettre totalement en question les critères qui ont été fixés jusqu'ici pour ce service, uniquement pour bénéficier à une multinationale qui enfreint constamment les règles.

Pour faire une analogie, on ne change pas les règles de toute une école pour accommoder un élève turbulent. On fait plutôt rentrer l'élève turbulent dans le rang. Dans ce casci, nous croyons que l'État doit faire de même et faire rentrer Uber dans le rang plutôt que de remettre tout son système de gestion en question.

Nous recommandons que le gouvernement maintienne les dispositions actuelles visant la protection des usagers des services de transport rémunéré de personnes concernant un prix équitable et prévisible, la formation des chauffeurs et la sécurité. Si Uber ne s'est pas conformé au système de gestion du transport rémunéré de personnes, ce n'est pas parce qu'il est impossible pour la multinationale de le faire, c'est plutôt parce qu'elle préfère travailler dans l'illégalité. Il est possible d'innover dans le cadre réglementaire, le service Téo de Taxelco en est la preuve.

Il aurait été très possible pour Uber d'obtenir un permis d'intermédiaire (valeur de 500 \$) et de répartir ses appels à des détenteurs de permis de taxi. Une opération du genre aurait permis à tous d'innover et de demeurer à l'intérieur du cadre actuel. Pourtant, la multinationale a choisi sciemment de s'inscrire



dans l'illégalité. Ce n'est pas une justification pour remettre en question le système. Il s'agit plutôt d'une justification pour augmenter les sanctions contre des aventures de cette nature.

Le système actuel, auquel Uber a choisi de ne pas se soumettre, définit légitimement une série de critères et d'exigences pour encadrer le transport rémunéré de personnes.

LE PREMIER CRITÈRE : LA SÉCURITÉ DU PASSAGER

La sécurité est le critère premier quand vient le moment d'évaluer le transport rémunéré de personnes. Voici quelques questions utiles :

- Le chauffeur est-il sécuritaire?
- Connaît-il la localité dans laquelle il conduit?
- La voiture a-t-elle été vérifiée?
- La voiture est-elle identifiable?

Selon nous, il s'agit là d'éléments fondamentaux qui doivent guider les réflexions des parlementaires.

LA VÉRIFICATION DES ANTÉCÉDENTS JUDICIAIRES DU CHAUFFEUR

Actuellement, selon les lois qui régissent le transport par taxi, le chauffeur doit être vérifié par un corps de police afin d'obtenir son permis de chauffeur de taxi. S'il n'a pas d'antécédent criminel majeur et qu'il n'a pas d'antécédent mineur dans les cinq dernières années, il pourra obtenir son permis de chauffeur de taxi, souvent appelé « pocket number ».

Selon nous, cette vérification doit être maintenue et même augmentée. La probité du chauffeur est absolument centrale pour la sécurité des passagers. Les porte-parole d'Uber vous diront qu'ils font leurs propres vérifications. Selon nous, le conflit d'intérêts dans lequel cette autovérification les place est inacceptable. Pour qu'une vérification de la probité du chauffeur soit crédible, elle doit être faite par une autorité extérieure qui n'a pas d'intérêt à approuver ou désapprouver le chauffeur.

De plus, Uber a démontré dans plusieurs pays que ses vérifications de chauffeurs laissent à désirer. En Californie, l'État a entamé une poursuite judiciaire contre Uber pour avoir embauché des violeurs et des meurtriers⁶.

D'ailleurs, les vérifications sécuritaires d'Uber ont tellement laissé à désirer que la multinationale a accepté de rembourser certains frais « de sécurité » pour ses clients américains. L'entreprise versera 28 M\$ en remboursement parce que ses vérifications des chaufeurs n'étaient pas aussi sécuritaires qu'elle le prétendait sur la place publique⁷.

http://www.forbes.com/sites/ellenhuet/2015/08/19/uber-background-check-lawsuit-convicted-felons-prosecutors/#47d13c114c96

⁷ http://www.wired.com/2016/02/uber-settles-safety-fee-suits-you-might-almost-get-1-back/



Selon nous, la seule façon d'assurer la sécurité du passager est de maintenir l'exigence du permis de conduire spécial pour faire du transport rémunéré de personnes. Ce permis de conduire spécial assure que le chauffeur n'a pas de dossier criminel et qu'il a suivi une formation appropriée pour le travail qu'il fait.

Selon nous, cette exigence doit continuer d'être appliquée à toutes les personnes qui souhaitent faire du transport rémunéré de personnes. Nous croyons même que les vérifications d'antécédents criminels devraient se faire par empreintes digitales. La poursuite contre Uber en Californie démontre que dans certaines circonstances il suffit de changer son nom ou même l'épellation de celuici pour obtenir une attestation d'absence d'antécédents judiciaires. Dans le domaine du transport de personnes, il y a beaucoup d'immigrants et l'épellation des noms peut varier considérablement selon la personne qui l'écrit. Dans ce contexte, nous croyons fermement que la meilleure vérification sera celle par empreintes digitales auprès d'un corps de police.

C'est pourquoi <u>nous recommandons que le</u> gouvernement impose la vérification d'antécédents judiciaires auprès d'un corps de police par la prise d'empreintes digitales pour tout chauffeur offrant un transport rémunéré de personnes.

CONNAÎTRE LA LOCALITÉ

En plus d'avoir ses antécédents vérifiés, nous croyons que le chauffeur doit connaître la municipalité dans laquelle il transporte son client.

Il en va de sa capacité à prendre le chemin le plus court, le moins cher pour le client, mais il en va aussi de la sécurité du passager. Quiconque a déjà utilisé un GPS sait qu'il peut parfois vous induire en erreur, voire même mettre votre vie en danger.

C'est pourquoi nous croyons <u>que tout chauffeur qui souhaite faire du transport de personnes doit obtenir une formation accréditée et certifiée, tel qu'exigé actuellement par les lois et les règlements qui incluent notamment la toponymie du territoire dans lequel il entend travailler. Le travailleur du taxi est souvent le premier contact d'un touriste avec sa destination. Le travailleur de taxi n'est pas qu'un simple chauffeur, il est aussi un ambassadeur. Il doit avoir une formation en conséquence.</u>

LA VÉRIFICATION MÉCANIQUE DU VÉHICULE

Tout de suite après la probité du chauffeur vient celle de la voiture. Une voiture peut avoir une très belle apparence et être tout de même défectueuse au point de mettre la sécurité du passager en danger.

Nous croyons que <u>les vérifications mécaniques qui s'appliquent actuellement aux voitures de taxi doivent s'appliquer à tous les véhicules avec lesquels on souhaite faire du transport rémunéré de personnes, tel qu'exigé actuellement par les lois et les règlements. Cela signifie une inspection complète à tous les six mois, environ, faite par un garage certifié. Il n'y a pas de raison valable qui permettrait de faire des distinctions d'application sur ce point.</u>



ASSURANCE COMMERCIALE

Selon nous, toute personne qui souhaite offrir ou exécuter un transport rémunéré de personnes doit posséder une assurance commerciale pour son véhicule, tel que cela est exigé pour les chauffeurs de taxi actuellement. La santé du passager en dépend si un accident devait survenir. Uber prétend détenir des assurances pour ses passagers. De façon réaliste, comment fait-on pour assurer un service illégal?

IDENTIFICATION DE LA VOITURE

Il est essentiel selon nous que tout véhicule qui souhaite faire du transport de personnes soit identifiable clairement et visiblement. Il s'agit là d'une façon de distinguer clairement, pour le passager, la voiture qui lui est destinée. Sans cette identification claire, un client pourrait par erreur prendre place dans une voiture qui ne fait pas du transport rémunéré de personnes. Cette même identification tend à rassurer le client et à favoriser la localisation du véhicule. Nous croyons donc que tout véhicule avec leguel on souhaite faire du transport rémunéré de personnes doit être clairement et visiblement identifié, tel qu'exigé actuellement par les lois et les règlements. Cette même identification permet par la suite de déposer une plainte contre le conducteur ou son entreprise, s'il y a raison de le faire.

D'AUTRES CONSIDÉRATIONS IMPORTANTES

Outre la sécurité, il existe d'autres considérations importantes dans le transport rémunéré de personnes. Tout d'abord, il est important que le chauffeur soit courtois envers les clients. Actuellement, la formation dispensée aux chauffeurs de taxi, selon nous, met trop peu d'emphase sur le service à la clientèle. Nous sommes d'avis que cette formation devrait être revue et modifiée afin de mieux correspondre aux goûts des clients.

PRIX RÉGULÉS ET PRÉVISIBLES

Il est absolument essentiel que le client puisse estimer le prix d'une course. Les tarifs des taxis sont contrôlés par la Commission des transports du Québec (CTQ). Selon nous, les tarifs de toute entreprise qui souhaite effectuer du transport rémunéré de personnes doivent être régis par la CTQ, tel qu'exigé par les lois et règlements actuels. On ne peut laisser libre cours au capitalisme sauvage. L'exemple des courses montréalaises le 31 décembre 2015 le démontre bien⁸. Il en va même de la fiabilité du service. Comment une personne peutelle prévoir son retour si les prix fluctuent constamment selon l'offre et la demande?

LE CONTINGENTEMENT

La clé de voûte de tout le système actuel de transport rémunéré de personnes est le contingentement, c'est-à-dire le nombre lim-

⁸ http://www.tvanouvelles.ca/2016/01/02/facture-de-300-pour-un-voyage-de-35-minutes-avec-uber



ité de personnes qui sont autorisées à offrir ce service. Ce contingentement a été mis en place pour assurer une certaine rentabilité aux chauffeurs. Le contingentement a permis au métier de chauffeur de taxi de sortir de l'amateurisme et de se professionnaliser. Avant l'instauration du contingentement, à peu près n'importe qui pouvait s'improviser chauffeur et l'industrie du taxi connaissait des faillites à répétition puisque personne n'était capable d'anticiper le rapport entre l'offre et la demande d'une semaine, d'un mois à l'autre.

Le contingentement est non seulement bon pour le travailleur, il l'est aussi pour le client. Le contingentement et la professionnalisation qu'il entraine font en sorte que les entreprises de taxi sont en mesure de fournir des courses à toute heure du jour ou de la nuit, même au moment où bien des Québécois préfèrent ne pas prendre la route. À titre d'exemple, on peut penser à une infirmière qui a besoin de se rendre à son travail au petit matin dans une tempête de neige. Si la profession est décontingentée, paradoxalement, le nombre de véhicules va augmenter en flèche, mais le service ne s'améliorera pas, puisque des amateurs seront peu enclins à sortir dans les pires conditions. Les chauffeurs amateurs voudront travailler aux heures où la clientèle est abondante et délaisseront les autres plages horaires. On aura alors des lacunes dans la desserte des clients. Grâce au contingentement et à la professionnalisation du métier, les entreprises de taxi sont en mesure de garantir des courses 365 jours par année, 24 heures par jour, à un tarif prévisible.

Certains pourraient vous servir l'argument de

la fluctuation des prix pour inciter les chauffeurs amateurs à prendre la route lorsque les conditions routières sont mauvaises. Selon nous, tout d'abord, la fluctuation des prix est inacceptable et abusive, tel que nous l'avons énoncé plus haut. Cette fluctuation est discriminatoire, selon nous, et laisse le consommateur à la merci des aléas du capitalisme sauvage.

Par ailleurs, si l'État désire être exigeant envers les transporteurs rémunérés de personnes, et nous croyons qu'il doit l'être, il doit donner l'opportunité à ces transporteurs d'atteindre ces critères exigeants. À chaque exigence est relié un coût. Sans le contingentement, l'atteinte de ces critères pourrait être difficile, voire impossible. Dans ce scénario, l'état des véhicules se dégraderait constamment, puisque les propriétaires n'auront pas les moyens d'investir dans leur commerce, puisque la compétition de tous les chauffeurs amateurs agira comme un imparable nivellement vers le bas. Le contingentement assure à une entreprise de taxi une certaine stabilité des revenus et elle peut ainsi investir pour, par exemple, acheter de nouvelles voitures, ajouter des nouvelles technologies aux véhicules, former davantage ses chauffeurs... Peu importe quelles innovation ou amélioration seront souhaitées, sans contingentement, elles deviennent à toutes fins utiles impraticables. Même simplement obtenir le financement pour mettre en place des innovations deviendra difficile.

Enfin, décontingenter le métier de chauffeur de taxi serait une perte nette pour le Québec. Plutôt que d'avoir près de 22 000 familles qui



dépendent d'un métier encadré et de qualité, nous troquerions ces bons emplois pour une pléthore de chauffeurs amateurs qui gagneraient un salaire de misère et une multinationale qui envoie ses profits à l'extérieur de nos frontières⁹. À notre sens, cette proposition est totalement inacceptable pour le Québec. Cela équivaudrait purement et simplement à un appauvrissement du Québec.

À ce sujet, il est important de noter que dans plusieurs villes du monde, les chauffeurs d'Uber manifestent régulièrement contre leurs piètres conditions de travail. Les chauffeurs d'Uber gagnent une maigre pitance. Le seul réel gagnant dans ce modèle est la multinationale qui envoie ses profits à l'étranger, en laissant le travailleur se dépêtrer avec ses dépenses, les taxes et les impôts¹⁰.

Pour toutes ces raisons, <u>nous recommandons</u> donc que le gouvernement maintienne le contingentement des permis de transport rémunéré de personnes afin d'éviter la précarisation d'emplois de qualité et assurer une rentabilité permettant le développement de l'industrie et l'innovation technologique.

Enfin, le décontingentement aurait un impact négatif sur l'empreinte écologique des transports au Québec. Si tous les Québécois peuvent effectuer un transport de personnes, cela entrainera nécessairement plus de véhicules sur la route, alors qu'un système contingenté tend à favoriser moins de véhicules effectuant plus de courses. De plus, puisqu'une grande partie de la flotte de taxis légaux est déjà hybride ou électrique, on peut raisonnablement penser qu'un décontingentement entrainera de plus grandes émissions de gaz à effet de serre. Pour conclure ce point, un système contingenté amène moins de véhicules sur la route, moins de congestion routière et un besoin moins grand pour des espaces de stationnement.

LE MAINTIEN DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Si nous sommes en faveur du contingentement, il faut de manière cohérente être en faveur du maintien de la Commission des transports du Québec (CTQ) pour la gestion et l'émission des permis de taxi. Cet organisme gouvernemental permet de juger du bienfondé de chaque demande de nouveau permis et en fonction de l'offre et de la demande sur le marché décide si l'émission d'un nouveau permis est souhaitable.

La gestion du contingentement doit être faite par un organisme gouvernemental compétent, apte à évaluer les besoins du consommateur dans un territoire donné. C'est pourquoi nous sommes d'avis qu'il faut que le gouvernement maintienne les dispositions actuelles permettant à la Commission des transports d'émettre des permis non transférables ou restreints pour répondre au besoin du marché.

⁹ http://www.journaldemontreal.com/2016/02/05/la-face-cachee-duber

¹⁰ http://www.foxsports.com/nfl/story/super-bowl-50-san-francisco-uber-drivers-protest-020416



DANS L'ÉVENTUALITÉ D'UN RACHAT DES PERMIS TRANSFÉRABLES

Les permis transférables de propriétaire de taxi sont une rareté dans le système de gestion du transport rémunéré de personnes. À toutes fins utiles, la CTQ n'en émet plus depuis 2001. À cause de cette rareté, un grand nombre de ces permis transférables ont pris beaucoup de valeur sur le marché. En moyenne, dans la région de Québec, un permis transférable vaut environ 200 000 \$. Ce qu'on s'achète, à ce prix, est essentiellement une clientèle et un emploi.

Pour être clair, le RITQ exige le maintien des permis transférables de propriétaires de taxi. Selon nous, ces permis ont été créés par l'État et le marché d'achat et de revente qui découle de ces permis est tout aussi légitime que celui des maisons. Il s'agit d'un bien échangeable entre deux parties intéressées. Pour un grand nombre des travailleurs du taxi, ce capital investi représente leur fonds de retraite. La presque totalité des travailleurs du taxi sont des travailleurs autonomes sans avantages sociaux, sans plan de retraite. Le seul espoir que beaucoup ont de pouvoir vivre dignement après leur carrière est justement ce capital investi et l'appréciation qui l'accompagne. Retirer les permis transférables de propriétaires de taxi reviendrait pour beaucoup d'entre eux à leur soustraire leur pécule pour leurs vieux jours, alors que plusieurs sont seulement à quelques années de la retraite.

Si jamais le gouvernement décidait d'abolir les permis transférables, il faudrait selon nous qu'il assure le travail des chauffeurs actuels et qu'il accepte de racheter ces permis au prix du marché du 1er janvier 2014. Il s'agirait là, selon nous, d'une compensation raisonnable pour l'expropriation qu'ils subiraient ainsi. La date du 1er janvier 2014 a été choisie parce qu'elle précède l'arrivée d'Uber illégalement et déloyalement sur le marché québécois. Nous estimons donc qu'il s'agit là de la réelle valeur de ces permis puisqu'ils reflètent un marché non perturbé par l'illégalité. Plusieurs évaluations jugent que ces permis ont une valeur d'environ 1,4 B\$ pour la province et de 120 M seulement pour la région de Québec.

Si le gouvernement prend la décision d'abolir les permis transférables, nous croyons qu'il doit aussi assurer du travail pour les chauffeurs ainsi expropriés. Pour ces travailleurs, le permis transférable est plus qu'un bien appréciable au fil des ans. Ce permis est d'abord et avant tout une garantie de travail, dans le contexte du contingentement.

Si le gouvernement dédommage les propriétaires de permis transférables et décontingente le marché du transport rémunéré de personnes, ces propriétaires ne recevront pas une indemnisation, dans les faits, ils vont recevoir l'équivalent d'un chèque de chômage puisque le décontingentement les empêchera de gagner dignement leur vie comme ils le faisaient auparavant.



DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE

Le RITQ croit aux exigences actuelles qui sont imposées pour le transport rémunéré de personnes. Toutefois, cela ne nous empêche pas d'envisager et de suggérer d'autres mesures qui seraient bénéfiques pour le client et l'industrie.

L'IMPOSITION DES VÉHICULES HYBRIDES OU ÉLECTRIQUES

La mobilité durable et la décarbonisation des transports sont des enjeux clés dans la société québécoise. Dans ce contexte, le RITQ est d'avis qu'à partir de 2017 tout nouveau véhicule réalisant du transport rémunéré de personnes, ainsi que le véhicule rattaché à tout nouveau permis permettant un tel transport, devrait être hybride ou entièrement électrique, à l'exception des véhicules pouvant transporter six personnes ou plus.

Le transport rémunéré de personnes est une excellente façon de lutter contre les problèmes environnementaux liés aux voitures. Les voitures de taxis de la région de Québec roulent souvent plus 80 000 kilomètres par année par véhicule. Si ces véhicules étaient tous des voitures conventionnelles à essence, ils émettraient annuellement ensemble plus de 7 200 tonnes de CO2. Parce plus de

la moitié des flottes de véhicules dont disposent les membres du RITQ sont déjà hybrides ou électriques, ces émissions de carbone sont réduites de 15 à 40 % selon les types de véhicules choisis. Exiger que tous les futurs véhicules destinés au transport de personnes soient électriques ou hybrides constitue un objectif atteignable. L'exiger en échange de l'obtention d'un permis de taxi dans un système contingenté semble être un compromis acceptable où les gains sont réciproques. Alors que la société gagne un véhicule moins polluant, le travailleur quant à lui obtient l'assurance que son investissement dans un tel véhicule sera rentable à terme.

INSTALLATION DE BORNES ÉLECTRIQUES

Afin de faciliter l'électrification des transports de personnes, il serait important que le gouvernement s'assure de l'installation de bornes électriques dans la région de Québec. Dans les conditions actuelles, le manque de bornes électriques rend l'achat d'un véhicule totalement électrique risqué pour un travailleur du taxi. Les risques qu'il manque de puissance en cours de journée sont trop grands pour rendre l'aventure rentable.



INSTAURER DES TARIFS ADAPTÉS AU TAXI-PARTAGE

Le taxi-partage est un concept relativement simple. Deux clients vont dans la même direction ou vers la même destination, grossièrement. Ces clients demandent séparément à partager un taxi lorsqu'ils en font la demande à l'intermédiaire. La répartition envoie une voiture chercher les deux clients et une fois à destination, ils partagent les frais de la course.

Nous sommes d'avis qu'une mesure comme celle-là permettrait de réduire l'empreinte écologique du transport par taxi en permettant à plusieurs clients de prendre place à bord d'un même véhicule vers une même destination. De plus, le taxi-partage aurait pour effet de réduire les coûts de déplacements pour les clients. Enfin, cette mesure ne se veut pas une concurrence aux réseaux de transport en commun, mais bien une alternative à celui-ci, un peu plus coûteuse, mais plus flexible.

Actuellement, il est interdit par la loi de créer un service de taxi-partage, à moins de le faire par l'intermédiaire d'une société de transport. Nous souhaitons que le gouvernement permette le taxi-partage et instaure des tarifs adaptés pour ce service afin de favoriser la mobilité durable.

FAVORISER L'IDENTIFICATION UNIFORME

Le maire de Québec, Régis Labeaume, a exprimé à plusieurs reprises son désir que les voitures de taxi soient plus facilement repérables dans la ville. Actuellement, il n'y a aucune consigne uniforme pour l'apparence des véhicules de taxi, outre celle d'avoir un

lanternon identifié au nom de l'intermédiaire.

Le RITQ estime que le gouvernement devrait favoriser l'identification uniforme des véhicules. Cette uniformité contribuerait à créer une signature visuelle pour le service de transport et faciliterait le repérage des véhicules par la clientèle.

OFFRIR LE SERVICE EN CONTINU

Pour bénéficier d'un permis contingenté, il faut, selon nous, offrir un service à la société en retour. Le RITQ est d'avis que <u>le gouvernement devrait instaurer l'obligation</u>, pour tout transporteur de personnes, d'offrir le service en continu et d'accepter toute clientèle sans distinction ni discrimination, à l'exception de raisons liées à la sécurité.

Si ces obligations ne s'appliquent pas à tous les transporteurs, l'État créera deux séries de règles pour le même service, celui du transport rémunéré de personnes, puisque les taxis ont déjà ces obligations. Encore ici, sans cette obligation, le service sera dégradé.

Tous les travailleurs de taxi savent que certains moments de la semaine sont plus propices pour obtenir des courses. Par le fait même, ces travailleurs sont capables d'identifier les clientèles les plus payantes et les moins problématiques. Nous croyons que les obligations proposées sont fondamentales afin de s'assurer que certaines clientèles ne sont pas l'objet de discrimination et que certaines plages horaires ne se retrouvent pas totalement à découvert.



CAMÉRAS DE SÉCURITÉ DANS LES VÉHICULES

Trop souvent, lorsqu'une infraction survient dans un véhicule de taxi, les versions divergent diamétralement et sont pratiquement impossibles à réconcilier. Au final, le jugement doit souvent être fait entre la version du chauffeur et celle du passager.

Pour régler ces conflits récurrents, nous sommes d'avis que le gouvernement devrait exiger et financer l'installation de caméras de sécurité dans les taxis dans les centres urbains.

Ces caméras pourraient servir aux enquêteurs de police lorsque l'infraction est grave et elles pourraient servir à départager le vrai du faux lorsque l'infraction est mineure. Il est important de noter qu'au cours des dernières années, deux chauffeurs de taxi ont été assassinés dans le cadre de leur travail. Ces caméras pourraient sécuriser les travailleurs et dissuader de possibles aggresseurs, et même peut-être sauver une vie.

UNE ASSOCIATION PROFESSIONNELLE OBLIGATOIRE

Selon nous, il est nécessaire que le gouvernement crée le cadre pour la mise sur pied d'une association provinciale professionnelle obligatoire dans le domaine du taxi. Autrement dit, pour que quelqu'un puisse exercer le métier de chauffeur de taxi, il devrait être membre de cette association provinciale professionnelle obligatoire. Cette association aurait pour mandat de promouvoir et de disci-

pliner l'industrie du taxi.

Nous croyons qu'une association professionnelle obligatoire aiderait à contrôler les chauffeurs délinquants. Actuellement, chaque entreprise de taxi a ses règles, qui peuvent varier considérablement d'une entreprise à l'autre. Une association provinciale mettrait un cadre uniforme pour tous les chauffeurs de taxi, à la satisfaction du client, selon nous. De plus, ce cadre serait plus exigeant que les règles minimales dictées par la commission des transports du Québec (CTQ) dont la mission première est la sécurité des usagers, pas la surveillance du service à la clientèle. Par exemple, une association obligatoire pourrait spécifier un code vestimentaire pour les chauffeurs. Nous croyons qu'il s'agit d'exigences entre propriétaires de taxi, et non pas d'un enjeu pouvant nuire à la sécurité du public. Ce genre d'enjeu pourrait être traité par une association obligatoire, pas par la CTQ.

Cette même association pourrait tenir un fichier central à propos de chaque chauffeur opérant au Québec. Ce fichier pourrait être disponible, au minimum, pour tous les intermédiaires de taxi. Ce fichier central unique pourrait permettre de mieux encadrer les chauffeurs délinquants. Ces mauvais chauffeurs de taxi profitent parfois de l'absence de suivi réglementaire pour aller d'une entreprise de taxi à l'autre, sans sanction. Et lorsqu'on constate leur mauvais travail, ils repartent ailleurs. Un fichier central de ce type pourrait régler le problème.

Enfin, une association professionnelle obligatoire permettrait de regrouper ceux qu'on



appelle les « indépendants ». Les indépendants sont des chauffeurs de taxi qui travaillent privément sans être affiliés à une centrale d'appels. Nous croyons que tous les travailleurs du taxi doivent répondre à un comité de discipline.

Enfin, une association provinciale permettrait d'amasser plus d'argent pour la formation continue de nos chauffeurs. Il existe actuellement une association provinciale, mais comme elle est volontaire, les entreprises qui sont sérieuses, celles qui n'ont pas besoin d'être semoncées, payent et en font partie, celles qui auraient besoin de se réformer font exprès pour ne pas en faire partie et ne pas payer.



LUTTE AU TRANSPORT ILLÉGAL

L'État peut encadrer le service de transport rémunéré de personnes. Toutefois, il y aura toujours des délinquants qui refuseront de suivre les règles, comme c'est le cas actuellement d'Uber et de son service UberX.

Dans ce contexte, le RITQ est généralement favorable à l'augmentation des sanctions envers les transporteurs illégaux.

FORMATION D'ESCOUADES SPÉCIALES

Le RITQ recommande que Contrôle routier Québec crée des escouades spéciales afin d'intensifier immédiatement ses efforts contre le transport illégal, avec l'appui des corps policiers. Bien que les contrôleurs aient augmenté leurs interventions, leurs actions semblent objectivement encore bien insuffisantes pour faire entendre raison à la multinationale Uber et son armée d'avocats.

À titre de comparaison, le gouvernement du Québec, par l'intermédiaire du Contrôle routier et du Bureau de taxi de Montréal (BTM) se targue d'avoir exécuté plus de 1 000 saisies pendant l'année 2015. Si l'on se fie aux chiffres autoproclamés et non vérifiés d'Uber Québec, la multinationale a effectué plus de 3 600 000

courses illégales pendant la même période. Cela signifie que les saisies pour l'année 2015 représentent 0,027 % (deux centièmes de un pour cent) de toutes les courses illégales faites par la multinationale. Pour l'illustrer autrement, lorsque Uber effectue 5 000 courses, une seule d'entre elles est l'objet d'une intervention du Contrôle routier. Nous croyons que ce trop faible nombre n'a pas l'effet dissuasif escompté¹¹.

DES BUDGETS POUR LES ESCOUADES SPÉCIALES

Nous recommandons que le ministre des Finances accorde des budgets supplémentaires à Contrôle routier Québec et à Revenu Québec pour lutter contre le transport illégal. Pour que les opérations supplémentaires que nous suggérons deviennent une réalité, le gouvernement devra leur attribuer les fonds nécessaires. Ces fonds pourraient se voir compenser par les saisies et les amendes. De plus, selon nous, ces interventions spéciales seront limitées dans le temps et ne s'échelonneront pas sur des années, particulièrement si elles sont jumelées au retrait du permis de conduire.



LA TPS ET LA TVQ

Selon nous, tout comme les travailleurs du taxi, tout transporteur rémunéré de personnes devrait déclarer ses revenus et prélever les taxes dès le premier dollar récolté, sinon l'État créera deux séries de règles pour le même service. Nous recommandons donc que tous les transporteurs de personnes s'inscrivent aux fichiers de la TPS et de la TVQ et qu'ils émettent des factures avec taxes.

SUSPENSION DU PERMIS DE CONDUIRE

Il s'agit ici de l'une de nos plus fortes recommandations. Lors de son passage en commission parlementaire, en juin 2015, le directeur général d'Uber Québec, Jean-Nicolas Guillemette, a admis sans aucune gêne que la multinationale paye les constats d'infraction émis à ses chauffeurs complices et loue un véhicule pour ceux-ci lorsqu'il y a saisie de véhicule. Dans ce contexte, nous sommes d'avis que les constats d'infractions et les saisies de véhicules n'ont que peu d'effet sur l'organisation du service illégal UberX. Tout au plus, il s'agit d'un léger inconvénient pour le chauffeur fautif.

C'est pourquoi nous demandons <u>que l'As-</u> semblée nationale adopte des mesures législatives renforçant les sanctions à l'endroit des entreprises et des personnes qui offrent, réalisent ou encouragent le transport illégal de personnes, incluant la suspension du permis de conduire. Selon nous, Uber et son service illégal UberX ont déjà fait beaucoup de mal à l'industrie du taxi. Il faut adopter rapidement des mesures qui feront en sorte qu'elle ne pourra plus causer de tort si elle refuse d'obtempérer. Il est pertinent de noter ici que la multinationale Uber n'a pas l'habitude de se plier aux nouveaux règlements qu'elle prétend pourtant réclamer¹².

UberX s'est installé à Montréal en octobre 2014. Près d'un an et demi plus tard, le gouvernement du Québec débat encore sur les moyens à prendre pour encadrer ou sanctionner la multinationale arrogante sans aucun respect pour les lois locales. Il est absolument primordial, pour la survie de l'entreprise légale de transport de personnes, que les autorités aient très rapidement à leur disposition un outil réel pour contrer le fléau dont Uber fait la promotion. Si l'on espère mettre en place un nouveau cadre réglementaire, le tester et ensuite voir si de nouvelles sanctions sont nécessaires, nous sommes certains qu'il ne restera plus d'industrie légale à sauver. Nous recommandons fortement que le gouvernement permette aux contrôleurs routiers et aux agents du BTM de saisir les permis de conduire des chauffeurs illégaux, quitte à ne pas se servir de ce pouvoir. Ce sera, à notre avis, la seule façon de se faire respecter d'une entreprise qui est connue mondialement pour ne pas respecter les règles, nouvelles ou anciennes.

¹² http://techcrunch.com/2015/07/15/uber-has-30-days-to-comply-with-the-law-or-face-suspension-in-california/http://www.whosdrivingyou.org/blog/us-cities-stood-up-regulate-uber



DES POURSUITES DEVANT LES TRIBUNAUX

Bien que des centaines de constats d'infraction et de saisies aient eu lieu, ces interventions ont pour le moment donné peu de résultats devant les tribunaux. Nous croyons que pour être dissuasives, ces interventions doivent mener relativement rapidement à des poursuites devant les tribunaux. C'est pourquoi nous recommandons que le gouvernement s'assure que les constats d'infractions signifiés aux transporteurs illégaux mènent bel et bien à des poursuites devant les tribunaux.

INTERDIRE LES TRANSPORTEURS ILLÉGAUX AUX FONCTIONNAIRES

Grâce à une demande d'accès à l'information, le RITQ a réussi à obtenir une preuve démontrant qu'au moins un fonctionnaire du gouvernement provincial a utilisé Uber pour ses déplacements et s'est par la suite fait rembourser par son ministère 13.

Nous estimons que ce fait est inacceptable et que le gouvernement doit interdire l'utilisation des transporteurs illégaux pour tous ses employés.



CONCLUSION

Selon nous, l'encadrement actuel du transport rémunéré de personnes ne doit pas être modifié de façon importante. Ce cadre tient compte avec justesse de tous les critères qui sont essentiels pour un service comme celuilà.

Qu'Uber demande des modifications pour l'accommoder, cela est bien prévisible. La multinationale arrogante fait les mêmes demandes partout dans le monde. Il en va de la crédibilité du gouvernement à se faire respecter de ses entreprises du 21e siècle.

À nos yeux, le système actuel doit rester en place et c'est à Uber de se conformer aux rè-

gles, pas l'inverse. Nous croyons que ce système correspond au maintien et à l'atteinte de plusieurs des priorités du gouvernement :

- Création et maintien d'emplois de qualité
- Intégration de nouveaux travailleurs immigrants
- Mobilité durable
- Électrification des transports
- Économie numérique
- Protection du consommateur
- Paix sociale

CONCLUSION 25



ANNEXE 1 LISTE DE RECOMMANDATIONS DU RITQ

ENCADREMENT DU TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES

- 1. Que le gouvernement s'assure d'un seul encadrement uniforme pour toutes les entreprises et tous les individus qui réalisent du transport rémunéré de personnes;
- Que le gouvernement maintienne les dispositions actuelles concernant un prix unique, équitable et prévisible déterminé par la Commission des transports, la formation des chauffeurs et la sécurité (empattement des véhicules, inspections, assurances, etc.);
- Que le gouvernement impose la vérification des antécédents judiciaires auprès d'un corps de police et la prise d'empreintes digitales pour tout chauffeur offrant du transport rémunéré de personnes;

- Que le gouvernement maintienne le contingentement des permis de transport rémunéré de personnes afin d'éviter la précarisation d'emplois de qualité et assurer une rentabilité permettant le développement de l'industrie et l'innovation technologique;
- Que le gouvernement maintienne les dispositions actuelles permettant à la Commission des transports d'émettre des permis non transférables pour répondre à un besoin du marché;
- Bien que le RITQ soit profondément contre l'idée de l'abolition des permis transférables, si jamais le gouvernement décide d'abolir ces permis, qu'il assure le travail des chauffeurs actuels et qu'il accepte de racheter ces permis au prix du marché du 1er janvier 2014;



DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE

- 1. À partir de 2017, que tout nouveau véhicule réalisant du transport rémunéré de personnes, ainsi que le véhicule rattaché à tout nouveau permis permettant un tel transport, soit hybride ou entièrement électrique, à l'exception des véhicules pouvant transporter six personnes ou plus;
- S'assurer de l'installation de bornes électriques dans la région de Québec afin de soutenir l'électrification du transport rémunéré de personnes;
- 3. Instaurer des tarifs adaptés au taxi-partage afin de favoriser la mobilité durable;
- 4. Favoriser l'identification uniforme des taxis:

- 5. Instaurer l'obligation, pour tout transporteur de personnes, d'offrir le service en continu et d'accepter toute clientèle sans distinction ni discrimination, à l'exception de raisons liées à la sécurité;
- Exiger et financer l'installation de caméras de sécurité dans les taxis des centres urbains;
- 7. Soutenir la création d'une association professionnelle obligatoire visant toutes les catégories de permis de la Loi concernant les services de transport par taxi, afin d'améliorer la formation des chauffeurs, standardiser les règles à respecter dans l'industrie et centraliser le processus de traitement des plaintes à l'égard des services rendus;

LUTTE AU TRANSPORT ILLÉGAL

- Que Contrôle routier Québec crée des escouades spécialisées afin d'intensifier immédiatement ses efforts contre le transport illégal, avec l'appui des corps policiers;
- 2. Que le ministre des Finances accorde des budgets supplémentaires à Contrôle routier Québec et à Revenu Québec pour lutter contre le transport illégal;
- Que tous les transporteurs de personnes s'inscrivent aux fichiers de la TPS et de la TVQ et qu'ils émettent des factures avec les taxes;
- Que l'Assemblée nationale adopte des mesures législatives renforçant les sanctions à l'endroit des entreprises et des personnes qui offrent, réalisent ou encouragent le transport illégal de personnes, incluant la suspension du permis de conduire;
- 5. Que le gouvernement s'assure que les constats d'infraction signifiés aux transporteurs illégaux mènent bel et bien à des poursuites devant les tribunaux;
- 6. Que le gouvernement du Québec interdise l'utilisation de transporteurs illégaux pour tous ses employés.





SUIVI DE LA RENCONTRE AVEC LE **REGROUPEMENT DES** INTERMÉDIAIRES DE TAXI DE QUÉBEC

Québec, le 3 février 2016

Étaient présents

Société de l'assurance automobile **RITQ**

Guy Nadeau Abdallah Homsy

Porte-parole RITQ, président Taxi-coop Vice-président, Contrôle routier Québec

Claude Pigeon Jaouad Bouchrik Taxi-Charlesbourg

Directeur du soutien aux opérations,

Contrôle routier Québec

Eric Santerre Omar Berri Coordonnateur des relations médias. Taxi-coop

Contrôle routier Québec

Béatrice Farand Mohamed Dardari

Directrice des relations médias et Taxi-coop

gouvernementales, SAAQ

Félix Tremblay

RITQ

Mathieu Santerre

RITQ

1. Rappel des missions de la SAAQ et de CRQ

Les contrôleurs routiers de la Société de l'assurance automobile du Québec ont le mandat de veiller à l'application de la réglementation relative au transport routier des personnes et des biens et de veiller au maintien de l'équité concurrentielle dans le domaine du transport.

Leurs interventions contribuent à la réalisation de la mission de la SAAQ, soit de protéger les personnes contre les risques liés à l'usage de la route et ainsi contribuer à l'amélioration du bilan routier.

2. Planification 2016

Pour 2016, l'effort global au niveau des effectifs opérationnels a été ajusté. Les données d'intervention à ce jour confirment que CRQ a déjà accentué ses efforts et ce, de façon considérable. Les activités de contrôle seront adaptées selon l'évolution de la situation et ce toujours en considérant l'équilibre entre les activités ayant le plus d'impact en sécurité routière et l'équité concurrentielle.



RÉSULTATS DE LA PROGRESSION DES INTERVENTIONS EN TRANSPORT ILLÉGAL – DONNÉES PROVINCIALES

	2013	2014	2015	2016
Nombre d'infractions concernant le transport illégal	41	42	445	-
Nombre d'infractions UBER X	-	-	409	170
Nombre de saisie UBER X	-	•	169	40

RÉSULTATS DES OPÉRATIONS RÉALISÉES CONCERNANT UBER X Février 2015 à aujourd'hui

	Infractions		Saisies	
	Interventions sur route	Dénonciations		Jaisies
Laval	109	8	117	109
Longueuil	4		4	4
Québec	92	131	223	80
Gatineau	16		16	16
Total	221	139	360	209

3. Collaboration avec CRQ

Chaque dénonciation portée à l'attention de CRQ représente une façon concrète pour collaborer à contrer les activités de transport illégal. Les citoyens et les gens de l'industrie sont invités à poursuivre en ce sens.

4. Conclusion

Les représentants de l'industrie se sont dits très satisfaits de cette rencontre et de la qualité des échanges. L'information qui a été transmise aux représentants du RITQ va permettre de mettre à jour le discours à transmettre sur le terrain et de démontrer le travail réalisé par CRQ en lien avec sa mission et son mandat et de démontrer sa volonté à poursuivre et accentuer ses efforts en matière de transport illégal.



https://mail.google.com/mail/u/0/?ui=2&ik=0c191b04e1&view=pt&q=...



Felix Tremblay <felix.tremblay@arpmedias.com>

Fwd: Demande de directive concernant Uber

1 message

Felix Tremblay <felix.tremblay@arpmedias.com>

À : Annie Morin <amorin@lesoleil.com>

12 février 2016 à 11:13

----- Message transféré -----

De: Mathieu Santerre <mathieu.santerre@lorangebleue.biz>

Date: 11 février 2016 à 20:47

Objet : TR: Demande de directive concernant Uber À : Felix Tremblay <felix.tremblay@arpmedias.com> Cc : Abdallah Homsy <ahomsy@taxicoop-quebec.com>

Voici la demande initiale au nom du RITQ.

De : Mathieu Santerre [mailto:mathieu.santerre@lorangebleue.biz]

Envoyé: 2 octobre 2015 11:56

À: 'ministre@mtq.gouv.qc.ca' <ministre@mtq.gouv.qc.ca>

Cc: 'vincent.robidas@mtq.gouv.qc.ca' <vincent.robidas@mtq.gouv.qc.ca>;

'ministre@finances.gouv.qc.ca' <ministre@finances.gouv.qc.ca>; 'cabinet@sct.gouv.qc.ca' <cabinet@sct.gouv.qc.ca>

Objet : Demande de directive concernant Uber

Québec, le 2 octobre 2015

Monsieur Robert Poëti

Ministre des Transports et ministre responsable de la région de Montréal

500, boul. René-Lévesque Ouest, 16e étage

Case postale 28

Montréal (Québec) H2Z 1W7

Objet : Demande de directive concernant Uber

17-02-16 07:58



https://mail.google.com/mail/u/0/?ui=2&ik=0c191b04e1&view=pt&q=...

Monsieur le Ministre,

Nous portons à votre attention la correspondance ci-jointe qui démontre que Uber a été utilisé au moins une fois par un employé du ministère des Finances en 2015, le Ministère dont le ministre supervise par ailleurs Revenu Québec. Comme vous le savez plus que quiconque, en plus d'être suspectée d'évasion fiscale, l'entreprise Uber ne dispose pas des permis nécessaires pour répartir les appels de clients intéressés par un service rémunéré de transport de personnes (taxi) et ses chauffeurs ne disposent pas nécessairement des permis de propriétaire de taxi ou de chauffeur de taxi requis par la Loi.

Au nom de M. Abdallah Homsy, porte-parole du Regroupement des intermédiaires de taxi de Québec (RITQ), nous vous demandons d'établir une directive à l'effet de ne pas utiliser les services de transporteurs illégaux au sein des ministères, organismes et réseaux du gouvernement du Québec.

Cette demande vous est faite dans le cadre du mandat suivant, inscrit au Registre des lobbyistes : « L'adoption d'un plan d'action prévoyant notamment l'accroissement du contrôle routier, l'augmentation de la sévérité des sanctions et la mise en place de mesures contre l'évasion fiscale, afin de contrer le transport illégal dans le secteur du taxi. »

Veuillez recevoir, Monsieur le Ministre, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Mathieu Santerre, associé

L'Orange bleue affaires publiques inc.

Case postale 25029, succ. Jean-Gauvin

Québec (Québec) G1X 5A3

Téléphone: 581 996-5344

Courriel: mathieu.santerre@lorangebleue.biz

Inscrit au Registre des lobbyistes du Québec

De: Responsable Acces [mailto:responsable.acces@finances.gouv.qc.ca]

Envoyé: 23 septembre 2015 10:33 À: mathieu.santerre@lorangebleue.biz

Cc : St-Martin, David < David. St-Martin@finances.gouv.qc.ca> Objet : Réponse à votre demande d'accès à l'information

2 sur 5



https://mail.google.com/mail/u/0/?ui=2&ik=0c191b04e1&view=pt&q=...



Québec, le 23 septembre 2015

Mathieu Santerre

Case postale 25029, succ. Jean-Gauvin

Québec (Québec) G1X 5A3

Monsieur,

La présente donne suite à votre demande d'accès à l'information reçue le 25 août 2015, laquelle est rédigée ainsi :

« Je désire recevoir tous les documents concernant les renseignements suivants :

- 1. Toute copie de facture ou confirmation de course d'Uber ou UberX
- 2. Tout courriel adressé à ou en provenance d'Uber ou UberX ».

À la suite de nos recherches, nous vous informons, conformément à l'article 47 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (chapitre A-2.1) (« Loi sur l'accès »), que le ministère des Finances (MFQ) détient des renseignements correspondant à votre demande.

À cet égard, le MFQ a tenu compte de la précision que vous avez apportée concernant la période visée, soit les années 2013, 2014 et 2015 jusqu'à la date de réception de votre demande.

Veuillez noter qu'au cours des exercices financiers 2012-2013 et 2013-2014, le MFQ était fusionné au précédent ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation ainsi qu'au ministère du Tourisme pour former le ministère des Finances et de l'Économie (MFEQ). Depuis avril 2014, le MFQ a été reconstitué comme auparavant.

À cet effet, uniquement les informations qui concernent le MFQ sont prises en compte pour le traitement de la demande. De plus, malgré ce qui a été convenu le 1^{er} septembre 2015 concernant la segmentation du traitement de la demande à compter du 1^{er} avril 2014, je vous informe que le MFQ a été en mesure de la traiter dans sa totalité.

Concernant le premier volet, une facture a été retracée correspondant à votre demande. Vous trouverez une copie du document en pièce jointe.

Concernant le deuxième volet de votre demande, le MFQ détient un courriel en lien avec le document visé au

3 sur 5 17-02-16 07:58



https://mail.google.com/mail/u/0/?ui=2&ik=0c191b04e1&view=pt&q=...

premier volet. Vous trouverez une copie de ce courriel annexée au document du premier volet. Veuillez noter que nous avons caviardé les informations contenant des renseignements personnels, et ce, en vertu des articles 53, 54 et 56 de la Loi sur l'accès.

Si vous désirez contester cette décision, il vous est possible de le faire auprès de la Commission de l'accès à l'information. Vous trouverez, ci-annexée, une note explicative concernant l'exercice de ce recours.

Aussi, nous désirons vous informer que le ministère des Finances dispose d'une adresse courriel pour recevoir les demandes d'accès à l'information. Nous vous invitons à y recourir puisque cette boîte devient la première ligne pour la réception des demandes d'accès à l'information :

responsable.acces@finances.gouv.qc.ca

Je vous prie de recevoir, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués

Description: cid:image001.jpg@01D007FA.F6C5A1F0

Luc Castonguay

Responsable-substitut de l'accès aux documents

Direction de la coordination et des relations ministérielles

12. rue St-Louis

Québec (Québec) G1R 5L3

Tél.: 418 644-7358 / Téléc.: 418 646-0923

Courriel : luc.castonguay@finances.gouv.qc.ca

Avis de confidentialité: Ce courriel et les pièces qui y sont jointes peuvent contenir des renseignements confidentiels qui ne vous sont pas destinés. Si vous avez reçu cette correspondance par erreur, veuillez la détruire et nous en aviser. Merci!

Pensez vert! Devez-vous vraiment imprimer ce courriel

p. j.

De: Responsable Acces

Envoyé: 10 septembre 2015 15:40 À: 'mathieu.santerre@lorangebleue.biz'

Objet: Demande d'information

Monsieur,

4 sur 5



https://mail.google.com/mail/u/0/?ui=2&ik=0c191b04e1&view=pt&q=...

Cette lettre est pour donner suite à votre demande d'accès à l'information reçue le 26 août dernier, laquelle est rédigée ainsi :

« Je désire recevoir tous les documents concernant les renseignements suivants :

- 1. Toute copie de facture ou confirmation de course d'Uber ou UberX
- 2. Tout courriel adressé à ou en provenance d'Uber ou UberX ».

Nous vous informons, conformément à l'article 47 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels, que nous ne pourrons pas traiter de manière appropriée votre demande dans le délai de 20 jours prévu par la loi.

Compte tenu de certaines contraintes, un délai supplémentaire de 10 jours nous est en effet nécessaire. Toutefois, soyez assurée que nous répondrons à votre demande au plus tard le 25 septembre 2015.

Si ce délai n'est pas respecté, vous aurez droit de recours devant la Commission d'accès à l'information. Vous trouverez ci-annexée une note explicative concernant l'exercice de ce recours.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Raymond ZARU

Responsable-substitut de l'accès aux documents

Ministère des Finances du Québec

12, rue Saint-Louis, bureau 2.21

Québec (Québec) G1R 5L3

Téléphone: (418) 644-3605

Télécopieur : (418) 646-0923

S sur 5 17-02-16.07:58



1.00	145 4365					
De:						
Envoyé: À:		12 mai 2015 17:5	6			
Objet:		COMPTE DE DÉPI	NSE - Votre course	de mardì matin e	n Uber	
	,		•			
Voici mon re	eçu de taxi pour ce m	atin.			.,.	
					٠	
De:	2 mai 2015 17:54					
A:	2 mai 2015 17:54	andi matin on Uhor				
Objet : rwo	l: Votre course de m	arui maun en ober				
	v	`				
Envoyé de	mon iPhone					
Début du n	nessage transféré :					
Ex	oéditeur: Reçu Ub	er < <u>receipts.montr</u>	eal@uber.com>			
Des	te: May 12, 2015 at stinataire:					
Ob	jet: Votre course c	le mardi matin e	n Uber			
L.	JBER					12 MAI 2015
14) 3,	23,40 \$				M	erci d'ayoir choisi I
			1 .			



ANNEXE 2 LES MYTHES CONCERNANT UBER

Dans cette section, nous tentons de rectifier des énoncés fallacieux qu'Uber répand pour semer volontairement la confusion.

A) UBER FAIT DU COVOITURAGE : FAUX

Au Québec, la définition de covoiturage signifie que le passager et le chauffeur partagent la même destination. Toujours à l'intérieur de cette définition, il est interdit pour le chauffeur d'être rémunéré pour son travail. Au mieux, il peut être dédommagé pour l'usure de sa voiture ou le prix de l'essence, mais il lui est interdit par la loi de générer un profit de ce partage de véhicule.

Comme les chauffeurs d'Uber ne partagent pas la destination avec leurs passagers et qu'ils sont rémunérés pour leur travail, ils ne font pas du covoiturage, ils font du taxi. Et comme ils font du taxi sans permis de taxi, ils font du taxi illégal.

B) UBER FAIT PARTIE DE L'ÉCONO-MIE DE PARTAGE : FAUX

Vous le savez, l'économie du partage est à la mode présentement. Le mot « partage » évoque des images particulièrement positives et innovatrices.

Il n'est donc pas surprenant que plusieurs entreprises tentent de s'accoler l'étiquette économie du partage même quand elles n'en font pas réellement partie.

Rachel Botsman, auteure et experte de la nouvelle économie du partage, définit la chose de la façon suivante.

« Économie du partage : un système économique basé sur le partage d'un bien ou d'un service sous-utilisé, gratuitement ou en échange de rétribution, entre des individus. »

Quelques exemples pour rendre le tout plus clair.

- AirBnB fait partie de l'économie du partage. On vous prête une chambre inutilisée contre un frais.
- BlaBlaCar va dans la même direction. Un conducteur se rend dans un lieu de son choix et il offre à des individus d'occuper les places disponibles à bord de son véhicule. Très similaire à Allo Stop.
- Cohealo fait la même chose dans certains centres hospitaliers. L'app tient un inventaire des locaux inutilisés dans plusieurs établissements, pour maximiser le traitement des patients et la productivité.



Donc, l'élément distinctif est MAXIMISER UN BIEN OU UN SERVICE QUI AURAIT NOR-MALEMENT ÉTÉ SOUS-UTILISÉ ET DONT LE PARTAGE DIMINUE LES FRAIS ET L'EMPREINTE ÉCOLOGIQUE.

Dans ce contexte, pourquoi dire qu'UberX ne fait pas partie de l'économie du partage?

C'est simple. Un individu qui prend sa voiture pour transporter des personnes (illégalement) par UberX n'offre pas un bien ou un service en partage. Il offre un service commercial dont la raison d'être est la rétribution financière. Si la rétribution n'était pas au rendez-vous, le chauffeur ne serait pas sur la route, il ne partage donc rien, puisqu'il ne répond pas à son propre besoin.

Il consomme de l'essence, génère de l'usure sur sa voiture, crée de la pollution, et ce, non pas pour un déplacement qu'il aurait fait de toute façon. En fait, c'est tout le contraire.

Sa voiture est sur la route <u>spécifiquement</u> pour offrir un service de transport de personnes contre rémunération. Il offre un service et c'est l'usage du client qui rend cette offre intéressante. Sans client, il n'y aurait pas eu de déplacement. Alors, à strictement parler, il n'y a aucun « partage », puisque le chauffeur ne serait pas sorti, sans client.

Prenons un autre exemple, si je m'achète une tondeuse à gazon, pour tondre mon gazon et que je la prête à mon voisin pour cinq dollars, c'est de l'économie du partage puisque le prêt n'est pas la raison de mon achat. Ce partage n'est qu'un plus pour moi, mon voisin et la planète, comme je ralentis la consommation.

Par contre, si j'achète un tracteur à gazon, dans le but de le louer à toute ma rue et d'en faire un commerce, ce n'est plus de l'économie du partage puisque la raison pour laquelle j'achète un tracteur n'est pas de tondre mon gazon, mais bien celui des autres. On doit alors parler de service commercial, qui n'a rien à voir avec l'économie du partage.

LE CHAUFFEUR D'UBERX NE PARTAGE-T-IL PAS SA PROPRE VOITURE?

Il s'agit d'une question valide, mais la réponse demeure la même. Si le propriétaire d'un véhicule veut louer celle-ci lorsqu'elle est inutilisée, c'est de l'économie du partage, dans la mesure où le propriétaire a d'abord acheté la voiture pour ses besoins à lui.

D'ailleurs, ce modèle de location de voitures existe déjà. L'application mobile s'appelle RelayRides, pas UberX.

Pour que le service d'UberX fasse partie de l'économie du partage, il faudrait de deux choses l'une :

- Soit la voiture est prêtée au client et c'est lui qui conduit
- Soit le chauffeur se rend au même endroit que le client, pour ses propres besoins.

Comme ce n'est ni l'un ni l'autre, on ne peut donc pas parler d'économie du partage. À strictement parler, il n'y a pas de « partage ».

L'ÉCONOMIE « SUR DEMANDE »



Uber se targue d'avoir inventé un service et de faire partie d'une nouvelle économie. Sur ce point, les dirigeants d'Uber ont raison. Ils font partie, selon Rachel Botsman, de l'économie « sur demande ».

C'est-à-dire que cette nouvelle économie met en contact, de façon technologique, des clients avec des fournisseurs de service afin de combler leurs besoins rapidement et à moindre coût.

Cette économie, bien qu'elle soit innovante, ne fait pas partie de l'économie du partage. Elle contribue toutefois à l'amélioration de la satisfaction de la clientèle.

C) LE « FLOU JURIDIQUE » : FAUX

Certains transporteurs illégaux de personnes vont vous dire qu'il faut revoir la loi sur les services de transport par taxi. Selon leurs termes, il y a un « flou juridique ». Selon nous, il s'agit d'une supercherie.

La loi sur le taxi est claire. L'article 4:

« Pour offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, une personne doit y être autorisée par un permis de propriétaire de taxi. »

Selon nous, cet aspect de la loi est parfait comme il est et il s'applique à tout le monde, que l'appel soit réparti par une personne ou par un iPhone. Nul besoin de changer la loi.

Certains transporteurs illégaux de personnes vont aussi vous dire qu'ils ne font pas de transport illégal. Ils disent qu'ils font du covoiturage. Rien n'est moins vrai.

Au sens de la loi, deux critères définissent le covoiturage au Québec, tel que défini à l'article 36 de la loi sur les transports.

- Le conducteur fixe la destination et non pas les passagers
- Le conducteur ne peut être rémunéré. Au mieux, il peut recevoir une compensation pour les frais encourus, mais il lui est interdit de faire un profit.

Autrement dit, si vous êtes constamment disponible pour transporter des personnes, que vous les prenez à l'endroit de leur choix, que vous les déposez à l'endroit de leur choix et que vous faites ce transport contre rétribution financière, vous ne faites pas du covoiturage, vous faites du taxi illégal.

D) UNE TECHNOLOGIE QUI CHANGE TOUT : FAUX

Certains transporteurs illégaux de personnes tentent de faire croire à la population que l'innovation technologique change absolument tout dans l'industrie du taxi. Ils parlent de technologies « disruptives ». Nous croyons que c'est faux, certaines choses changent, mais d'autres demeurent incontournables.

Nous croyons qu'il y a une réalité incontournable dans le domaine du taxi : la sécurité. Si un chauffeur doit ramener à la maison une personne vulnérable, une personne handicapée ou une personne en état d'ébriété, peu



importe que l'appel soit réparti par une personne physique ou par un iPhone, l'essentiel est que ce passager soit en sécurité.

Comment fait-on pour garantir la sécurité, la probité d'un chauffeur, et de son véhicule, qui fait du transport de personnes? Il doit être vérifié par une autorité extérieure, comme la commission des transports. Cette vérification externe de la probité du chauffeur et de son véhicule, elle a un nom. Elle s'appelle un permis de taxi.

L'aspect sécuritaire du métier ne fera jamais changer cette réalité. Pour être certifié comme étant sécuritaire, il faut être vérifié par une autorité extérieure. Ce système de vérifications s'appelle les permis de taxi.

E) UBERX VA RÉDUIRE LA CONGES-TION URBAINE : FAUX

L'un des arguments les plus forts d'Uber, à propos de son service UberX, est que comme tout le monde peut dorénavant devenir un taxi (illégal), cela va réduire la congestion urbaine. Une nouvelle étude à Toronto tant à démontrer le contraire.

« 25 % des gens qui utilisent UberX et le transport en commun ont l'intention de moins prendre le transport en commun. »

Un sondage mené par la firme Harris, pour le compte de Beck Taxi, affirme que le quart des gens qui utilisent UberX et le transport en commun, dans la région de Toronto, ont l'intention de moins prendre le transport en commun au cours des six prochains mois, pour

privilégier davantage le taxi illégal.

Autrement dit, des gens qui auraient normalement pris le transport en commun vont maintenant se retrouver passagers d'une automobile. Et comme le chauffeur ne partage pas la destination du client, on peut parler ici « d'autosolo ».

LES PRÉTENTIONS D'UBER EN PRENNENT POUR LEUR RHUME

Récemment, lors de son passage à Montréal, David Plouffe, conseiller principal d'Uber, affirmait que l'arrivée d'UberX allait aider à désengorger le centre-ville de Montréal, que les gens allaient délaisser leur auto pour prendre un service de transport de personnes par voiture.

Il semblerait qu'une partie des usagers du transport en commun vont aussi délaisser l'autobus ou le métro pour le service de transport de personnes. Alors, y a-t-il vraiment un gain ici dans la lutte à la congestion routière?

http://www.newswire.ca/en/releases/archive/ September2015/25/c1090.html

À New York, les problèmes de congestion routière ont augmenté depuis l'apparition d'Uber sur les routes.

http://qz.com/449600/uber-is-slowing-down-new-york-city-but-slowing-down-uber-wont-fix-the-problem/



ANNEXE 3 LISTE TRÈS INCOMPLÈTE DES JURIDICTIONS QUI TIENNENT TÊTE À UBER

- VILLE CANADIENNES
 Calgary, AB
 Vancouver, BC
- VILLES AMÉRICAINES
 Anchorage, AK
 Portland, Oregon
 Eugene, Oregon
 San Antonio, TX
 Panama City Beach, FL
 Auburn, AL

- ESPAGNE
- ALLEMAGNE
- FRANCE
- THAÏLANDE
- · AFRIQUE DU SUD
- PAYS-BAS
- CORÉE DU SUD
- L'ÉTAT DU NEVADA