

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

Consultation sur l'industrie du transport par taxi

Février 2016

Mémoire



293 Strasbourg • DDO • Qc • H9G 1R9
514 • 571 • 7611

Présenté à

Commission parlementaire
sur le transport rémunéré de personnes par automobile

Ministre: M. Jacques Daoust

Par: L'Association des limousines du Québec

Monsieur le ministre,

Nous vous remercions,
de nous écouté et de vous intéressez aux enjeux qui heurtent l'industrie du taxi. Celle-ci
est bien plus importante socialement qu'il ne peut y paraitre.

TABLE DES MATIÈRES

4	Leadership et structure organisationnel
5	Imputabilité gouvernementale
7	Effet à contre courant
8	Responsabilité sociale
9	Désinformation
11	Qualité des services
13	Prise de conscience
14	Comparaison
14	Recommandations
15	Conclusion

Leadership et structure organisationnel

Uber nous démontre hors de tout doute que; lorsqu'il y a UNE tête dirigeante, lorsqu'il y a des ressources financières importantes, lorsqu'il y a des gestionnaires professionnels, on peut révolutionner une industrie.

Selon le revenu Québec il y a plus de \$700M généré par l'industrie du taxi au Québec, donc la ressource financière est disponible. Mais nous n'avons aucun outil pour récupérer les sommes nécessaires pour former **une équipe de gestion et de développement professionnelle**. Depuis l'abolissement des ligues de taxi, l'association volontaire mobilise de petit groupe pour des problématiques ponctuelles ou bien par regroupement ethnique. Pour ce qui est de mettre des moyens financiers en commun c'est une utopie.

Il faut que le gouvernement instaure un moyen de prélèvement de fond dans l'industrie pour pouvoir engager des gestionnaires développeurs **professionnels reconnus** pour restructurer et dynamiser l'industrie du taxi.

Dans la rencontre du 8 juillet deux groupes vous ont soulevé une problématique, qui ma foi, pourrait servir de solution tant aux doléances de chacun, que de solution financière. Je m'explique, la clientèle voudrait que tous les taxis acceptent les cartes de crédit/débit et de l'autre côté les propriétaires et chauffeurs se plaignent du coût exorbitant. Si on instaure un guichet unique pour tous les taxis du Québec pour les cartes de crédits/débits et l'obligation d'y adhérer, le coût d'opérations en sera ridiculement bas ce qui ne rebutera plus les chauffeurs à accepter ce mode de paiement et satisfera la demande du public. De plus à ce coût très bas nous ajoutons un pourcentage raisonnable qui serait dédié au fond de gestion, l'industrie pourrait bénéficier d'une équipe du tonnerre. Si du \$700M il y a 50% qui est payé par cartes et qu'il y a 1% dédié au fond de gestion cela représenterait \$3,5M, intéressant!

Imputabilité gouvernementale

Dans le conflit qui oppose Uber au taxi nous entendons beaucoup parler des permis de taxi à \$200,000.00.

Pourquoi ces permis valent-ils autant?

L'offre et la demande, on achète une job, l'encadrement législatif le favorise.

Donc toute décision qui pourrait être prise maintenant ou dans le futur par le gouvernement qui ferait chuter la valeur des permis, lui en serait directement imputable!

Un peu d'histoire,

La mise en œuvre du plan de rachat au début des années 1980 pouvait paraître à contre courant, au moment où la tendance était nettement à la déréglementation dans à peu près toutes les industrie. Le secteur des transports n'échappait pas à cette vague de déréglementation, on n'a qu'à penser au transport aérien ou routier.

Pourtant le plan de rachat s'inscrit clairement dans une perspective de réglementation, s'appuyant sur le fait qu'un contrôle continu est essentiel au bon fonctionnement de l'industrie du taxi. L'expérience américaine de déréglementation semble d'ailleurs nous le confirmer.

Théoriquement, la déréglementation d'une industrie amène plusieurs effets positifs dont les principaux sont une augmentation de la productivité, l'éviction du marché des compagnies inefficaces, des innovations, la rationalisation des coûts et une baisse dans les prix. La théorie a néanmoins ses exceptions et l'industrie du taxi semble être l'une d'entre elles.

En effet, la déréglementation du taxi dans les villes américaines qui l'on tenté a été un échec à plusieurs points de vue. L'expérience américaine à ce chapitre est très bien documentée et donne une bonne idée des particularités du taxi qui rendent la déréglementation de cette industrie peu viable. Par exemple, Seattle, San Diego, Sacramento.

Les moyens nécessaires à l'exploitation d'un permis de taxi se limitent principalement à une automobile, un taximètre et un lanternon, un investissement peu élevé comparativement à d'autre secteur économiques. Cette particularité se traduit par une forte augmentation du nombre "d'unité de production" lorsqu'on dérègle cette industrie. Les villes américaines ont vu le nombre de taxi croître considérablement à la suite de la déréglementation.

Une augmentation considérable du nombre de permis en circulation diminue automatiquement la productivité dans l'industrie. En effet, sauf dans le cas d'une ville soumise à une croissance accélérée, la demande de service-taxi est très stable et change peu d'année en année. Une hausse substantielle du nombre de permis, comme c'est le cas après la déréglementation, oblige un plus grand nombre de chauffeurs à se partager un marché restreint. cela a comme résultat de diminuer le nombre de courses qu'un chauffeur peut espérer faire dans une journée.

Cette baisse de productivité a comme conséquence la diminution substantielle du revenu des chauffeurs. Les villes américaines ayant procédé à la déréglementation du taxi ont vu les tarifs augmenter de 30 à 70%, affectant d'autant plus la demande en service et la productivité du chauffeur. À ce sujet, l'international Taxicab Association conclut que:

"The higher prices in deregulated cities are an indication that the theory of deregulation does not always apply to a transportation industry"

De plus, tout indique que malgré la hausse généralisée des tarifs, les revenus des chauffeurs de taxi ont diminué après la déréglementation.

Pour le Québec une déréglementation aura les même effets négatifs.

Dans les années 1980 le Gouvernement, après le rapport Bossé et la commission parlementaire sur le projet de réforme du taxi en 1983, a opté pour légiférer et encadrer le plan de rachat des permis de taxi A-11. Le rachat a été entièrement payé par les propriétaires restants. Le plan de rachat 10/10. De plus le Gouvernement a autorisé la mise en garanti du permis pour emprunt bancaire, ce qui n'existait pas avant. Les deux facteurs combinés a créer l'augmentation du prix des permis.

Il aurait été possible à tout ces nouveaux détenteurs de permis, d'au lieu de se comporter comme des citoyens responsable et respectueux des Lois et règlements de travailler en dehors des normes réglementaires, comme de nouveaux venus le font maintenant. Mais tous les propriétaires de permis actuel ce sont comportés en **honnête citoyens corporatifs**, tel que le Gouvernement l'exigeait.

Le Gouvernement a aussi encaissé des impôts sur chacune des transactions des permis qui dégageaient un gain en capital, cela sans jamais s'en plaindre, donc le Gouvernement a profité largement de cette inflation du prix des permis.

Aujourd'hui, changer la politique du transport par taxi qui affecterait la valeur des permis dont le Gouvernement a bénéficié, serait immorale.

Au moment du plan de rachat le gouvernement du Québec, suite au rapport Bossé et la commission parlementaire, a statué que même si le plan de rachat atteignait son objectif de racheter 2000 permis le ratio habitant/taxi n'atteindrait pas tout à fait son objectif. C'est pourquoi le Gouvernement du Québec via son ministre des transports, Marc Yvan Côté, a créé un moratoire pour le territoire A-11, visé par le plan de rachat, et c'est engagé formellement à ne pas émettre aucun autre permis tant et aussi longtemps que le ratio de 800 habitants/ taxi ne serait pas atteint. Nous sommes encore très loin de cet objectif.

Cette commission çà aurait un grand intérêt à demandé à la commission des transports du Québec de lui expliquer tout le sérieux des études et analyses socio-économiques qu'elle doit faire lorsqu'il y a des demandes d'émission ou de retrait de permis ou de modification de territoire dans les autres agglomérations du Québec, ce sont des exercices exhaustifs.

Effet à contre courant

Il y a dichotomie entre la vision de Uber X et celle du premier ministre Philippe Couillard. M. Couillard semble, depuis son retour de Paris, avoir pris le tournant vert, par contre les environnementalistes sont tous d'accord que, pour reverdir un milieu urbain il faut DIMINUER le parc de véhicule et optimiser l'efficacité du transport public. Uber X fait exactement le contraire, ils incitent les chauffeurs d'Uber X à garder leur véhicules pour donner du service à temps partiel, donc garder des véhicules de transport public réellement sous utilisés. M Guillemette, au 98,5 FM avec Paul Arcand le 11 février 2016, a dit qu'il y avait 8000 chauffeurs Uber X pour environs 450,000 courses par mois, cela équivaut à 1,875 courses par véhicule Uber X / jour c'est un scandale environnementale. Les taxis de Montréal ont un rendement de déplacement beaucoup plus élevé, environs de 15 à 20 courses par jour et, plus il sera élevé mieux l'environnement se portera.

Responsabilité sociale

Nous pouvons constater, qu'Uber est un citoyen corporatif sans aucun scrupule, depuis son arrivé, bien que le bureau du taxi l'ai avisé qu'il y avait des règles à suivre au Québec et à Montréal en particulier, ils ont ignoré avec arrogance ces avis. Il utilise des moyens dérivés pour ne pas rembourser taxes et impôt au Québec, au Canada. M Guillemette, à la même entrevue avec Paul Arcand n'a pu répondre clairement à la directe et simple question, combien d'impôt Uber a-t-il payé? Même si l'interviewer la répété avec insistance.

De l'autre coté revenu Québec dépense une fortune pour implanter des MEV dans les taxis pour faire une vérification exhaustive des montants déclarés. Quand TOUS les propriétaires et chauffeurs de taxis du Québec ont maintenant leur numéro de TPS/TVQ. Par conséquent remboursent les taxes perçu et payent leur impôts.

Uber X avec sa politique de tarification variable démontre-t-elle un soucis de transparence envers ses utilisateurs? Comment une société peut confier ses déplacement public à un service auquel elle aura l'estimé de ses coût qu'au moment du besoin? C'est un non sens dans une société, spécialement qui est en mode austérité. C'est une politique capitaliste pur qui ne tient que comme valeur social, la rentabilité de ses actionnaires.

Elle déclare que ses chauffeurs son des travailleurs autonomes. Si tel était le cas chacun des entrepreneurs aurait le devoir d'encaisser lui même le montant de la course et par la suite de payé ses charges, c'est à dire, faire la gestion de son entreprise. Mais ce n'est pas la politique d'Uber, ici encore une fois il joue sur les mots, car il est évident que si les chauffeurs étaient déclaré employé, Uber aurait toutes les charges sociales à assumées. Encore une politique d'évitement de bon citoyen corporatif. Est-ce que Uber a bien expliqué ces implications lors du recrutement des dit chauffeur, c'est à dire qu'ils auront les charges social de l'employeur et d'employé à assumé? Ils auront peut-être de grande surprises lorsqu'ils feront leur déclaration d'impôt de 2015.

En utilisant des véhicules immatriculés promenade ils évitent de contribuer à leur juste part au programme social Québécois, puisque la SAAQ estime la valeur imputable à la portion assurance de l'immatriculation d'un véhicule commercial, à une charge beaucoup plus importante qu'à un véhicule de promenade à cause de la nature d'utilisation du véhicule. à titre d'exemple:

Lincoln Town car	Promenade	Taxi	
contribution d'assurance SAAQ	\$63,68	\$717,95	soit; \$654,27 de plus.

Lors de son implantation au Québec Uber gardait 15% de la valeur de la course, dans un reportage du journal de Montréal du samedi 6 février 2016, nous apprenons que cette redevance était rendu à 25%, soit une majoration énorme, est-ce un comportement abusif?

Désinformation

Il faut arrêter de faire de la désinformation en utilisant des termes qui semblent à la mode mais qui sont dénué de connotation relative à leur emploi.

Économie de partage: le partage serait d'assumé des coûts d'un produit ou service équitablement, sans notion de profit. Ce n'est pas le cas.

Co voiturage: Le co voiturage c'est lorsque le conducteur décide des coordonnées de départ et destination et qu'un passager s'adapte à cette contrainte et que les coûts sont partagés équitablement, sans aucune notion de profitabilité.

Dans le cas où le passager décide des coordonnées de départ et destination, de surcroit avec une notion de profitabilité peu importe son importance, c'est du transport de personne rémunéré - TAXI

Monopole: (*n.m.*) Concession légal ou de fait qui permet à une personne ou à une entreprise de dominer un marché.

À Montréal (A-11) il y a 4000 entreprises qui se battent quotidiennement pour survivre, c'est tout à fait l'inverse du concept de monopole.

Dans le cas du taxi au Québec on parle de, contingentement: (*n.m.*) Fait de continger, de limiter la circulation des marchandises ou services.

Le contingentement par agglomération permet d'assurer la disponibilité d'un service adéquat dans chacune des régions du Québec et une pérennité.

Nouvelle technologie: La technologie n'est pas si innovatrice qu'il y paraît, elle existe déjà chez certains intermédiaires de service, qui n'ont pas utilisé cette nouveauté pour se soustraire aux Lois et règlements. Donc elle ne change pas la nature du taxi, elle n'est qu'un outils facilitateur.

Si un trafiquant de drogue décidait d'utiliser une application formidable pour gérer les commandes et des drones pour faire la livraison de la drogue, cela serait novateur et révolutionnaire. Est-ce que cela lui permettrait de se soustraire au Lois? Est-ce que cela rendrait la drogue légale au Canada?

Dumping: (*mot anglais*) Fait de vendre un produit (ou service) à l'étranger moins cher qu'il n'est vendu là où il est fabriqué, afin de décourager la concurrence. Au Canada n'y a-t-il pas des Lois anti dumping?

Qualité des services

- Qu'est-ce que l'industrie du taxi doit mettre en place afin de rendre l'expérience de transport par taxi efficace et agréable pour le client?

Le chauffeur est au centre de l'expérience taxi. Pour avoir une expérience agréable il faut un chauffeur heureux. Pour avoir un chauffeur heureux il faut qu'il se sente en sécurité, ait un salaire convenable et une perspective d'avenir sécurisante. Pourquoi une perspective sécurisante? Pour changer sa dynamique d'approche de son travail. Car en ce moment il ne pense qu'à aujourd'hui puisque demain est incertain. Il faut l'amener à penser à semer pour récolter demain.

Il faut mettre en place des mécanismes de reconnaissance de l'excellence. Il faut créer une fierté d'être meilleur. Un système d'évaluation du service qui permettra aux chauffeurs qui excellent d'avoir droit à des niches de marché plus lucratives, par exemple.

Les nouvelles technologies le permettent, et elles n'ont pas fini de nous étonner. Individuellement aucun chauffeur n'y arrivera, il faut le faire globalement.

- Est-ce que vous jugez que la tarification est bien adaptée pour permettre la croissance de l'industrie du taxi?

Il serait souhaitable qu'une étude indépendante évalue les impacts réels de la modulation des tarifs pour déterminer de son impact sur l'intérêt public.

Une étude professionnelle pourrait déterminer le tarif exact pour optimiser la rentabilité de l'industrie.

Il ne nous semble pas normal que le même tarif soit appliqué uniformément à la grandeur du Québec, le type de service de transport offert en milieu urbain, de banlieue ou rural est très différent, les tarifs devraient être adaptés à leurs milieux.

Il nous semblerais normale que les tarifs puissent être modulé selon le volume d'achalandage ou une spécificité particulière. (jour - nuit - fin de semaine) avec des paramètres encadrés par la CTQ pour protéger la population.

- Est-ce que l'ont doit d'encadrer la formation?
La formation est la base du succès. Nous favorisons une formation initiale beaucoup plus élargie. Une formation de type DEP ou AEP.
Pourquoi? Pour que les candidats qui s'investirons dans cette formations le fasse avec une vision à long terme. Qu'ils se sentent de réels professionnels et reconnus comme tel par l'excellence du service qu'ils offriront. Cette formation devra être encadré comme tout autre formation du diplôme d'étude professionnel.

Nous nous interrogeons sur la tolérance, d'avoir accepté, un tant soit peu, qu'une multinationale qui prône une politique Libertarienne, pendant plus d'un an?

- A ne respecter aucune Lois ou règles établi, qui gère le type d'activité qu'ils viennent implanter.
- A ne respecter aucun principe de participation social sur lequel tout notre système économique repose.
- A ne respecter la paix social en propageant des termes tordus et sans fondement approprié pour se donner un semblant de légitimité en trompant l'opinion publique.
- Qui par sa dynamique structurelle favorise la multiplication du parc automobile en utilisation non optimum, contraire au principe environnemental.

Le tout, seulement basé sur l'utilisation d'une nouvelle technologie.

Cela ne fait pas de sens. De plus ce type de technologie est déjà en développement et implanté dans le même type d'activité commerciale.

Cette multinationale veut maintenant que la société Québécoise s'adapte à elle! Il nous semble qu'elle devrait s'adapté aux Lois, règlements et principe sociaux qui sont chers au Québec.

Cela est possible de conjuguer modernisme et respect des valeurs sociales Québécoises et de faire faire un bond important dans le 21^{ème} siècle à une industrie qui a pris du retard dans son développement.

La preuve **TÉO** ! (Taxi *É*lectrique Optimisé)

- Respecte les Lois et règlements en vigueur.
- Respecte et contribue au tissu social du Québec tant fiscalement, que du développement professionnel de ses travailleurs.
- De surcroit il développe la valeur environnementale du Québec tant par l'*électrification* d'un transport public, que par l'optimisation de l'organisation du travail, qui fera en sorte de diminuer l'utilisation de véhicule excédant la demande. Un principe environnemental positif.

TÉO n'a rien à envier technologiquement et va encore plus loin socialement et environnementalement. C'est la preuve que l'on peut implanter le modernisme tout en respectant les Lois et les travailleurs.

Prise de conscience

Au sommet sur le taxi du 8 juillet 2015, l'industrie traditionnelle à pris conscience de son retard et prend acte. Les intervenants sont en actions vers la modernité technologique tout en respectant les Lois et règlements. Juste pour cité un exemple, le plus gros intermédiaire, Taxi Diamond, à déjà une application fonctionnelle, qui respecte les critères légaux et qui, les chauffeurs et elle même, contribue à leur juste valeur aux charges sociales, ainsi supportant l'économie Québécoise.

Si il faut adapter certaine contrainte règlementaire pour y adapter les nouvelles technologie et développement économique, soit. Mais pas au détriment des principes qui régissent, le contrôle de l'industrie, ni et surtout pas l'intégrité de ses acteurs qui ont, eux, respecté honnêtement les Lois et règles édicté par le gouvernement.

Comparaison

Il faut être excessivement prudent avec les comparaisons.

Dans un premier temps il ne faut pas être biaisé et ne sélectionner qu'un certain type d'architecture commerciale.

Deuxièmement il faut être rigoureux sur les différentes législations en vigueur dans chacun des endroits et aussi être respectueux de l'historique du développement de chacune des industries.

Il faudrait peut-être prendre en considération tout les heurts sociaux, commun mondialement, dans une grande majorité des endroits où Uber s'implante. Il devrait avoir de la part du gouvernement Québécois une prise de conscience d'impacte sociale. Ce ne peut être que des revendications locales quand partout c'est pareil malaise. Lorsque les taxis de Londres, qui sont réputés pour être La référence de qualité de service, sont en crise cela indique la pertinence d'une réflexion profonde.

RECOMMANDATIONS

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

- Oui, les normes doivent s'appliquées à tous.
- Les normes devraient avoir la souplesse nécessaire pour améliorer la sécurité des usagers.
- La formation est au cœur de l'amélioration du service à la clientèle, donc obligatoire pour tout transport rémunéré de personne.

2. L'amélioration des services offert à la clientèle.

- Il y a déjà beaucoup de compétitivité, dans l'agglomération A-11 de Montréal il y a 4000 entreprises/taxis et 15 intermédiaire en service en constante compétitions. La compétitivité doit-être fait sur la qualité de service avec des tarifs égaux et non pas basé sur des tarifs différentiel sans égard à la qualité.
- La clientèle du transport adapté est très sensible aux services reçu, elle doit donc être assuré de recevoir un service professionnel, par des chauffeurs formés adéquatement.
- Oui, la population pour avoir confiance dans un service doit pouvoir compter sur des coûts connus et constants pour avoir une saine planification de ses déplacements

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

- Selon les études passées il avait été établi qu'un ratio de 800 habitants/taxi serait équilibré, nous en sommes loin. L'équilibre assure la qualité de service.
- Le marché secondaire se régie par les législations mis en place. Donc tout changement affectant celui-ci devra être compensé à sa juste valeur.
- Ce n'est pas au gouvernement de s'adapté, l'équité passe par l'assujettissement des différents acteurs aux normes en vigueurs.

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

- Les nouvelles technologies ne sont pas de nouveaux modèle d'affaire, elles sont des outils qui facilite les opérations. Elles ne change pas la nature de celle-ci. Donc elles doivent s'imbriqué à la nature de l'emploi.
- L'adaptation règlementaire doit favoriser l'implantation des nouvelles technologies. Il faut resté conscient que les technologies changent de plus en plus rapidement, donc il faut pensé à une dynamique adaptative pour ne pas retardé le développement, toujours en gardant comme objectif que ce sont des outils et non l'essence de l'industrie.

Conclusion

Nous sommes en accord avec le modernisme et les nouvelles technologies.

Mais nous sommes contre le libertarisme à outrance et contre le non punissement des contrevenants aux Lois et règles de notre beau système social.

Donc Uber et autre entreprises sont les bienvenue dans l'industrie du Transport Rémunéré de personnes à condition qu'elles suivent les Lois, Règlements et valeurs sociales du Québec. Puisque c'est démontré que de conjuguer, le modernisme et l'encadrement existant c'est possible.

