CTE - 024M
C.P. – Transport
rémunéré de personnes
par automobile

MOBILITÉ DURABLE ET RESPONSABLE

MÉMOIRE À LA
COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT
ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

www.rtam-metallos.ca

MÉMOIRE

MOBILITÉ DURABLE ET RESPONSABLE

Regroupement des travailleurs autonomes Métallos (RTAM)

MISE EN GARDE

Si un transporteur illégal souhaite discuter avec le gouvernement du Québec d'une révision de l'encadrement légal du transport rémunéré de personnes, le gouvernement doit poser comme prérequis à la discussion le respect des lois en vigueur. Ce prérequis n'étant pas rencontré par certains acteurs du transport rémunéré de personnes, le RTAM-Métallos tient à affirmer qu'il ne souhaite pas, par sa participation au présent exercice de consultation, cautionner le transport illégal.

Table des matières

À PROPOS DU RTAM-Métallos 1

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS 2

INTRODUCTION 5
SURVOL DE L'INDUSTRIE DU TAXI AU QUÉBEC 7
UNE QUESTION DE COÛTS ET NON D'INNOVATION 7
EN CINQ POINTS 8

LE MAINTIEN DES RESPONSABILITÉS DE L'ÉTAT POUR ASSURER LA SÉCURITÉ DES USAGERS 9
ÉTENDUE DES NORMES DE SÉCURITÉ 9
DEGRÉ DE COERCITION DES NORMES DE SÉCURITÉ 10
FORMATION EXIGIBLE 12

L'AMÉLIORATION DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE 14
COMPÉTITIVITÉ ET AMÉLIORATION DES SERVICES 16
TRANSPORT ADAPTÉ 21
PROTECTION DU CONSOMMATEUR ET TARIFICATION 22

LA MISE EN PLACE D'UN ENVIRONNEMENT D'AFFAIRES ÉQUITABLE 27
MARCHÉ FERMÉ OU MARCHÉ OUVERT ? 27
MARCHÉ SECONDAIRE DES PERMIS 29
STRUCTURE D'AFFAIRES ÉQUITABLES 32

L'ÉMERGENCE DE NOUVEAUX MODÈLES D'AFFAIRES FACILITÉE PAR L'ARRIVÉE DES NOUVELLES TECHNOLOGIES 35

AUTRES NÉCESSITÉS POUR L'INDUSTRIE 37
LA NÉCESSITÉ DE LA RECONNAISSANCE PROFESSIONNELLE 37

ANNEXE 1 — UBER SOUS SURVEILLANCE DE PAR LE MONDE i
PAYS (ET VILLES) OÙ LE SERVICE UBER EST ILLÉGAL, EN VOIE DE L'ÊTRE OU L'A ÉTÉ i
PAYS (ET VILLES) OÙ LE SERVICE UBER EST L'OBJET D'ACTIONS POLITIQUES ii
COMMUNAUTÉS NATIONALES OU LOCALES AYANT ADOPTÉ DES LOIS ET RÈGLEMENTS AFIN QUE LES SERVICES D'UBER ET DE LYFT SOIENT SOUMIS AUX MÊMES RÈGLES QUE DES VOITURES TAXI. ii
PAYS (ET VILLES) OÙ DES ACTIONS JUDICIAIRES SONT EN COURS OU ONT ÉTÉ MENÉES CONTRE UBER iii

ANNEXE 2 — DE NOMBREUX INCIDENTS RÉPERTORIÉS AVEC UBER v
Conduite mortelle v
Agressions v
Harcèlement et agressions sexuelles v
Séquestrations vi
Antécédents criminels vi
Conduites avec facultés affaiblies vii

À PROPOS DU RTAM-Métallos

Le Syndicat des Métallos, affilié à la FTQ, est le plus important syndicat du secteur privé au Québec. Il regroupe plus de 60 000 travailleurs et travailleuses de tous les domaines économiques. Parmi eux, des travailleurs autonomes qui, n'étant pas salariés au sens de la loi et ne pouvant ainsi se syndiquer, ont choisi librement de se réunir depuis plus de 15 ans au sein du Regroupement des travailleurs autonomes Métallos (RTAM-Métallos), affilié au Syndicat des Métallos.

Le RTAM-Métallos compte près de 5 000 membres issus principalement de l'industrie du taxi de partout au Québec mais aussi du camionnage. Le RTAM-Métallos est la plus importante organisation de représentation des chauffeurs et propriétaires de taxis et de limousines du Québec. En plus d'offrir plusieurs services à ses membres dans le but de réduire les coûts d'exploitation, il intervient régulièrement sur les enjeux économiques et sociaux ainsi que sur des projets de politiques publiques liés à l'amélioration des professions. Le RTAM-Métallos travaille de concert avec les autorités afin d'améliorer la qualité des services et la sécurité des chauffeurs/propriétaires.

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

La présente section a pour but de résumer les recommandations émises par le RTAM-Métallos dans ce mémoire.

Le maintien des responsabilités de l'État pour assurer la sécurité des usagers

- Interdiction de transporter des personnes contre rémunération sans détenir un permis de classe 4 C.
- Établissement d'un Programme d'évaluation des véhicules taxis (PEVT) ainsi que d'un comité de discipline sous la supervision de la Commission des transports du Québec (CTQ).
- Mise en place de règles claires en matière d'inspection mécanique des véhicules de transport adapté.

L'amélioration des services offerts à la clientèle

- Formation obligatoire à l'ensemble du Québec.
- Mise en place d'un examen pratique de comportement, de conduite et de français.

La mise en place d'un environnement d'affaires équitable

- Soutien gouvernemental aux applications mobiles québécoises existantes.
- Obligation pour Uber de déposer un projet-pilote comme prévu à la loi.
- Obligation pour Uber de détenir un permis d'intermédiaire en service de transport de personnes par taxi.
- Obligation pour tous les transporteurs de personnes contre rémunération de détenir des permis valides, un numéro de TPS et de TVQ et de munir leurs véhicules d'un taximètre.
- Obligation d'installer un Module d'enregistrement des ventes (MEV) pour tous les propriétaires de taxis, sous l'égide de Revenu Québec, devant être relié à un taximètre, une imprimante à reçus, et à une application mobile permettant le paiement autant par carte de crédit, de débit ou comptant.
- Augmentation des amendes pour toute personne transportant illégalement des personnes contre rémunération : suspension immédiate du permis de conduire et amende de 1250 $ pour le chauffeur ; suspension du droit de circuler pour trois mois et amende de 2500 $ pour le propriétaire du véhicule, tel que la loi le prévoyait jusqu'en 2002.
- Uniformisation des systèmes de contrôle en matière de transport adapté.
- Inspection obligatoire des véhicules de transport adapté.

L'émergence de nouveaux modèles d'affaires facilitée par l'arrivée des nouvelles technologies

- Première règle de protection du consommateur : maintien de la définition du covoiturage dans la loi. Aucune variante permise : pas de covoiturage « commercial », ni « urbain », ni « rémunéré ». Du transport rémunéré, c'est du transport rémunéré partout au Québec.
- Obligation de respecter la structure tarifaire établie par la CTQ sur l'ensemble du territoire québécois pour l'ensemble des transporteurs de personnes contre rémunération.
- Affichage obligatoire du tarif fixe et du permis du chauffeur et de la voiture pour la clientèle dans chaque véhicule.
- Possibilité pour la CTQ de fixer des tarifs différents par agglomérations de taxi et, pour la région métropolitaine de Montréal, par secteurs d'agglomérations de taxi ainsi que par blocs d'heures, mais interdiction de spéculation tarifaire modulée sur l'achalandage.
- Affichage obligatoire sur tout véhicule de transport de personnes contre rémunération d'une signature extérieure ou dôme d'identité et facilement reconnaissable par le public.
- Accès obligatoire de l'État aux données numériques de chacun des transporteurs afin d'éviter l'évasion fiscale ; mesure obligatoire de protection des renseignements personnels issus de ces données.
- Vérification des antécédents criminels par des corps policiers de chacun des chauffeurs effectuant du transport de personnes contre rémunération.
- Reconnaissance de la double-responsabilité du gouvernement dans le marché secondaire des permis avec l'établissement de quotas par agglomérations : plan de rachat des années 80 et loi de 2001.
- Réalisation d'une étude d'impact économique avant tout changement aux politiques publiques, à la loi ou à la réglementation existante pouvant avoir un effet sur la valeur des permis.
- Si le gouvernement souhaite baisser ou abolir les quotas : plan de rachat à la valeur actuelle du marché secondaire.
- Si le gouvernement souhaite maintenir les quotas, les transporteurs illégaux devront se procurer des permis à la valeur du marché secondaire ou plier bagage.
- Établissement des quotas en concordance avec une étude sur l'état de l'offre et de la demande en matière de transport rémunéré de personnes au Québec et en concordance avec les volontés gouvernementales en matière de mobilité durable et d'écoresponsabilité.

Autres nécessités pour l'industrie

- Pouvoir étendu à la CTQ de suspension ou de révocation d'un permis d'intermédiaire en service de transport par taxi.
- Renouvellement du principe de non-discrimination : le refus de faire une course est la pire des infractions.

- Adoption d'un principe de reconnaissance professionnelle pour les chauffeurs et propriétaires de taxis effectuant du transport de personnes contre rémunération dans une association professionnelle à cotisation obligatoire.
- Reconnaissance du RTAM-Métallos par le gouvernement comme association professionnelle.
- Établissement d'une norme ou code de conduite, dont des normes de gestion des applications mobiles permettant de noter le véhicule et le chauffeur.
- Représentations à la Table de concertation sur l'industrie du taxi au Québec.

INTRODUCTION

Le RTAM-Métallos remercie le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports, Jacques Daoust, pour la présente invitation à la commission parlementaire sur le transport rémunéré de personnes par automobile.

Notre organisation prend bonne note que le souci du gouvernement dans cet exercice de consultation est de « déterminer des éléments de l'encadrement » en vue « de mettre en place un environnement d'affaires équitable, compétitif et innovant » tendant à « l'élimination de l'évasion fiscale ».

Les chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines ne sont pas contre l'innovation, que celle-ci soit technologique ou non. Ils ne sont pas non plus contre le changement.

Ils luttent à l'heure actuelle contre un modèle d'affaires qui fait peser sur eux une concurrence déloyale en refusant de se rendre compétitif dans le respect des lois, tout comme 170 autres compagnies de taxi québécoises. Ils sont contre un modèle qui cache son incapacité à se rendre compétitif derrière la critique d'un « monopole », manquant de respect envers nos lois et notre société. Ils sont aussi contre un modèle d'affaires dont le seul véritable avantage concurrentiel repose sur le non-respect de ces mêmes lois et dont la principale innovation réside dans la capacité à faire accepter cette illégalité.

Il est facile d'être populaire lorsqu'on offre un tarif moins élevé. Et il est facile d'offrir un tarif plus bas que ses concurrents lorsqu'on ne respecte pas les mêmes règles qu'eux. Quel formidable avantage concurrentiel peut-on se donner lorsqu'on ne paie pas les mêmes impôts que tous ses concurrents, les mêmes taxes, les mêmes assurances commerciales, les mêmes permis ; qu'on ne suit pas la même formation ; ne subit pas les mêmes vérifications d'antécédents, les mêmes inspections, les mêmes entretiens ; que l'on ne respecte pas la tarification en vigueur ou qu'on ne paie pas ses chauffeurs de façon décente.

Le taxi fait partie intégrante du cocktail de transport public. C'est un service privé de transport rémunéré de personnes complétant l'offre de transport public et il est essentiel à notre économie. C'est pourquoi comme société, nous nous sommes donné des lois en matière de transport rémunéré de personnes. Ces règles existent pour des raisons : assurer la sécurité publique, la qualité des services, ainsi que leur amélioration continue, la protection du consommateur et la confiance des usagers. Cela sous-entend aussi de contrer l'évasion fiscale, la tarification spéculative et d'assurer un revenu de vie décent à 22 000 pères et mères de famille qui consacrent leur vie professionnelle au cocktail de transport public.

Peu importe le domaine, la nouveauté ne fait pas le droit. La technologie, aussi nouvelle qu'elle soit, n'a pas plus inventé le principe du transport rémunéré de personnes que celui de covoiturage. Ceux-ci reposent sur des définitions acceptées de tous et régies par des lois qui sont le résultat de nos choix comme société.

En effet, en vertu de la loi, il y a covoiturage lorsque le chauffeur détermine la destination et que deux personnes ou plus partagent les coûts d'un même trajet sans aucune autre forme de rémunération. Autrement, c'est du transport rémunéré de personnes. Et pour offrir du transport contre rémunération, il faut un permis pour les chauffeurs ainsi que pour les propriétaires de véhicules. Une série de règles de protection du public et du consommateur encadrent alors chacun de ces permis. De plus, la loi prévoit aussi que les entreprises fournissant des services de publicité, de répartition et de géorépartition d'appels à ses propriétaires de véhicules détenant un permis de transport agissent en tant qu'intermédiaires en service de transport par taxi et doivent donc respecter toutes les obligations qui y sont rattachées. Bref, les transporteurs comme Uber tombent sous le coup de la loi.

En juin 2015, la loi a été modifiée pour permettre des projets-pilotes. Ceux-ci constituaient au fond la porte d'entrée réglementaire pour tous ceux qui s'estimaient trop nouveaux pour tomber sous le coup de la loi. Le ministre a accordé dans un décret adopté en novembre 2015 quatre projets-pilotes. À ce jour, Uber n'a toujours pas déposé de projet. Pourquoi ? Et ce faisant, pourquoi faut-il entendre Uber à nouveau et pourquoi une nouvelle consultation a-t-elle lieu aujourd'hui ?

En août 2015, le RTAM-Métallos a déposé un mémoire qui contient 17 recommandations portant sur la modernisation de l'industrie du taxi. Le mémoire que nous déposons aujourd'hui porte sur la réglementation. Le RTAM-Métallos espère que cette fois-ci sera la bonne et que l'actuel processus mettra un terme aux tergiversations sur les activités illégales d'une entreprise qui méprise les lois et les règles de notre société.

SURVOL DE L'INDUSTRIE DU TAXI AU QUÉBEC

L'industrie du taxi joue un rôle prépondérant dans l'offre de transport tant en milieu urbain que rural. C'est un service essentiel pour la population qui permet de réaliser à moindre coût des déplacements décidés à la dernière minute, parfois pour urgence. Dans les grands centres, le transport par taxi complète l'offre de transport public. Dans certaines régions où c'est la seule option, le transport par taxi devient de facto un transporteur public répondant aux besoins des citoyens et de l'État.

Complémentaires aux moyens de transport public, les services de taxi génèrent plus de 500 M$ de revenus par an au Québec[1], les deux tiers à Montréal seulement. Chaque année, c'est 70 millions de passagers qui sont transportés lors d'environ 50 millions de courses. Environ 8 000 voitures, 300 limousines et 22 700 chauffeurs permettent d'assurer le service par taxi dans l'ensemble du Québec. Si l'industrie était une seule et même entreprise, ce serait le 5e plus gros employeur du Québec. Il importe de protéger des emplois qui font vivre beaucoup de familles québécoises et de s'assurer que le Québec perçoit ou conserve sa juste part en redevances et retombées économiques.

« Chauffer un taxi », comme le veut l'expression consacrée, est une profession très réglementée. Il faut détenir une formation propre à la profession que l'on doit mettre à jour périodiquement. Les antécédents judiciaires sont vérifiés. Il faut avoir obtenu son permis de conduire de classe 4C, respecter les lois et réglementations (Loi sur le transport, règlements du ministère des Transports, ceux de la Commission du transport du Québec, SAAQ, etc.). Il faut aussi détenir un numéro de TPS et de TVQ et un permis de travail valide ainsi qu'appliquer les tarifs légaux fixés par la Commission des transports du Québec (CTQ). L'activité de ces chauffeurs est encadrée par le Code de la sécurité routière, la Loi concernant les services de transport par taxi, deux décrets (agglomérations de taxis et nombre de permis par agglomération), un règlement provincial, des règlements municipaux (BTM) ainsi que d'autres règlements propres aux intermédiaires.

UNE QUESTION DE COÛTS ET NON D'INNOVATION

Nous vivons à une époque où le symbole de la liberté individuelle est devenu le téléphone portable et où il est moins nécessaire que jamais de détenir un titre de propriété pour avoir accès à l'objet de cette propriété. Cela bouleverse de façon importante les fondements mêmes de l'économie. Le transport rémunéré de personnes n'échappe guère à ces changements. Mais la technologie ne reste au fond qu'un moyen et celle-ci n'opère que dans le monde virtuel. Bien qu'Uber cherche à se présenter au public comme si elle détenait un avantage technologique concurrentiel, ce n'est pas tout à fait le cas et de toute façon ce n'est pas le fond du débat.

[1] http://www.ledevoir.com/economie/actualites-economiques/295262/l-industrie-du-taxi-ne-roule-pas-sur-l-or-mais

En fait, il est surtout question de coûts. De là toute l'importance de faire respecter la sécurité publique et les lois, dont celles sur la protection du consommateur et sur la fiscalité. Il y a bien sûr un poids attribuable à ces règles dans le tarif légal d'une course de taxi. Ce poids, ce sont les choix de société que nous avons faits dans nos lois et règlements. Uber s'en déleste et cherche à faire perdurer sa situation pour en tirer profit le plus longtemps possible. Cela doit cesser. Et vite.

Les chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines sont aux prises avec une concurrence déloyale et à un refus obstiné d'Uber de respecter la loi, ce qui leur porte un préjudice sérieux et irréparable, affectant notamment le niveau de leur revenu et la valeur des permis. Uber et ceux qui en profitent tirent directement profit du non-respect de la loi et des règlements en vigueur au Québec. De plus, Uber ne se soumet pas aux nombreuses exigences légales, dont notamment à Montréal celles du Bureau du taxi. Ce dernier s'assure, pour la protection du public, de la vérification des antécédents des chauffeurs, de la réussite de la formation exigée, d'un résultat favorable des chauffeurs à des examens, d'un respect continu des règlements et normes applicables, du bon état et de la bonne marche des véhicules ainsi que des sanctions, amendes, inspection des chauffeurs, etc.

De plus, Uber porte atteinte à l'intérêt des consommateurs — visés par des majorations de tarifs en période de pointe — et à ceux de l'ensemble des Québécois qui sont en droit d'attendre d'une compagnie qu'elle paie son dû en taxes et impôts et se conforme aux lois en vigueur.

EN CINQ POINTS

Le présent document est divisé en cinq sections.

Nous détaillerons dans ce mémoire nos propositions à partir des quatre thèmes figurant à votre document d'information. Nous y ajoutons une série de propositions que nous jugeons nécessaires au bon fonctionnement de l'industrie du transport rémunéré de personnes.

Dans chaque partie, le RTAM-Métallos apportera les informations contextuelles qui s'imposent et fera ensuite des recommandations officielles au ministre des Transports, qu'il détaillera de façon pratique et applicable. Celles-ci ont toutes pour but de moderniser l'industrie du transport rémunéré de personnes et d'assurer un encadrement légal tenant compte de la responsabilité de l'État envers la population et ses travailleurs.

Les travaux du RTAM-Métallos ont été menés en consultant nos membres. Ils ont de plus été guidés par le souci exprimé par le ministre de voir l'industrie du taxi proposer elle-même des solutions de modernisation et de mobilité durable.

Bonne lecture.

LE MAINTIEN DES RESPONSABILITÉS DE L'ÉTAT POUR ASSURER LA SÉCURITÉ DES USAGERS

La Loi concernant les services de transport par taxi (LRQ, chapitre S-6.01) établit les règles applicables au transport rémunéré de personnes. Elle fixe les conditions pour l'obtention des permis de propriétaires, de chauffeurs et d'intermédiaires en service de transport par taxi. Elle prévoit aussi de nombreuses obligations en matière de service à la clientèle, de formation, de couverture d'assurance, de vérification des antécédents judiciaires, d'âge des véhicules ainsi que d'équipements obligatoires, de fréquence des vérifications mécaniques de même qu'au sujet de la tarification.

Cet écosystème réglementaire a pour but, justement, d'assurer la qualité des services, la sécurité publique et la protection du consommateur. Voilà trois principes qui nous apparaissent intouchables.

ÉTENDUE DES NORMES DE SÉCURITÉ

Le gouvernement se demande si « ces normes devraient être applicables à tout type de transport rémunéré de personnes ».

Pour le RTAM-Métallos, cela va de soi. Il n'existe pas de citoyens québécois ne méritant pas le même type de sécurité que les autres. Il n'y a pas de différences à établir selon que l'on soit riche ou pauvre, que l'on vive à Val-d'Or ou à Montréal, que l'on soit handicapé ou non, que l'on doive se faire transporter de nuit ou de jour, que l'on utilise de tels transports seuls ou avec d'autres. Ces normes, oui, doivent s'appliquer à tous sans exception. La loi répond à l'impératif de la sécurité publique, la première de toutes les responsabilités d'un gouvernement envers sa population.

Précisons que dans l'énumération effectuée dans le document gouvernemental, il manque la mention de la nécessité pour toute personne voulant transporter des gens contre rémunération d'obtenir un permis de conduire valide et approprié, soit le permis de classe 4C. Pourtant, ce permis est rattaché à des obligations particulières pour les chauffeurs qui en sont détenteurs, en fixant notamment une fréquence des examens médicaux ainsi qu'une tolérance zéro pour l'alcool au volant, etc.

De la même façon que le gouvernement n'autorise pas la conduite de camions lourds sans permis de classe 1, celui-ci devrait interdire le transport de personnes contre rémunération (pour tous types de véhicules et de transporteurs) sans permis de classe 4C.

En vertu de ces préoccupations, le RTAM-Métallos propose ce qui suit :

RECOMMANDATION 1
Que le gouvernement interdise de transporter toute personne contre rémunération sans un permis de classe 4C.

DEGRÉ DE COERCITION DES NORMES DE SÉCURITÉ

Le gouvernement se demande si « ces normes devraient être plus sévères ou plus souples ».

De l'avis du RTAM-Métallos, ces normes devraient être resserrées. En effet, puisque la sécurité des usagers est la responsabilité première de l'État, celui-ci ne devrait surtout pas assouplir ses règles. Lorsqu'on permet à une industrie de s'autoréglementer, la sécurité publique est toujours mise à risque. Quelle serait la responsabilité de l'État québécois si après avoir assoupli ses règles, des décès survenaient ? À cet égard, nous avons répertorié de façon non exhaustive pour la Commission sous l'annexe 1 plus d'une centaine de découpures de presse internationale où des chauffeurs d'Uber ont été mis en cause pour conduite mortelle, agression physique, harcèlement ou agression sexuelle, séquestration ou conduite avec facultés affaiblies.

Afin de maintenir la confiance du public dans la sécurité du transport rémunéré de personnes, le RTAM-Métallos estime que le ministère des Transports pourrait s'inspirer d'autres secteurs du domaine des transports. En effet, le RTAM-Métallos se déclare favorable à ce qu'un programme semblable à celui qui prévaut à l'heure actuelle dans l'industrie du camionnage (via la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds ou PEVL) soit établi pour l'industrie du taxi.

Un éventuel Programme d'évaluation des véhicules de taxi (PEVT) aurait pour avantage de répertorier les accidents, inspections et autres événements reliés à l'exploitation d'un véhicule destiné au transport rémunéré de personnes. À l'heure actuelle, seuls les antécédents judiciaires des chauffeurs sont validés à l'entrée, soit à l'obtention du permis, et lors des renouvellements. Un PEVT corrigerait cette anomalie et ferait en sorte que tous les acteurs de l'industrie aient le même niveau de responsabilités sur un enjeu aussi important pour la confiance du public. Avec des règles précises d'évaluation et de suivi du comportement des intermédiaires, propriétaires et chauffeurs de taxis et limousines par un code de déontologie se greffant à un éventuel PEVT, le gouvernement pourrait intervenir progressivement auprès de ceux qui ont des comportements à risque. Si ceux-ci se détériorent et que la gravité ou le nombre d'événements est trop important, l'intermédiaire, le propriétaire ou le chauffeur pourrait alors être avisé que son dossier est transmis à un comité de discipline ou à toute autre instance réglementaire jugée pertinente.

Aussi, le RTAM-Métallos juge que des règles d'inspection mécanique des véhicules adaptés pour les personnes à mobilité réduite doivent absolument être mises en place. En ce moment, les usagers comme les chauffeurs ne sont pas du tout à l'abri d'une catastrophe qui serait attribuable à une mauvaise inspection mécanique des véhicules de transport adapté. Beaucoup de véhicules laissent à désirer : les conséquences d'un ancrage ou d'un plancher qui cède mettent en danger autant l'usager que le chauffeur. Usagers et chauffeurs courent un risque qu'il faut contribuer à éloigner le plus rapidement possible.

Le RTAM-Métallos appuie donc l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec (ARUTAQ) quant à la nécessité d'introduire de nouvelles règles d'inspection pour ces véhicules et quant à l'importance d'augmenter les subventions pour l'entretien de ces mêmes véhicules.

En vertu de ces préoccupations, le RTAM-Métallos propose ce qui suit :

RECOMMANDATION 2
Que le gouvernement élabore et fasse appliquer une norme inspirée de la Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL) ainsi qu'un code de déontologie régissant les actes et comportements de tous les acteurs œuvrant dans le domaine du transport rémunéré de personnes au Québec.

Qu'un programme d'excellence soit également mis en place pour ces acteurs répondant à ces normes et n'ayant jamais manqué au code de déontologie.

Qu'un mandat soit confié à un organisme gouvernemental chargé de l'application de cette norme de former un comité de discipline, au sein duquel pourraient siéger des acteurs et représentants de l'industrie, afin d'analyser les plaintes que lui soumettent les usagers, la CTQ, la SAAQ ainsi que les autorités municipales et supramunicipales .

RECOMMANDATION 3
Que le gouvernement mette en place des règles claires au sujet de l'inspection mécanique des véhicules adaptés pour personnes à mobilité réduite.

FORMATION EXIGIBLE

Le gouvernement demande si « une formation devrait être exigée à l'ensemble des chauffeurs rémunérés de personnes par automobile ».

Nous répondons bien entendu par l'affirmative. Le RTAM-Métallos souhaite rappeler au gouvernement que cette formation est déjà exigée à l'ensemble des chauffeurs rémunérés de personnes par automobile dans une grande majorité de villes au Québec. Il n'est donc pas nécessaire de modifier la loi pour que chaque chauffeur transportant des personnes contre rémunération soit tenu de suivre une formation. Il suffit de faire appliquer cette loi et d'en étendre la portée d'application.

En revanche, le RTAM-Métallos est d'avis que la formation de base doit être mise à jour. En effet, celle-ci doit s'adapter à l'arrivée des nouvelles technologies telles que la géorépartition et les feuilles de route pour le transport adapté. De plus, un examen pratique comportant des mises en situation doit être mis en place afin de mesurer la maîtrise du français et de l'anglais, le comportement et la qualité de conduite des candidats-chauffeurs et propriétaires de voitures effectuant du transport de personnes contre rémunération. Ainsi, la langue, la qualité du service et la sécurité seraient garanties par cette évaluation. Cette formation doit de plus répondre aux besoins de clientèles diversifiées comme les personnes à mobilité réduite ou les personnes âgées. Il va de soi que toute modification apportée à la loi ou aux réglementations existantes ainsi qu'aux normes et pratiques doit faire partie d'une telle mise à jour. De plus, la reconnaissance d'une association professionnelle par le gouvernement du Québec pourrait permettre un suivi rigoureux de la formation par l'entremise de cette association.

Le métier de chauffeur a évolué au fil du temps. Il est passé d'un métier dit artisanal à un métier demandant plus de 150 heures de formation et exigeant l'équivalent de deux (2) journées de formation continue par année afin de maintenir le permis de chauffeur valide (pour Montréal). Afin d'attirer et de maintenir des candidats de qualité désirant œuvrer dans le domaine du transport rémunéré de personnes, le RTAM-Métallos juge qu'il faudrait évaluer la possibilité de reconnaître le métier de chauffeur de taxi par une attestation de formation professionnelle.

Le RTAM-Métallos souhaite attirer l'attention du gouvernement sur le fait que cette formation doit fournir les bons outils aux chauffeurs quant à leur obligation de remplir la fiche de vérification mécanique avant chaque quart de travail. Une formation adéquate à cet effet, qui permet à tous de mieux comprendre la portée et la signification de ce formulaire, constitue pour le public un gage de sécurité.

C’est pourquoi le RTAM-Métallos recommande au gouvernement du Québec de :

RECOMMANDATION 4
De rendre obligatoire sur l’ensemble du territoire du Québec une formation pour tout chauffeur transportant des personnes contre rémunération.

Mettre en place un examen pratique administré par la CTQ ou la SAAQ afin de mesurer la maîtrise de la langue française et anglaise, le comportement et la qualité de conduite des candidats-chauffeurs.

Mettre à jour la formation de base afin de s’adapter aux normes professionnelles, à la géorépartition, aux feuilles de route, aux besoins des clientèles âgées ou à mobilité réduite, aux nouvelles réalités commerciales et sociales ainsi qu’aux nouvelles lois et réglementations.
Pour Montréal ou toute autre juridiction où la formation continue serait exigée
— de s’assurer que les formations offertes répondent autant aux besoins des clientèles que des chauffeurs ;
–de créer un groupe de travail réunissant des représentants de l’industrie (incluant le RTAM-Métallos) et des clientèles, chargé d’évaluer la pertinence des formations offertes.
Que cette formation délivre une attestation de formation professionnelle à tous les candidats ayant réussi le programme exigé.

L'AMÉLIORATION DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE

Dans le document d'information de la présente commission, le gouvernement insiste sur le transport collectif et accessible lorsqu'il est question d'amélioration des services à la clientèle.

L'une des améliorations du service porte sur les innovations technologiques. Soulignons qu'il existe sur le marché québécois des applications mobiles faites au Québec, plus performantes et plus adaptées encore au plan technologique que le sont certaines applications mobiles de transporteurs illégaux. Leurs cartes GPS offrent des renseignements plus précis et plus fréquemment mis à jour sur les adresses, les sens des rues, les travaux, les changements aux feux de circulation, le trafic, etc. De nombreux intermédiaires ont développé au fil des ans de telles applications à fort prix.

Durant la dernière année et demie, le gouvernement du Québec a demandé à l'industrie du taxi de se moderniser en ce sens. Celle-ci s'est mise à la tâche engageant dans plusieurs cas des investissements substantiels. Il est important que le gouvernement du Québec continue de soutenir des entreprises d'ici, investissant et développant des innovations ici, pour transporter des personnes d'ici et contribuer ainsi à notre économie.

Ce qui manque le plus à ces innovations proprement québécoises, complètement tournées vers l'amélioration des services à la clientèle, c'est le soutien actif du gouvernement du Québec. Il ne suffit pas de prôner la modernisation de notre industrie, il faut la soutenir. Les innovations québécoises dans l'industrie du taxi font face au marketing agressif d'une entreprise dont le modèle d'affaires repose sur le mépris des lois. Le gouvernement du Québec devrait soutenir les entreprises québécoises innovantes et au premier chef légales.

De plus, il est important de souligner que *la course à la modernisation* a des impacts importants pour les acteurs de l'industrie du taxi. Par exemple, combien d'intermédiaires en services de transport par taxi ont investi d'importantes sommes d'argent pour créer des applications pour téléphones intelligents pour ensuite apprendre que la Ville de Montréal entend lancer une application unique à son territoire ? Il serait temps de réunir les différents acteurs de l'industrie, les clientèles et les organisations réglementaires, de mettre en commun les savoirs et les argents nécessaires à la création d'une application dite universelle. Celle-ci pourrait satisfaire l'ensemble des besoins des usagers de la province, mais aussi les objectifs d'optimisation de revenus des chauffeurs et propriétaires et la nécessité, pour les organisations chargées d'appliquer les lois, de bien gérer l'état de l'offre et de la demande.

À cet égard, rappelons qu'un jugement de la Cour Supérieure du Québec, en 1999, est venu interdire à un intermédiaire en service de transport de personnes par taxi le droit d'utiliser la géolocalisation dans ses voitures de même que le paiement par carte de crédit dans le cadre de ses activités commerciales. Ce jugement a eu pour effet de réduire par la suite les ardeurs de plusieurs autres intermédiaires.

Par ailleurs, le RTAM-Métallos estime que les chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines du Québec doivent être reconnus comme des professionnels du transport de personnes, notamment par la création d'une association professionnelle à cotisation obligatoire. Pour intéresser des personnes à faire de ce métier une profession, à donner un service de qualité, à conserver dans cette industrie des professionnels expérimentés, il faut créer une garantie décente de revenus. Ce n'est pas en travaillant à temps partiel pour une entreprise qui ne vous rapporte en moyenne 4,50 $/l'heure que l'industrie du transport de personnes contre rémunération va permettre à tous d'assurer un revenu décent et une qualité soutenue du service à la clientèle.

Par conséquent, nous souhaitons formuler cette recommandation générale eu égard à l'amélioration des services à la clientèle.

RECOMMANDATION 5
Que le gouvernement du Québec offre un soutien financier d'aide à l'innovation, au développement, à la publicité et au marketing pour les applications mobiles québécoises existantes de transport de personnes contre rémunération.

RECOMMANDATION 6
Que le gouvernement du Québec établisse des standards pour toutes les applications mobiles de transport de personnes sur le territoire du Québec afin d'enrayer toute forme de discrimination envers la clientèle.

Ces standards minimaux doivent entre autres porter sur la géolocalisation obligatoire du client et du véhicule, les obligations de paiement par carte de crédit et débit (avec possibilité de paiement en argent comptant selon la volonté du client) ainsi que les types de services offerts (transport adapté, minifourgonnettes, véhicule hybride ou électrique).

Que le gouvernement du Québec fixe des obligations contraignantes quant à la programmation d'algorithmes qui ne respecterait pas les principes sous-tendant certaines lois phares du Québec comme la loi sur la protection du consommateur.

RECOMMANDATION 7
Qu'une application mobile universelle à l'ensemble du territoire québécois soit développée afin de répondre aux besoins de l'ensemble des citoyens du Québec et clients étrangers se déplaçant au Québec.
Une telle application doit avoir une vocation parapluie (redistribution des appels aux intermédiaires) et répondre entièrement aux critères établis par le gouvernement dans la loi.

Enfin, une telle application universelle doit rendre possible pour le client d'obtenir en tout temps la voiture de taxi la plus proche, peu importe l'appartenance du propriétaire du véhicule à un service d'intermédiaire, tout en permettant à ce même client, s'il accorde sa fidélité à un intermédiaire en particulier, de commander une voiture provenant de la flotte de cet intermédiaire, même si le délai d'attente est plus long.

COMPÉTITIVITÉ ET AMÉLIORATION DES SERVICES

Dans le document d'information gouvernemental, on demande comment devrait être révisé « l'encadrement du transport rémunéré des personnes afin de permettre la compétitivité et, en parallèle, l'amélioration des services ? »

Le RTAM-Métallos est d'avis que le gouvernement a l'obligation d'offrir les mêmes types de services à l'ensemble des Québécois, quels qu'ils soient. Cela est inscrit comme un droit fondamental à la Charte canadienne des droits et libertés ainsi qu'à la Charte québécoise des droits de la personne. Il est difficile de concevoir, dans ce contexte, des règles de transports de personnes contre rémunération qui seraient inéquitables selon les régions, l'âge, le sexe, le handicap, le revenu, la citoyenneté, l'origine ou autres et qui ne respecteraient pas les droits fondamentaux.

Au sujet de la compétitivité, les transporteurs illégaux invoquent souvent l'argument du monopole que détiendrait l'industrie du taxi sur le transport de personnes contre rémunération du fait de la réglementation existante. De l'avis du RTAM-Métallos, il s'agit non seulement d'une critique malhonnête de nos lois et réglementations, mais également d'une mascarade pour éviter de dire que ces mêmes transporteurs illégaux sont incapables de se rendre compétitifs en suivant les règles du Québec. En effet, il existe au sein de l'industrie québécoise près de 170 entreprises qui offrent des services d'intermédiaires et qui se livrent donc compétition dans plus d'une centaine d'agglomérations québécoises de taxi. À ce compte, il faut ajouter les 8 000 propriétaires de taxis qui sont, au fond, des PME de travailleurs autonomes. Plutôt que de parler de monopole, il faut considérer l'industrie québécoise du taxi comme un écosystème qu'il faut soutenir.

Le gouvernement du Québec porte une responsabilité dans l'existence même d'une offre de transport parallèle et illégale. Il doit y mettre fin et faire en sorte que toute concurrence dans le transport de personnes contre rémunération s'effectue de façon loyale, honnête, équitable et surtout RESPECTUEUSE DES LOIS EXISTANTES DU QUÉBEC. En effet, il est difficile de bâtir une compétitivité lorsque des transporteurs développent une offre parallèle et illégale au service réglementé et normé. Ils détiennent alors un avantage compétitif et tarifaire déloyal du fait du non-respect de l'encadrement légal.

Uber s'est implantée au Québec en 2014. En juin 2015, le gouvernement a modifié la Loi concernant les services de transport par taxi pour permettre à de nouveaux acteurs souhaitant effectuer du transport de personnes contre rémunération la possibilité de mettre sur pied des projets-pilotes. Cette modification à la Loi donne la possibilité au ministre des Transports d'accorder de tels projets-pilotes par décret. Bien que le gouvernement a ainsi ouvert une porte réglementaire à de nouveaux acteurs qui estimaient ne pas tomber sous le coup de la loi, Uber n'a toujours pas à ce jour utilisé ce moyen de se rendre légal. La question est la suivante : pourquoi ? Et la sous-question est la suivante : pourquoi doit-on entendre Uber aujourd'hui et pourquoi le gouvernement tient-il la présente commission parlementaire ?

Les effets de cette inaction gouvernementale sont nombreux. Le *Journal de Québec* rapportait récemment qu'à Sept-Îles, les taxis luttent avec des particuliers qui ont décidé de transporter des gens contre rémunération sans détenir les permis requis. La même situation aurait lieu à La Baie où le transport illégal serait un fléau. Le raisonnement des citoyens deviendrait-il le suivant : si le gouvernement ne fait pas respecter ses lois à une multinationale qui les viole, qui va m'empêcher de faire de même ?

De plus, ces transporteurs particuliers et illégaux sollicitent parfois des organismes subventionnés par l'État pour obtenir des contrats de transports. Le RTAM-Métallos en appelle à la vigilance du gouvernement du Québec quant à ces situations potentiellement déplorables en matière de sécurité publique, de qualité des services, de protection du consommateur et de confiance des usagers.

Il est important que les bénéfices de l'activité économique générée par l'industrie du taxi demeurent au Québec, que le gouvernement du Québec perçoive (et continue de percevoir) les redevances, par les taxes et impôts, de l'ensemble du transport rémunéré de personnes par taxi, et ce, sans exception.

Depuis quelque temps, Revenu Québec caresse le projet de rendre la facturation obligatoire dans le secteur du transport de personne par taxi et de mettre sur pied un module d'enregistrement des ventes ou MEV.

Le RTAM-Métallos se déclare favorable à une telle mesure pour l'ensemble des véhicules taxis du Québec. Les chauffeurs et propriétaires de taxis et de limousines du Québec participant activement au développement économique de la société québécoise, il apparaît essentiel que chacun puisse profiter pleinement d'un environnement concurrentiel où tous respectent les mêmes règles. De plus, remettre une facture à chaque client est un geste responsable qui contribue à la mise en place d'un système fiscal juste et équitable pour tous. Le MEV permettrait à l'État québécois de percevoir toutes les sommes et redevances qui lui sont dues, donnerait aux chauffeurs et propriétaires un outil de plus dans son rôle de bon citoyen corporatif et aiderait l'industrie du taxi à conserver la confiance du public.

Pour qu'une telle solution soit efficace et réponde aux enjeux actuels, le RTAM-Métallos estime cependant qu'il faut la relier à un taximètre multifonctionnel ainsi qu'à une éventuelle application mobile couvrant l'ensemble du territoire québécois. Ainsi, une personne choisissant de payer le coût de sa course au moyen d'une carte de crédit préalablement enregistrée sur son appareil mobile sur lequel ladite course a été commandée pourrait recevoir à la sortie une facture imprimée de la part de son chauffeur de taxi. Aussi, compte tenu des investissements requis pour améliorer la qualité des services sous d'autres aspects, il serait important que les coûts associés à l'achat, l'installation d'un MEV soient assumés par Revenu Québec.

Le RTAM-Métallos est d'avis que, dans l'éventualité où un MEV est adopté comme mode de facturation obligatoire par le gouvernement du Québec pour l'industrie du taxi, un pourcentage des sommes recueillies devra être consacré à un Fonds de développement de l'industrie du taxi provincial pouvant servir, par exemple, à l'octroi de subventions par projets ou de prêts pour l'achat d'équipements de sécurité dans les taxis, pour améliorer la qualité des services ou des technologies ou pour l'acquisition de véhicules hybrides ou électriques.

Enfin, le RTAM-Métallos estime qu'il doit être stipulé, dans toute modification à la Loi concernant les services de transport par taxi, qu'il deviendrait obligatoire pour le chauffeur d'accepter les paiements par carte de crédit ou de débit.

De même, du fait des avancées technologiques, le taximètre doit devenir l'auxiliaire intelligent du chauffeur et l'aider dans ses tâches. Le RTAM-Métallos recommande la modernisation graduelle du parc de taximètres dans les voitures de taxi des agglomérations urbaines de taxi vers des taximètres multifonctionnels reliés au MEV ou munis d'un MEV intégré ainsi que d'un GPS, d'un MEV intégré et approuvé par Revenu Québec, d'une mémoire enregistrant certaines activités du véhicule lorsque le propriétaire et chauffeur est au travail, d'un système d'information sur le trafic, l'aide à la navigation et d'un accessoire de sécurité comprenant un bouton d'alerte relié à un corps de police.

En ce qui a trait au transport collectif et au transport de personnes à mobilité réduite, la compétitivité existe déjà au sein de l'industrie du taxi. Les sociétés de transport municipales et paramunicipales procèdent lors de chaque attribution de contrats à des appels d'offres. Il n'y a pas de raisons pour que les conditions établies par l'État pour que s'exerce cette saine compétition dans l'attribution des contrats publics changent.

C’est pourquoi le RTAM-Métallos recommande :

RECOMMANDATION 8
Que le gouvernement du Québec oblige Uber Technologies, pour se rendre légal, à détenir un permis d’intermédiaire en service de transport de personnes par taxi.

Que le gouvernement du Québec oblige les chauffeurs d’Uber Technologies à détenir un permis de conduire de classe 4C.
Que le gouvernement du Québec oblige les propriétaires de véhicules qu’utilisent les chauffeurs d’Uber Technologies à détenir un permis de propriétaires de véhicules de taxi ou de limousine.

Pour la protection des usagers, que le gouvernement du Québec oblige Uber, ses propriétaires de véhicules et ses chauffeurs à se doter d'une assurance responsabilité pour le transport rémunéré de personnes en tout point conformes aux assurances responsabilité de l'industrie du taxi.

RECOMMANDATION 9
Que le gouvernement du Québec oblige Uber Technologies, à se conformer aux lois ou à déposer un projet-pilote.

RECOMMANDATION 10
Que le gouvernement du Québec oblige tous les transporteurs de personnes contre rémunération à détenir des permis valides, un numéro de TPS et de TVQ et à munir leurs véhicules d’un taximètre.

RECOMMANDATION 11
Que le gouvernement du Québec rende obligatoire l'installation d'un Module d'enregistrement des ventes (MEV) pour tous les propriétaires de taxis, sous l'égide de Revenu Québec, devant être relié à un taximètre, une imprimante à reçus et à une application mobile permettant le paiement autant par carte de crédit, de débit ou comptant.

Que ce MEV puisse récolter des données relatives aux opérations commerciales, aux transactions, aux ventes et aux taxes et transmettre les renseignements nécessaires sur une facture contenant un code à barres et des renseignements sur l'exploitant du véhicule ainsi que, le cas échéant, l'intermédiaire en service auquel il est lié.

Qu'il soit obligatoire de remettre au client une facture produite au moyen d'un MEV sans sursis et en tout temps et non uniquement sur demande.

Qu'il soit obligatoire pour les utilisateurs d'un tel système de produire et remettre chaque mois un sommaire périodique des ventes à Revenu Québec.

Qu'il soit rendu obligatoire dans la Loi, pour tous les intermédiaires en services de taxi, les titulaires de permis de chauffeur ou de propriétaire de taxi d'accepter les paiements par carte de crédit ou de débit ;
Que l'achat, l'installation dans les véhicules de taxi et l'entretien des MEV, à moins d'un bris résultant d'un mauvais usage, soient entièrement assumés par Revenu Québec.

Qu'un pourcentage des sommes recueillies grâce à ce MEV soit versé à un Fonds de développement de l'industrie du taxi provincial. Que, parmi les administrateurs de ce fonds, une place soit faite au RTAM-Métallos.

TRANSPORT ADAPTÉ

Le gouvernement se demande quel devrait être son rôle « en matière d'amélioration de la qualité des services, notamment dans le transport adapté ». Comme la population du Québec est vieillissante, ceci est un enjeu dans les années à venir.
Le RTAM-Métallos estime que le gouvernement doit commencer par uniformiser ses systèmes de contrôle en matière de transport adapté. En effet, trop d'organismes disparates régissent ce secteur ou agissent comme donneurs d'ordres un peu partout au Québec. Un acteur de transport adapté est écartelé entre des organismes de transport adapté, des sociétés municipales de transport, des sociétés paramunicipales de transport, des municipalités ainsi que des municipalités régionales de comté. La première étape, donc, consiste à uniformiser le système de contrôle dans ce domaine.

Les règles concernant les inspections obligatoires des véhicules de transport adapté ainsi que la formation des chauffeurs en transport adapté doivent être examinées tel qu'expliqué plus haut. Mis à part l'inspection générale à tous les six mois, il n'y a aucun mécanisme de contrôle pour vérifier l'état des équipements utilisés dans les véhicules modifiés pour transporter des personnes à mobilité réduite.

C'est pourquoi le RTAM-Métallos recommande de :

RECOMMANDATION 12
Que le gouvernement du Québec uniformise les systèmes de régulation et de contrôle en matière de transport adapté au Québec.

RECOMMANDATION 13
Que le gouvernement du Québec rende obligatoire l'inspection des véhicules de transport adapté.

PROTECTION DU CONSOMMATEUR ET TARIFICATION

Le gouvernement se demande s'il « devrait s'assurer de la protection du consommateur, notamment en matière de tarification ».

Le RTAM-Métallos juge qu'il s'agit là d'une question cruciale. Il y a deux niveaux de protection à assurer. Il y a d'abord la protection du consommateur par les règles de consommation et de tarification. Il y a ensuite la question des renseignements numériques obtenus par le biais des applications mobiles. Mais avant tout, pour protéger le consommateur, la nature même des activités commerciales de tous les transporteurs ne doit laisser place à aucune nuance.

En effet, comme expliqué plus tôt, il ne doit subsister aucun doute dans les définitions à la loi au sujet du transport rémunéré de personnes et du covoiturage. Que l'on invoque l'argument de la lutte à l'autosolo en zone urbaine ou qu'on le conjugue à un concept commercial, il n'existe aucune raison assez valable pour en changer la définition.

À PROPOS DE LA LUTTE À L'AUTOSOLO…

D'autant plus qu'Uber se montre peu efficace à lutter contre l'autosolo. Uber estime le nombre de ses chauffeurs à Montréal à 8000. Les autorités publiques montréalaises estiment qu'il y a environ 3000 voitures d'Uber en circulation sur leur territoire. Si on les ajoute aux 4400 voitures de taxi avec permis, cela fait près du double du nombre de voitures nécessaires pour répondre à la demande de la population tel qu'évalué périodiquement par la Commission des transports du Québec. On ne peut parler là d'une réalité écoresponsable d'autant plus si on considère les engagements pris à Paris par le gouvernement du Québec lors de la Conférence internationale des parties sur l'environnement (COP21).

Ce problème est le même à New York. L'industrie du taxi compte 14 000 voitures avec permis, Uber en a 19 000. New York a accru ses problèmes de congestion routière depuis l'arrivée d'Uber. On ne peut parler de lutte à l'autosolo si on augmente le nombre de voitures utilisées.

Si on tient tant à l'économie de partage pour que le citoyen lambda puisse valoriser ses actifs inactifs, d'autres solutions existent en matière de transport de personnes contre rémunération que d'inciter ce même citoyen à l'illégalité, de l'emmener à créer une offre parallèle et à ainsi voler des emplois, spolier des retraites, etc. Les innovations ayant le plus d'impact dans le cocktail de transport public de nos villes n'ont pas trait à la technologie, mais aux nouvelles infrastructures publiques de transport.

En effet, la volonté de lutte à l'autosolo ne peut être forte si elle se résume à l'introduction sur un marché d'une nouvelle application mobile. Ce n'est pas lutter contre l'autosolo que d'emmener une personne à ne pas prendre son automobile pour entrer dans une autre. Cette lutte est plus sérieuse si elle se concentre aux dépenses en infrastructures et si celles-ci vont de plus en plus vers de nouveaux trains, de nouvelles liaisons ferroviaires entre

Montréal et la banlieue, de nouvelles lignes de métro, de nouveaux autobus et une meilleure réglementation en transport de personnes contre rémunération. Plus on construira de nouvelles routes et autoroutes, plus les transporteurs illégaux pulluleront parce qu'ils auront alors compris que nos pouvoirs publics abandonnent en quelque sorte la lutte à l'autosolo. Mais investissez dans le transport en commun et ces transporteurs cesseront peu à peu leurs activités, car les transports publics seront de plus en plus efficaces.

L'industrie du taxi n'est pas contre le progrès dans le cocktail de transport public de nos villes. Elle n'est pas non plus contre le transport public dont elle est l'un des partenaires privés les plus importants sinon le plus important. Le RTAM-Métallos est d'avis cependant que nos grands centres et l'ensemble de la société gagneraient à inventer de nouvelles façons d'optimiser l'occupation des voitures taxis.

Ainsi, lorsqu'une voiture taxi doit emmener un usager en dehors de son agglomération accréditée, celle-ci devrait pouvoir avoir la possibilité de faire le voyage de retour avec un passager à bord. Les voitures de taxi faisant ainsi parfois de longs voyages de la banlieue vers le centre-ville de Montréal par exemple devraient en avoir en effet la possibilité.

Pour les gens vivant en banlieue et travaillant à Montréal, le taxi-partage entre plusieurs agglomérations de taxi de la grande région métropolitaine de Montréal devrait pouvoir être offert. Chaque jour à Montréal, des milliers de personnes voyagent en même temps vers la même destination, mais dans des véhicules distincts. Si une application mobile unique offrait par exemple de coupler des demandes de transport pour fins de partage de taxi cela pourrait faire économiser à ces travailleurs temps et argent et permettre ainsi à chacun de réduire son empreinte écologique, au Québec de réduire le bilan carbone ainsi que la congestion routière.

De là toute l'importance d'en arriver à une application universelle unique à l'ensemble du territoire du Québec. Il y a une efficience certaine à accompagner l'universalité des règles en matière de transport rémunéré de personnes d'une application mobile unique : c'est toute la gestion des transports sur le territoire qui gagnerait de l'optimisation de l'occupation des voitures taxis. Ce serait là un choix de société cohérent à faire avec les engagements du Québec au plan environnemental et c'est pourquoi nous appelons le gouvernement du Québec à investir dans de telles solutions innovantes.

Afin de bien réussir à équilibrer de façon durable le jeu économique en faveur de joueurs respectant les rôles et prérogatives du gouvernement du Québec et des lois et règlements, le RTAM-Métallos estime qu'une application mobile liée au MEV sur l'ensemble du territoire du Québec est de mise. Une telle application pourrait permettre aux clients de donner une appréciation en temps réel de la qualité des services ou de la qualité d'entretien du véhicule sur le principe des cinq étoiles. De plus, le client n'ayant pas fait sa requête au moyen de l'application pourrait faire la même évaluation en utilisant le module de paiement à bord du véhicule.

Par ailleurs, le RTAM-Métallos trouve important que le principe fondamental de l'affichage des prix dans chaque véhicule soit maintenu et réaffirmé. Cela implique une structure tarifaire universelle et simple.

Le RTAM-Métallos est ouvert à l'idée d'introduire des tarifs différents selon l'heure en fonction des risques et non de l'achalandage. Nous estimons en effet que le gouvernement devrait apporter une légère modification au système de fixation des tarifs dont la CTQ est responsable. En vertu de la loi, « ces tarifs peuvent varier d'une agglomération à l'autre et selon qu'il s'agit de services spécialisés de transport par taxi ». Pour répondre aux différents marchés que peuvent compter en leur sein certaines grosses agglomérations de la région métropolitaine de Montréal, il vaudrait peut-être mieux que ces tarifs puissent être fixés, dans certains cas très particuliers, par secteurs d'agglomérations.

En effet, le RTAM-Métallos juge que l'économie du taxi n'est pas la même à Ahuntsic qu'au centre-ville de Montréal par exemple, de même qu'à Rivière-des-Prairies par rapport à Anjou. Toutefois, nous estimons qu'un plancher tarifaire fixe et décent doit être maintenu, qu'un plafond tarifaire doit être également fixé et que tout système de tarification spéculative (basé ou non sur des algorithmes) variant selon l'achalandage doit être formellement interdit, toujours afin de protéger le consommateur.

Le RTAM-Métallos estime de plus qu'il est très important que le consommateur soit informé dans chaque véhicule, par un affichage, des moyens de porter plainte. De plus, il nous apparaît essentiel que les organismes de contrôle et de réglementation comme le BTM, la CTQ, le ministère des Transports puissent avoir accès aux données numériques décommercialisées de chacun des transporteurs de personnes contre rémunération. Cela éviterait l'évasion fiscale, mais fournirait également à ces organismes publics des données dures leur permettant de mieux travailler ensuite avec différents acteurs de l'industrie aux objectifs d'amélioration continue des services. N'oublions pas que la CTQ a un pouvoir d'enquête sur les détenteurs de permis de chauffeurs et de propriétaires de taxis et limousines et que l'usage de ces données est susceptible d'aider au travail d'enquête.

D'autre part, les chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines du Québec tiennent à ce que les vérifications d'antécédents criminels et les mesures comportementales soient les plus rigoureuses qui soient et suivent les standards les plus élevés en la matière. Certains transporteurs illégaux utilisent des firmes d'avocats spécialisées en consultation de dossiers criminels. À 10 $ le dossier, ces compagnies disent fournir un dossier détaillé en moins de quelques heures. Cela ne se compare absolument pas aux vérifications d'antécédents de chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines (d'une centaine de dollars chacune) effectuées PAR DES CORPS POLICIERS, qui sont plus coûteuses, plus rigoureuses, plus longues, qui puisent leurs renseignements utiles à même les bases de données appropriées et qui n'ont aucun autre intérêt que la sécurité publique.

Nous incluons au présent document, à l'annexe 1, tous les incidents sur la scène internationale impliquant des véhicules ou chauffeurs Uber. Notons aussi qu'à Montréal, *La Presse* rapportait récemment que « le Bureau du taxi de Montréal soutient qu'un certain nombre de chauffeurs arrêtés pour avoir fait du transport illégal avaient des antécédents criminels d'après le plumitif, et ce, malgré le fait qu'ils aient fait l'objet d'un certificat de recherche négative » délivré par Uber. Bref, la qualité et la probité du processus de vérifications criminelles d'Uber restent encore à prouver.

La rigueur de ce contrôle est très importante pour assurer la sécurité publique des Québécois et Québécoises en matière de transport de personnes contre rémunération. Il éloigne les éléments du crime organisé cherchant à se rapprocher de l'industrie. Il agit aussi comme repoussoir pour toutes les personnes offrant du transport illégal et se mettant à risque lorsqu'ils transmettent leurs numéros de téléphone privés dans le but de se bâtir une clientèle. Il est toutefois important pour le gouvernement du Québec d'avoir un accès à toutes les données numériques des transporteurs de personnes contre rémunération disposant d'applications mobiles. Sans accès à ces données, sans règles minimales de sécurité publique, comment fera le gouvernement du Québec pour protéger sa population ?

C'est pourquoi le RTAM-Métallos recommande de :

RECOMMANDATION 14
Que le gouvernement du Québec maintienne tel quel à la loi la définition du covoiturage et du transport de personnes contre rémunération.

RECOMMANDATION 15
Que le gouvernement du Québec rende obligatoire à tous les transporteurs de personnes contre rémunération l'usage de la structure tarifaire établie par la Commission des transports du Québec.

RECOMMANDATION 16
Que le gouvernement du Québec rende obligatoire à l'intérieur de tous les véhicules de transport de personnes contre rémunération l'affichage du tarif de la CTQ, du permis du chauffeur, sauf pour la limousine.

RECOMMANDATION 17
Que le gouvernement du Québec permette à la CTQ de fixer des tarifs différents par agglomération de taxi et, pour la région métropolitaine de Montréal, par secteur d'agglomération de taxi ainsi que par blocs d'heures.

Que le gouvernement du Québec interdise dans la loi toute forme de spéculation tarifaire modulée sur l'achalandage.

RECOMMANDATION 18
Que le gouvernement du Québec, afin de lutter contre l'évasion fiscale, oblige les intermédiaires de taxi et entreprises facilitant la réalisation de transport de personnes contre rémunération à fournir toutes leurs données numériques.

Que le gouvernement du Québec mette en place des mesures de protection et d'utilisation des renseignements personnels recueillis par ces applications mobiles.

RECOMMANDATION 19
Que le gouvernement du Québec rende obligatoire la vérification des antécédents criminels par des corps policiers de tous les chauffeurs, propriétaires de véhicules transportant des personnes contre rémunération ainsi que pour les administrateurs d'intermédiaires en service.

LA MISE EN PLACE D'UN ENVIRONNEMENT D'AFFAIRES ÉQUITABLE

Dans le document d'information, le gouvernement rappelle les coûts pour l'industrie du taxi associés à l'encadrement et aux exigences réglementaires. Ces coûts sont nombreux et les appels récents du gouvernement à la modernisation des taxis ont entraîné d'autres investissements importants méritant d'être soutenus. Le RTAM-Métallos estime que, conséquemment, le gouvernement ne peut pas retirer le tapis sous les pieds de milliers d'investisseurs québécois ayant travaillé dans la dernière année à moderniser l'industrie du taxi.

MARCHÉ FERMÉ OU MARCHÉ OUVERT ?

Si le gouvernement souhaite changer les règles, c'est bien sûr sa prérogative. Il doit cependant savoir que s'il décide d'abolir les permis de taxi en vigueur ou de valider en tout ou en partie l'actuelle offre de transport parallèle par un assouplissement des règles ou une augmentation soudaine de ce nombre de permis, il fera alors chuter la valeur de ces permis. Et il devra en assumer pleinement les conséquences financières et juridiques. Il ne pourra pelleter celles-ci dans la cour de compétiteurs déloyaux ou de la clientèle. Les scénarios évoqués jusqu'à présent de contribution à un fonds d'indemnisation sont loufoques : il faudrait des centaines d'années pour rembourser la valeur perdue de ces permis.

Enfin, le RTAM-Métallos s'interroge : en quoi le consommateur y gagne-t-il ou est-il protégé de passer d'un système réglementaire où le permis a une valeur à un système réglementaire ou c'est le tarif de chaque course qui fait l'objet d'une spéculation, de surcroît programmée par un algorithme que le gouvernement du Québec ne contrôle pas, ne réglemente pas et n'approuve pas ?

Enfin, comme évoqué plus tôt, d'autres enjeux entrent en ligne de compte. Il y a les engagements internationaux pris par le gouvernement du Québec en matière environnementale se reflètent dans les politiques d'électrification des transports, de mobilité durable et d'écoresponsabilité. Le RTAM-Métallos appuie de telles mesures de révision du modèle d'affaires de l'industrie du taxi. Nous estimons par exemple qu'une politique d'aide aux propriétaires de véhicules de taxi pour l'achat de véhicules hybrides ou électriques serait la bienvenue. Nous estimons également que l'optimisation de l'occupation des véhicules de taxi par le taxi-partage répondrait aux objectifs gouvernementaux de mobilité durable, surtout dans le cas des transports de la banlieue aux grands centres et vice versa. Et, enfin, nous jugeons qu'il serait plus écoresponsable que le gouvernement du Québec se montre plus souple sur la notion de transport hors agglomérations en certaines circonstances afin d'augmenter l'offre de taxi, surtout entre les banlieues et les grands centres aux heures de pointe ou, notamment, lors de festivals ou événements internationaux d'envergure attirant une population très importante et générant une demande ponctuelle plus importante. Des propriétaires de véhicules d'agglomérations avoisinantes devraient avoir le droit de servir le public en de telles circonstances.

Par ailleurs, le cocktail de transport public dans plusieurs régions du Québec s'est détérioré à la suite de la perte des liens anciennement offerts par un important service interrégional d'autocars. Dans ce contexte, il est important que le ministère prenne en considération le fait qu'un programme et des politiques de soutien au taxi rural peuvent devenir une solution aux lacunes existantes dans le domaine du transport de personnes et, le cas échéant, du transport de colis dans plusieurs régions du Québec.

À titre d'exemple, en France, les taxis ruraux offrent des courses pour lesquelles les voyageurs ne supportent qu'une fraction du prix exigé à Paris, le reste du coût étant assumé par l'État. Cela peut-être utile à plusieurs besoins de transport régional et c'est pourquoi le taxi rural s'est taillé depuis une vingtaine d'années une place enviable dans plusieurs régions de France. Nous pourrions en faire autant.

Le RTAM-Métallos estime que le développement de l'industrie québécoise du taxi, qui a fait ses preuves, ne passe pas seulement par nos grandes villes. Les régions aussi ont besoin de se développer. Le principe de tarification unique freine parfois les perspectives de développement du transport par taxi en milieu rural. Un service de tarification flexible pourrait aider à répondre à la demande de transport nolisé, là où l'absence d'offre de transport par autocar est la plus criante.

Des subventions pourraient être accordées là où il n'y a pas de réseau organisé de transport en commun, dans l'esprit d'un réseau de taxis collectif provincial. En effet, dans plusieurs localités du Québec, il n'y a pas de service de transport pour les personnes ayant des limitations et ce sont des organismes bénévoles qui tentent d'offrir le service.

Nous souhaitons également porter à la connaissance de la présente commission l'expérience du taxi pour adolescents à Sainte-Julie. Moyennant une carte de membre, les jeunes de 12 à 17 ans de cette municipalité peuvent se déplacer partout sur le territoire de la municipalité pour seulement 6 $ et vers des lieux publics des municipalités avoisinantes (cinémas, écoles, parcs, commerces, centre communautaire, promenades Saint-Bruno) pour seulement 12 $. Le reste des coûts sont assumés par la municipalité. De telles expériences sont à considérer là où le transport public ne suffit pas à la demande.

Enfin, le RTAM-Métallos estime qu'une étude doit absolument être réalisée avant toute décision de l'État québécois sur le système de quotas par agglomérations de taxi. Cette étude doit absolument comporter un volet actuariel sur la valeur des permis, l'étude de différents scénarios d'indemnisation en cas d'expropriation de ces mêmes permis, les pertes fiscales encourues par l'État québécois en raison de l'existence d'une offre parallèle, les pertes encourues par les actuels détenteurs de permis, etc.

C'est pourquoi le RTAM-Métallos recommande de :

RECOMMANDATION 20
Que le gouvernement du Québec réalise une étude d'impact économique avant tout changement aux politiques publiques, à la loi ou à la réglementation existante pouvant avoir un effet sur la valeur des permis.

MARCHÉ SECONDAIRE DES PERMIS

Le premier coût que le gouvernement aborde dans son document d'information a trait à la valeur des permis des propriétaires de taxis et limousines. Il écrit « Cette situation est exacerbée par le fait que les permis de propriétaires de taxi sont échangés sur un marché secondaire qui n'est pas sous le contrôle du gouvernement ».

Cela est faux. Le contrôle sur le marché secondaire des permis, le gouvernement l'a exercé à deux reprises dans le passé. Ce fut le cas dans les années 1980 où, pour corriger un surplus de permis dans certaines agglomérations de taxi de la région montréalaise nouvellement fusionnées (ex. : en vue de l'Expo 67, la Ville de Montréal avait délivré 2000 permis temporaires qui ont été maintenus), le gouvernement s'est entendu avec l'industrie du taxi pour procéder à un plan de rachat d'environ 1 200 permis entre 1980 et 1987. L'industrie du taxi achetait ces mêmes permis puis les rendait ensuite à la CTQ pour fins d'attrition. Cela a alors fait grimper de fois en fois la valeur des permis (de 6 000 $, à 8 000 $ puis à 25 000 $) jusqu'à ce qu'il soit décidé avec l'industrie du taxi de mettre fin à cette procédure d'attrition. Un Fonds avait été créé sous la supervision gouvernementale dans lequel les propriétaires contribuaient à hauteur de 500 $ par an. Le gouvernement a donc participé de plein gré à la création de valeur que ce plan de rachat a suscité et il en est donc pleinement responsable.

Ce contrôle, il l'a ensuite exercé de nouveau en 2001 lorsqu'il a adopté la Loi sur le transport de personnes par taxi. Celle-ci venait valider ce système de permis et par ricochet leur valeur transigée sur ce marché secondaire. En effet, elle fixait officiellement des quotas de permis dans une centaine d'agglomérations de taxis du Québec et prévoyait une procédure pour que la CTQ évalue périodiquement la pertinence d'en changer le nombre. Cette procédure de révision constitue de facto une certaine forme de contrôle sur la valeur de ces permis, puisque le gouvernement connaît très bien les effets du contingentement sur le marché secondaire de la vente de ces permis. Juste à Montréal, depuis l'adoption de la loi de 2001, aucun nouveau permis n'a été accordé sauf des permis restreints pour motifs de transport adapté ou médical (175 permis).

Pour les limousines grand luxe par exemple, le gouvernement a lui-même transformé en 2001 des permis de type abonnement en permis de type privilèges individuels (art. 142), exigeant un droit annuel de 5 000 $ en supplément des frais normaux d'un permis jusqu'à concurrence de 50 000 $ sur dix ans, participant ainsi en toute connaissance de cause à la création de valeur de ces mêmes permis.

Le gouvernement du Québec tire d'ailleurs des revenus des effets de ce contingentement à chaque vente de permis, grâce aux taxes sur le gain en capital qu'il perçoit. Et enfin, chaque transaction est répertoriée sur le site de la CTQ. Pourquoi tout à coup serait-il pertinent d'augmenter l'offre de transport dans certaines agglomérations urbaines afin que s'y exerce une concurrence déloyale alors que le gouvernement, via l'analyse de la CTQ, n'a pas jugé nécessaire de le faire auparavant ? Bref, le gouvernement a beau qualifier ce marché de secondaire dans son document d'information, il s'agit bel et bien d'un marché qu'il contrôle et qu'il reconnaît assez pour en tirer des revenus et répertorier sur les sites web des agences du gouvernement chacune des transactions.

Le gouvernement porte donc une responsabilité dans ce marché. Conséquemment, il ne peut pas mettre fin à un régime de quotas de permis par agglomérations tout en se déresponsabilisant. Il doit avoir une considération absolue envers des dizaines de milliers de pères et mères de familles qui ont investi en toute bonne foi dans un système mis en place et contrôlé par le gouvernement du Québec et qui ont pendant toutes ces années développé une demande dans des agglomérations urbaines de taxi qu'aujourd'hui, des acteurs essaient de leur voler. Il ne peut pas participer à une spoliation de la valeur de ces permis ni à leur expropriation, partielle ou pas. En effet, pour quelle raison faudrait-il par exemple procéder à l'attrition de certains permis pour aussitôt en octroyer de nouveaux à des acteurs faisant le même travail ?

Ces permis ont pris une valeur qu'il importe de reconnaître et de protéger. Ils constituent bien souvent le principal patrimoine de gens qui ont choisi d'investir de bonne foi dans un système établi par le gouvernement. Les propriétaires ont investi temps et énergie pour acquérir des permis de taxi, généralement en s'endettant. Si cette donne change, des milliers de familles québécoises risquent d'être touchées. Et c'est sans compter les institutions prêteuses.

Toute modification au système de permis et de quotas risque de menacer les actuels équilibres fragiles, une situation impropre au retour d'une paix sociale dans cette industrie. En effet, l'achat ou le transfert d'une masse importante de permis de propriétaire de taxi sur une courte période peut provoquer un effondrement de leur valeur. Un tel « marché d'acheteurs » aurait une incidence directe négative, immédiate et potentiellement durable sur la valeur des permis non transigés.

Les arrangements à rabais qu'Uber laisse miroiter ne sont que de la poudre aux yeux. Si on transpose au Québec les 10 cents par course versés par Uber à Edmonton, cela prendrait 314 ans pour dédommager 1 000 propriétaires de permis. Nous y reviendrons plus loin.

C’est pourquoi le RTAM-Métallos recommande de :

RECOMMANDATION 21
Que le gouvernement du Québec reconnaisse sa responsabilité dans la création de valeur des permis sur le marché secondaire en raison du plan de rachat des années 1980, de l’établissement de quotas par agglomérations de taxi en 2001 et de la révision périodique des quotas de permis de taxi.

RECOMMANDATION 22
Que, dans l’éventualité où le gouvernement du Québec souhaite procéder à l’abolition ou l’attrition de permis de véhicules de taxi, tout plan de rachat procède à la valeur des permis transigés sur le marché secondaire en fonction des valeurs établies en 2014, soit avant l’arrivée d’Uber.

RECOMMANDATION 23
Que, dans l’éventualité où le gouvernement du Québec maintient le système de quotas de permis de véhicules taxis et son nombre en vigueur, tout citoyen souhaitant transporter des personnes contre rémunération soit tenu de se procurer des permis à la valeur du marché secondaire.

STRUCTURE D'AFFAIRES ÉQUITABLES

Comme mentionné, le RTAM-Métallos estime que les moyens de coercition envers le transport illégal doivent être resserrés. Les outils de contrôle doivent par ailleurs être appropriés. Il n'est en effet pas normal qu'un chauffeur de taxi écope d'une amende de 700 $ s'il n'a pas réalisé d'inspection visuelle quotidienne de son véhicule (art. 117) alors qu'une personne transportant illégalement des personnes contre rémunération n'est pénalisée que par une amende de 300 $.

Nous souhaitons donc que le gouvernement augmente les sanctions et amendes pour toute personne transportant illégalement des personnes contre rémunération. Le RTAM-Métallos est d'avis que les chauffeurs pris en défaut devraient voir leur permis de conduire suspendu, en plus de recevoir pour une première offense une amende de 1 250 $. Les propriétaires de voitures pris en défaut devraient quant à eux recevoir une interdiction de circuler, d'échanger ou de vendre leur véhicule en plus de recevoir une amende de 2 500 $.

À cela, il faut ajouter des outils administratifs. En effet, les enquêteurs de la Commission des transports du Québec doivent avoir des pouvoirs plus étendus. Ainsi, une entreprise qui s'improvise transporteur de personnes contre rémunération, notamment sous le prétexte d'une innovation technologique, devrait pouvoir faire l'objet d'une enquête sur la nature principale de ses activités. Comme expliqué plus haut, un registre des propriétaires exploitants de véhicules taxi aurait du bon. Il permettrait de noter la qualité des véhicules, donnerait des dents aux organismes de contrôle et enverrait un message clair à la population et aux différents acteurs de transport de personnes contre rémunération que le gouvernement du Québec veut assurer la sécurité publique, sans exception.

Le gouvernement du Québec demande également dans son document d'information « quelles mesures devrait-il adopter pour faire en sorte que toutes les formes de transport rémunéré de personnes soient assujetties à des structures d'affaires équitables ou similaires ? »

Le RTAM-Métallos éprouve un malaise face à cette question.

Notre prétention est qu'Uber Technologies est assujettie à la loi. Uber Technologies agit comme une centrale de répartition d'appels de transport de personnes par voitures et doit par conséquent détenir un permis, ce que l'entreprise refuse de faire. De plus, ses chauffeurs ne font pas du covoiturage. Ils offrent du transport contre rémunération, le font sans les permis nécessaires et sans se soumettre aux règles de protection du public et de protection du consommateur. Comme Uber et ses chauffeurs tombent sous le coup de la loi, la prétention du RTAM-Métallos est que l'ensemble du mécanisme proposé par Uber est illégal et ne doit plus être toléré.

L'enjeu du débat ne porte pas sur l'innovation ou la nouveauté. En effet, l'argument de la nouveauté consiste à prétendre qu'une idée ou une proposition est correcte ou d'une validité supérieure parce qu'elle est nouvelle et « moderne ». Comme la majorité des personnes cherchent à être à la pointe de la technologie, c'est là un ressort puissant que les start-ups aiment utiliser. Or, la bulle Internet des années 2000 illustre bien les dangers qui nous guettent. Avons-nous suffisamment de recul et d'analyse? Existe-t-il des applications québécoises plus performantes ? Un environnement économique plus socialement responsable est-il possible ? Sans doute est-ce là le grand mal de notre époque : la technologie nous rend naïfs. Mise entre les mains de requins sans scrupules, elle peut dévaster des économies entières et vampiriser les revenus de bien des industries nationales vers des paradis fiscaux.

Peu importe la solution qu'entend privilégier le gouvernement du Québec, il doit adopter une approche non discriminatoire pour les usagers du transport de personnes contre rémunération, et être capable d'assurer la sécurité publique et la qualité des services.

L'approche non discriminatoire est très importante. À l'heure actuelle, chaque intermédiaire en service de transport de personnes par taxi a l'obligation de desservir l'ensemble des besoins de la population sur le territoire de l'agglomération de taxi où elle détient un permis d'opération. La pire de toutes les infractions dans l'industrie du taxi est le refus de servir un usager. Cela peut mener à une révocation du permis de trois mois. Or, en offrant uniquement le paiement par carte de crédit sur son application mobile, Uber discrimine, car pour avoir accès à une carte, il faut un compte de banque, etc. Uber se réserve aussi le droit d'expulser un chauffeur sans prévoir un seul mécanisme d'appel ou de contestation de ce chauffeur. S'il arrive à un usager de se montrer désagréable en voiture, Uber peut aussi le bannir unilatéralement de son service sans aucune autre forme d'appel. N'offrant pas le service de transport adapté à la population, Uber discrimine encore. Et c'est sans compter la tarification spéculative en période d'achalandage qui peut transformer en certaines occasions ce type de service en service de luxe. Ainsi, en discriminant sa clientèle sur le mode de paiement, le handicap, le comportement ou le tarif, ces services sélectionnent leur clientèle et risquent de cannibaliser les intermédiaires en service de transport par taxi en les transformant en entreprises de sous-ordre avec l'obligation de ne pas discriminer leur clientèle sous peine de révocation de permis !

L'autre enjeu porte sur l'universalité de toute solution. En d'autres termes, il faut que tout changement aux règles actuelles en matière de transport de personnes contre rémunération soit applicable à l'ensemble du Québec. En effet, si de grands centres urbains du Québec ont la concentration de population requise pour accueillir de nouvelles technologies, un nouveau modèle d'affaires pourrait-il être viable à Sept-Îles ou Val-d'Or ? Déjà, plusieurs régions du Québec souffrent de la perte de services en transport par intercar par suite des décisions d'un important service d'intercar de mettre fin à certaines de ces activités. Rappelons que ce même service d'intercar a lutté contre une concurrence, loyale toutefois, d'un service de covoiturage interrégional.

En somme, compte tenu de la concentration de sa population très élevée dans un petit nombre de zones urbaines, le gouvernement du Québec doit faire attention à ce que des décisions de politiques publiques dans les zones urbaines en viennent à affecter des services essentiels pour les zones non urbaines sur un enjeu aussi important pour l'économie que le transport de personnes contre rémunération.

RECOMMANDATION 24
Que le gouvernement du Québec augmente les sanctions et amendes pour toute personne transportant illégalement des personnes contre rémunération.

Que le gouvernement du Québec sanctionne les chauffeurs transportant illégalement des personnes contre rémunération par une suspension immédiate du permis de conduire et une amende de 1 250 $.

Que le gouvernement du Québec sanctionne les propriétaires de véhicules transportant illégalement des personnes contre rémunération par une interdiction de circuler et une amende de 2 500 $.

L'ÉMERGENCE DE NOUVEAUX MODÈLES D'AFFAIRES FACILITÉE PAR L'ARRIVÉE DES NOUVELLES TECHNOLOGIES

Dans son document d'information, le gouvernement se demande s'il doit « encadrer ces nouvelles technologies dans le domaine du transport rémunéré de personnes. »

Le RTAM-Métallos répond par l'affirmative.

Il suffit d'appliquer les règles existantes et d'exiger un permis d'intermédiaire en service de transport de personnes par taxi à toutes les entreprises souhaitant répartir des appels de transport de personnes contre rémunération.

Ceci étant dit, d'autres technologies verront le jour. Les véhicules électriques se développent, le téléphone mobile prend toujours plus de place dans nos vies. La possibilité pour le ministre des Transports d'approuver des projets-pilotes pour une durée déterminée laisse la place au développement technologique et permet de donner un cadre afin qu'une analyse sérieuse de chaque projet soit faite. C'est la meilleure porte d'entrée réglementaire. Il est difficile de voir comment la loi pourrait être changée sans toucher profondément à l'écosystème du taxi. Nous estimons plutôt que le gouvernement doit continuer d'établir des quotas par agglomération de taxi en concordance avec une étude de l'offre et de la demande tout en s'accordant avec les objectifs gouvernementaux d'électrification des transports, de mobilité durable et d'écoresponsabilité.

Uber Québec cite souvent les exemples d'Edmonton et de Chicago pour affirmer qu'une solution réglementaire est possible au Québec. Dans ces deux villes, une licence générale a été octroyée à Uber pour couvrir le territoire de la municipalité au complet. À Edmonton, le prix de la super licence a été fixé à 70 000 $. Si on transpose une telle solution par exemple sur le territoire de l'île de Montréal, cela génère trois questions : le prix de la super licence constitue-t-il un équivalent de la valeur des permis pour l'ensemble des voitures d'Uber, cette super licence fixe-t-elle un nombre maximal de voitures et les voitures opérant sous cette super licence ont-elles des territoires qui leur sont distribués afin qu'elles ne travaillent pas tous au même endroit ? Vient ensuite la question du marché fermé ou ouvert, de l'aspect inéquitable qu'il y a à faire coexister deux régimes de permis pour le même travail et, enfin, de la valeur des permis existants...

À Edmonton, Uber paie aux détenteurs actuels de permis une compensation de 10 cents la course. Si on prend les 450 000 courses qu'Uber dit avoir réalisées au Québec en janvier 2016, on arrive alors à une compensation de 540 000 $ (450 000 x 10 cents x 12 mois). Avec un permis moyen valant aujourd'hui 170 000$, cela prendrait 2 407 ans avant de rembourser la valeur de tous les permis et 314 années pour rembourser la valeur de seulement 1 000 permis. Même à 1,10 $ de compensation par course, cela prendrait 218 ans à rembourser tous les permis et 28 ans à en rembourser 1 000. Voilà un arrangement qui ne tient pas la route.

Le RTAM-Métallos croit qu'une norme professionnelle ou code d'éthique régissant la profession, tel que proposé plus tôt dans ce document, pourrait aider à l'amélioration des services, tout

C'est pourquoi le RTAM-Métallos recommande de :

RECOMMANDATION 25
Que le gouvernement du Québec établisse ses quotas par agglomération en concordance avec une étude sur l'état de l'offre et de la demande en matière de transport rémunéré de personnes au Québec et en concordance avec les volontés gouvernementales en matière de mobilité durable et d'écoresponsabilité.

RECOMMANDATION 26
Que si le gouvernement du Québec, après étude, en vient à la conclusion que certains quotas doivent être revus dans certaines agglomérations de taxi, qu'une offre de transfert soit faite à tout titulaire de permis de propriétaire de véhicule de taxi afin de combler les besoins.

RECOMMANDATION 27
Que le gouvernement du Québec, refuse l'octroi d'une super licence à Uber sous le motif que cela ne constituerait pas une situation d'affaires équitable.

AUTRES NÉCESSITÉS POUR L'INDUSTRIE

Le RTAM-Métallos juge qu'un certain nombre d'enjeux doivent être pris en compte dans l'analyse du gouvernement afin d'assurer le bon fonctionnement de système de transport de personnes contre rémunération.

Comme nous l'avons mentionné plus tôt, les enquêteurs de la CTQ doivent absolument avoir des pouvoirs étendus d'enquête auprès des détenteurs de permis de véhicules de taxis et de limousines, mais également auprès des détenteurs de permis de chauffeurs de taxis et limousines. À cela, nous pensons qu'il faut accorder à la CTQ le pouvoir d'enquêter les détenteurs de permis d'intermédiaires en service de transport de personnes par taxi de même que lui attribuer des pouvoirs de suspension ou de révocation d'un permis d'intermédiaire qui manque à ses obligations. En effet, l'intermédiaire en service de transport de personnes par taxi doit lui aussi être imputable.

Un autre aspect important a trait au principe de non-discrimination. Le refus de faire une course est la pire de toutes les fautes dans l'industrie du taxi. Or, s'il s'avère qu'avec l'arrivée de nouveaux acteurs de transport de personnes contre rémunération que ces derniers refusent de prendre de la clientèle en raison de leur mobilité réduite ou leur volonté de payer comptant, c'est là d'autres formes de discrimination que l'on ne saurait accepter au Québec.

LA NÉCESSITÉ DE LA RECONNAISSANCE PROFESSIONNELLE

La Loi concernant les services de transport par taxi[2] a été adoptée le 21 juin 2001. Comme on le sait, elle a fixé les conditions qui prévalent aujourd'hui : un nouvel encadrement du transport par taxi, un système de permis par agglomération, la création d'un forum de consultation des acteurs de l'industrie ainsi qu'une association professionnelle.

Cependant, des chapitres entiers de cette Loi ont ensuite été abrogés. C'est le cas du chapitre V de la Loi de 2001. Il créait l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec. L'idée était de « regrouper chauffeurs et propriétaires et de promouvoir leurs intérêts », si nombreux. Il était stipulé dans la Loi que « tous les titulaires de permis de chauffeur de taxi devraient y verser une cotisation ». La reconnaissance d'une association professionnelle par le gouvernement du Québec est toujours nécessaire à l'écosystème mis en place en 2001 et une telle association est encore aujourd'hui la volonté des chauffeurs et propriétaires de taxi et de limousines.

Bien entendu, dans la Loi, l'Association se voyait reconnaître l'intérêt légal de défendre ses membres et le droit d'intervenir en tout temps devant la Commission, un tribunal ou une

[2] http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=5&file=2001C15F.PDF

autorité municipale ou supramunicipale. Elle pouvait faire des représentations auprès de la CTQ sur « toute question concernant le transport rémunéré de personnes ». De plus, l'Association devait être avisée avant la délivrance de permis de propriétaires ou d'intermédiaires en services de taxi et pouvait s'opposer à l'octroi dudit permis.

Les articles 40 et 41 de la loi, telle qu'adoptée le 21 juin 2001, méritent aussi d'être entièrement cités. Ils décrivent certaines obligations relatives au financement des activités de l'Association professionnelle, à son membership, sa cotisation obligatoire ainsi que conditionnelle au maintien du permis, au droit de vote des membres, etc.

L'article 40 se lit comme suit :

> *« Pour le financement de ses activités, l'Association peut, par règlement approuvé par la majorité des voix de l'ensemble des titulaires de permis de chauffeur de taxi exprimé par suite d'un scrutin, fixer une cotisation annuelle. Tout titulaire de permis de chauffeur de taxi, qu'il soit membre ou non de l'Association, a droit de vote. Pour exercer ce droit, celui qui n'est pas membre doit s'enregistrer auprès de l'Association et établir sa qualité de titulaire de permis de chauffeur de taxi dans les délais prescrits par règlement. La Commission convient avec l'Association des modalités devant être arrêtées pour annoncer, tenir et surveiller la tenue de ce scrutin et en assurer le dépouillement. »*

L'article 41 se lit comme suit :

> *Tout titulaire de permis de chauffeur de taxi doit, le cas échéant, payer la cotisation visée à l'article 40 pour maintenir son permis de chauffeur de taxi. L'Association transmet à la Société et, le cas échéant, à une autorité municipale ou supramunicipale qui délivre des permis de chauffeur de taxi la liste des chauffeurs de taxi en défaut de payer cette cotisation dans les délais prévus dans le règlement de l'Association. La Société et l'autorité doivent suspendre le permis de chauffeur de taxi de ces personnes jusqu'à preuve du paiement de cette cotisation.*

La Loi de 2001 abordait de front tous les enjeux liés à la gouvernance de l'industrie du taxi. Force est de reconnaître que ce travail n'est pas fini. Le chapitre traitant de la représentation des chauffeurs de taxi — auquel il faudrait aujourd'hui ajouter les propriétaires de taxi et propriétaires de limousines — à travers une association professionnelle ne fait toujours pas force de loi. C'est le chaînon manquant du système mis en place en 2001.

Le RTAM-Métallos estime que c'est l'une des principales atteintes à la paix sociale dans l'industrie du taxi. Une association professionnelle à adhésion et cotisation obligatoire, telle que reconnue par le gouvernement dans le RTAM-Métallos, apparaît nécessaire. Ce que les chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines recherchent, c'est que leur travail soit reconnu comme celui de professionnels et non plus d'artisans. Ils sont nombreux à exercer

cette profession (plus de 20 000), à y passer de nombreuses heures à fournir un service essentiel à la population tout en jouant un rôle de premier plan dans le bon fonctionnement de notre économie. Ils entendent bien sûr veiller à la qualité des services et la sécurité des usagers autant que de la leur et ils ont besoin que leurs intérêts socioéconomiques soient défendus par une association professionnelle à adhésion et cotisation obligatoire.

Une telle association, en plus d'aider à la cohésion de l'industrie, permettrait aux chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines d'être entendus dans une multitude de paliers décisionnels, de forums politiques et législatifs ainsi que de réduire leurs coûts d'exploitation. Enfin, le rôle d'une telle association serait complémentaire à celui de la Table de concertation sur l'industrie du taxi (la première jouant son rôle de défense et de représentation, la seconde son rôle-conseil ainsi que de concertation) où l'association serait représentée.

En somme, c'est un échange de bons procédés. Les propriétaires et chauffeurs de taxis et limousines savent que pour continuer à exercer la profession et en tirer des bénéfices, ils doivent respecter les contraintes légales et réglementaires. C'est pourquoi ils souhaitent que leur profession continue d'être réglementée. Ils s'attendent en retour à ce que l'État protège et reconnaisse leur travail en le professionnalisant. Et l'État sait qu'une meilleure cohésion de l'industrie du taxi s'impose pour mieux affronter les défis d'aujourd'hui et de demain.

Le RTAM-Métallos, avec ses 5 000 membres issus principalement de l'industrie du taxi de partout au Québec, demeure aujourd'hui l'organisation la mieux placée pour compléter ce travail. C'est le plus important regroupement de propriétaires et chauffeurs de taxis et de limousines du Québec. Le RTAM-Métallos travaille depuis environ quinze ans de concert avec les autorités pour améliorer la qualité des services et la sécurité. En plus d'offrir plusieurs services à ses membres, il intervient sur tous les enjeux liés au transport de personnes, sur des projets de politiques publiques et au sujet de l'amélioration des professions. Il compte sur l'appui de plusieurs associations représentatives de chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines du Québec de même que des figures importantes de cette industrie.

Affilié au Syndicat des Métallos et par ricochet à la FTQ, le RTAM-Métallos dispose de tous les moyens techniques et financiers pour structurer et mettre en place, de concert avec le gouvernement du Québec, une association professionnelle à adhésion et cotisation obligatoire. Le RTAM-Métallos peut assurément être reconnu comme association professionnelle des chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines et relancer une telle association dans l'esprit de ce que prévoyait la Loi de 2001.

Afin de maintenir la confiance générale du public dans la qualité des services fournis par l'industrie québécoise du taxi, une norme ou un code de déontologie s'impose. Originellement, une telle norme figurait au chapitre V de la Loi, telle qu'adoptée en 2001. Elle tombait sous la responsabilité d'une association professionnelle qui n'a cependant jamais véritablement pris son envol.

La Table de concertation de l'industrie du taxi du Québec joue un rôle-conseil de premier plan auprès du ministre dans le développement de cette industrie et dans la qualité des services au public. Elle réunit périodiquement tous les acteurs de l'industrie afin qu'une concertation ait lieu sur les différentes pratiques commerciales.

Le RTAM-Métallos est d'avis que le ministère des Transports doit mieux valoriser et considérer l'expertise des membres de cette Table qui présentent des recommandations sur les ressources humaines, les pratiques commerciales et le développement de cette industrie.

C'est pourquoi le RTAM-Métallos recommande :

RECOMMANDATION 28
Que le gouvernement du Québec accorde à la Commission des transports du Québec des pouvoirs de suspension ou de révocation d'un permis d'intermédiaire en service de transport de personnes par taxi.

RECOMMANDATION 29
Que le gouvernement du Québec renouvelle le principe de non-discrimination en matière de transport rémunéré de personnes.

RECOMMANDATION 30
Que le gouvernement du Québec accorde à la Commission des transports du Québec des pouvoirs de suspension ou de révocation d'un permis d'intermédiaire en service de transport de personnes par taxi.

RECOMMANDATION 31
Que le gouvernement du Québec reconnaisse la profession de chauffeur et de propriétaire de taxis et de limousines en établissant une association professionnelle à cotisation obligatoire et une norme professionnelle la régissant et en reconnaissant le RTAM-Métallos à titre d'association professionnelle des propriétaires et chauffeurs de taxis et limousines.

Que cette association ait pour objet de regrouper et promouvoir les intérêts de tous les titulaires de permis de propriétaire et de chauffeur de taxi et limousine.

Que tous les titulaires de permis de chauffeur de taxi, de permis de propriétaire de taxi, de permis de propriétaires de taxi spécialisé en limousine et limousine grand luxe soient tenus d'y adhérer et de verser une cotisation déterminée par la majorité des membres .

Que cette reconnaissance soit fixée par une modification à la Loi ou par décret.

Tout titulaire de permis de chauffeur de taxi, de permis de propriétaire de taxi, de permis de propriétaire de taxi spécialisé en limousine et de permis de propriétaire de taxi spécialisé en limousine grand luxe doit s'acquitter de la cotisation en même temps que les frais annuels d'obtention ou de renouvellement de son permis de propriétaire ou chauffeur de taxi ou de limousine.

RECOMMANDATION 32
Que le gouvernement du Québec établisse une norme ou code de conduite pour les intermédiaires comprenant des normes de gestion des applications mobiles permettant de noter le véhicule et le chauffeur.

RECOMMANDATION 33
Que l'Association professionnelle des chauffeurs et propriétaires de taxis et de limousines du Québec, telle que reconnue par le gouvernement du Québec dans le RTAM-Métallos, soit invitée par le ministre à le conseiller et à représenter les intérêts de ses membres à la Table de concertation sur l'industrie du taxi du Québec.

Que la sélection des organismes présents soit basée sur leurs mandats réels ou leur force de représentation.

Qu'une place y soit réservée pour un représentant de la clientèle, le RTAM-Métallos, l'association représentant les intermédiaires en service de transport par taxi ainsi que d'autres associations et regroupements répondant aux critères précédemment énumérés.

Que les organismes chargés d'appliquer la loi puissent assister, au besoin, aux réunions de la Table de concertation.

Qu'un tel mécanisme de sélection soit fixé dans la loi ou décret par le gouvernement.

ANNEXE 1 — UBER SOUS SURVEILLANCE DE PAR LE MONDE

Bien qu'elle opère sur tous les continents, Uber a rencontré l'opposition des gouvernements et agences de réglementation presque partout où elle a tenté de percer les marchés. Les enjeux ont trait à la sécurité publique, aux exigences d'assurance et au droit du travail.

PAYS (ET VILLES) OÙ LE SERVICE UBER EST ILLÉGAL, EN VOIE DE L'ÊTRE OU L'A ÉTÉ

Allemagne. Les villes de Berlin, Munich et Francfort interdisent Uber. La Cour interdit le service d'UberPop, pendant européen d'UberX (mars 2015).
Australie. Le gouvernement du Queensland émet à Uber un avis de cessation et désistement d'existence (mai 2014). Le Département des Transports de l'Australie de l'Ouest dépose 19 poursuites contre des chauffeurs d'Uber (mai 2015). L'Université du Queensland déclare Uber illégale (nov 2015).
Belgique. Le service Uber est suspendu à Bruxelles. (oct 2015)
Brésil. La Cour suspend Uber (avril 2015). Le maire de Rio de Janeiro interdit Uber (oct 2015). La ville de Sao Paulo vote une interdiction d'Uber (sep 2015). Uber est aussi interdit à Belo Horizonte et dans la capitale du pays, Brasilia. La moitié des états du pays ont adopté des lois anti-Uber.
Espagne. La Cour déclare une interdiction des services d'Uber (décembre 2014).
Indonésie. La ville de Bandung interdit Uber (sep 2015).
États-Unis. East Hampton (NY) interdit Uber (Juin 2015).
Inde. Trois provinces du pays interdisent les services de taxi basés sur le web à la suite du viol d'une passagère par un chauffeur d'Uber, dont à Hyberabad (déc 2014). Le gouvernement ordonne aux fournisseurs d'accès à Internet de bloquer le site web d'Uber dans tout le pays (mai 2015). L'interdiction faite à Uber d'opérer dans le pays est confirmée par la Cour (juin 2015). Puis, l'interdiction est révoquée, mais aucun permis n'est accordé (juillet 2015). Le gouvernement propose un cadre légal pour les applications de covoiturage afin qu'elles puissent opérer comme des flottes de taxi (oct 2015) http://tcrn.ch/1LkbB1W
Italie. Les tribunaux déclarent illégaux les services de transport de personne sans permis (mai 2015).
France. La Cour déclare l'interdiction d'UberPop, le pendant européen d'UberX (mai 2015) puis celle d'Uber (sept 2015).
Pays-Bas. La Cour interdit UberPop (déc 2014). Une agence de réglementation perquisitionne les bureaux d'Uber à Amsterdam (mars 2015).
Corée du Sud. Un projet de loi interdit les chauffeurs sans permis (mai 2015).
Taïwan. Uber est déclarée illégale (déc 2014).
Thaïlande. Uber est jugée illégale et interdite dans tout le pays (déc 2014).

PAYS (ET VILLES) OÙ LE SERVICE UBER EST L'OBJET D'ACTIONS POLITIQUES.

Comté de Palm Beach, Floride. Des commissaires demandent au gouvernement fédéral de créer un système national de vérification des antécédents judiciaires à l'échelle des États-Unis pour les chauffeurs d'Uber et de Lyft (nov 2015).
Californie. L'Assemblée législative de l'État passe la loi no 1289 qui rend obligatoire la prise d'empreintes digitales ainsi que des amendes de plus de 50 000 $ pour l'embauche de chauffeurs condamnés dans le passé pour crimes graves (sept 2015).
Philadelphie, Pennsylvanie. L'État de Pennsylvanie approuve Uber, mais pas l'une des principales villes de l'État, Philadelphie (jan 2015).
Braintree, Massachusetts. La société des permis de transport de la municipalité interdit les services de covoiturage (mai 2015). Cette interdiction est levée (juillet 2015).
Francfort, Allemagne. À la suite d'une décision d'une Cour régionale interdisant à Uber d'utiliser des chauffeurs sans permis, Uber suspend ses opérations à Francfort, Hambourg et Dusseldorf (nov 2015).
Londres, Angleterre. Londres propose des mesures plus sévères à l'endroit d'Uber (sept 2015). L'Autorité des transports de Londres demande à la Cour Supérieure de se prononcer sur l'illégalité d'Uber (oct 2015). Celle-ci juge qu'Uber ne viole pas la loi et que son application n'est pas utilisée comme un taximètre (oct 2015).
Genève, Suisse. La Ville de Genève interdit les services d'UberPop (avril 2015).
Portugal. Uber cesse ses activités dans tout le pays (avril 2015).
Fukuoka, Japon. Le Ministère des Transports suspend un programme de recrutement de chauffeurs d'Uber (mars 2015).

COMMUNAUTÉS NATIONALES OU LOCALES AYANT ADOPTÉ DES LOIS ET RÈGLEMENTS AFIN QUE LES SERVICES D'UBER ET DE LYFT SOIENT SOUMIS AUX MÊMES RÈGLES QUE DES VOITURES TAXI.

États-Unis
Sioux Falls, Dakota du Sud http://argusne.ws/20onApq
Alexandra, Virginia http://bit.ly/1XK1ZWc
Birmingham, Alabama http://bit.ly/1Lmolnx
Portland, Oregon http://bit.ly/1PUMNUK et http://bit.ly/1Nc7LOE
Chicago, Illinois http://trib.in/1M71f55 et http://trib.in/1LjQBu7
Midland, Texas http://bit.ly/1MeRxxu
Ithaca, New York http://ithacajr.nl/1RRzFhh
Houston, Texas http://bit.ly/1hGSmHx
Austin, Texas http://atxne.ws/1Oz81Ha
Clark County, Nevada http://reut.rs/1X8914T
Ohio http://bit.ly/1QLXE0k
Portland, Maine http://bit.ly/1VlEuiY
Nevada http://bit.ly/1F6UTWF, http://bit.ly/1kroe4J, http://bit.ly/1JPDuDN et http://bit.ly/1U2FI7E
Sarasota, Floride http://bit.ly/1Qrw9cH
Seattle, Washington http://bit.ly/1gcvnDq et http://bit.ly/1KWaZSn

Palm Beach, Floride http://bit.ly/1Jjgsmp, http://bit.ly/1Llf3Oy et http://bit.ly/1FrRAJr
Cleveland, Ohio http://bit.ly/1O73loc
Pittsburgh, Pennsylvanie http://bit.ly/1RC9ZZK
San Francisco, Californie http://bit.ly/1HGwP8o
Anchorage, Alaska Uber cesse ses opérations tandis que la ville d'Anchorage prépare un nouveau règlement. http://huff.to/1NlMmkW
Tampa Bay, Floride http://bit.ly/1hsmFla
Nouveau-Mexique http://bit.ly/1Jjh9MK
Eugene, Oregon http://huff.to/1NlMmkW
Broward County, Floride http://bit.ly/1EDfxI9 **et** http://bit.ly/1k4WNxt
Orlando, FL : http://bit.ly/1PmGc1G
Philadelphie, Pennsylvanie http://bzfd.it/1J4Xxul
San Antonio, Texas http://bit.ly/1BinXUH et http://bit.ly/1Ph6mGo
Columbus, Ohio http://bit.ly/1WFr8Sh
New York City, NY http://on.nyc.gov/1JjioLU
International
Canberra, Australie http://bit.ly/1M1aNiT
Finlande http://bit.ly/1OKZ1Pr
China http://tcrn.ch/1k5u5MU
Toronto, Canada http://bbc.in/1MRgp0p
Sydney, Australia http://on.ft.com/1JfyBOD
région de Waterloo, Canada http://bit.ly/1fpVuq4 et http://on.thestar.com/1hGx515
Mexico, Mexique http://reut.rs/1J272fw
Danemark http://bit.ly/1Jrsoom

PAYS (ET VILLES) OÙ DES ACTIONS JUDICIAIRES SONT EN COURS OU ONT ÉTÉ MENÉES CONTRE UBER

Californie. La date du 20 juin 2016 est décidée pour commencer les séances du tribunal dans le recours collectif O'Connor C. Uber qui devrait décider du statut des chauffeurs d'Uber (nov 2015). http://on.wsj.com/1MvmhyX
Saint-Louis, Missouri http://bit.ly/1OPgBlQ
New York City, New York http://reut.rs/1PAkOd9
Pennsylvanie http://6abc.cm/1Pzr3xR
Derbyshire, Angleterre http://bbc.in/1WW2fnX
Sydney, Australie Un chauffeur Uber est accusé d'avoir violé une passagère et fait aussi face à un chef d'accusation pour relation sexuelle sans consentement http://bit.ly/1Li71QD et http://bit.ly/1WrR2v4
San Diego, Californie http://bit.ly/1SjgahJ
San Francisco, Californie http://bit.ly/1W0DuBo
California. Accusation de fraude et négligence à la suite d'allégations d'agressions sexuelles. http://bit.ly/1WPXeKj
Saint-Louis Missouri http://bit.ly/1LkbK91
New South Wales, Australie http://dailym.ai/1KOmvNg
New York City, New York http://reut.rs/1KJ5oBK

Inglewood, Californie http://bit.ly/1ODLt4X
Tallahassee et Fort Lauderdale, Floride http://bit.ly/1JZKjzv
Paris, France http://yhoo.it/1QPzpOE
El Paso, Texas http://bit.ly/1KkAVrR
Costa Rica http://bit.ly/1MKOZeJ
California http://cnnmon.ie/1PN6jzG et http://on.wsj.com/1NKucZ7
Rhode Island http://bit.ly/1JvvHsI
Okaloosa County, Floride http://bit.ly/1NnABun
New York City, New York http://bloom.bg/1PCMA5H
Dallas, Texas http://bit.ly/1MP4FyZ
Los Angeles, Californie http://bit.ly/1LthvzM
Chicago, Illinois http://trib.in/1EReLY3
Pennsylvanie http://bit.ly/1Js4G4W
Johannesburg, Afrique du Sud http://bloom.bg/1PNa1Jo
Hillsborough County, Floride http://bit.ly/1KI2WWi
Jefferson, Louisiane http://bit.ly/1EfDfiZ et http://bit.ly/1PJiywN
Toronto, Canada http://bit.ly/1LwawZC et http://bit.ly/1ggfRqF
Paris, France http://reut.rs/1LwaD7v et http://cnn.it/1KfVBkW
Washington, DC http://bit.ly/1KI3HyA
Western Australia, Australie http://bit.ly/1hD3zK5
New York, New York http://bit.ly/1f05N4S
Los Angeles, Californie http://lat.ms/1x1QPTk
San Diego, Californie http://bit.ly/1Eel7Wy
Memphis, Tennessee http://bit.ly/1PNbHTe
Miami, Floride http://bit.ly/1IPrrFH
Cape Town, Afrique du Sud http://bit.ly/1EfEa31
Portland, Oregon http://ti.me/1JPJvjF
San Francisco, Californie http://cbsloc.al/1wPZSVp
Delhi, Inde http://reut.rs/1ERgqgr et http://cnet.co/1LVqxc2 et http://bit.ly/1P0Y6sS
Vancouver, Canada http://bit.ly/1NwJEcu
Auburn, Alabama http://bit.ly/1Js5RBw
Tuscaloosa, Alabama http://bit.ly/1Pvc3xg
Atlanta, Georgie http://onajc.com/1xJHX4y
New York City, New York http://nyti.ms/1U9Fu9s
Boston, Massachusetts http://bit.ly/1iKaeB0
Connecticut http://bit.ly/1rvR6ol
Houston and San Antonio, Texas http://bit.ly/1NFdTNm
Toronto, Canada http://on.thestar.com/1h9rTCq
Milan, Italie http://milano.corriere.it/notizie/cronaca/15_maggio_26/uber-pop-bloccati-app-servizio-tutta-italia-vittoria-tassisti-277dd376-038b-11e5-8669-0b66ef644b3b.shtml?refresh_ce-cp

ANNEXE 2 — DE NOMBREUX INCIDENTS RÉPERTORIÉS AVEC UBER

Conduite mortelle

Miami, Floride http://miami.cbslocal.com
Columbus, Ohio http://www.myfox28columbus.com
New York, New York http://www.streetsblog.org/
San Francisco, Californie http://www.sfgate.com

Agressions

Los Angeles (vol et agression) http://losangeles.cbslocal.com
Los Angeles (agression) http://laist.com/
Comté de Manatee, Floride (menace par arme à feu) http://consumerist.com
Cincinnati (agression) http://www.wcpo.com
Californie (agression) http://www.foxnews.com
Indianapolis (agression) http://www.theindychannel.com
Denver (vol) http://www.people.com
Boston (agression) http://www.bostonglobe.com
Chicago (agression) http://www.chicagotribune.com
San Francisco (agression à la hache) http://www.forbes.com/
Atlanta (menace par arme à feu) http://pando.com
Philadelphie (agression) http://www.nydailynews.com/
Oklahoma (agression) http://newsok.com
San Francisco (agression et abus) http://pando.com
Washington (agression) http://valleywag.gawker.com
Washington (agression à l'arme blanche) http://www.courthousenews.com/
Washington (agression après que le client eut accidentellement fait un rot !)
http://www.washingtoncitypaper.com/
Londres, Angleterre (agression et racisme) http://www.standard.co.uk/
Australie (agression) http://www.bloomberg.com

Harcèlement et agressions sexuelles

Delhi, Inde (molestation) http://www.ndtv.com
Los Angeles (agression sexuelle) http://www.dailynews.com
Cape Cod (viol, agression, violence) http://www.capecodtimes.com
Athens, Georgie (agression sexuelle et vol) http://onlineathens.com
Scottsdale, Arizona (agression sexuelle et pédophilie) http://www.azcentral.com
Guelph (Harcèlement et intimidation) http://www.guelphtribune.ca
Kansas City (agression sexuelle) http://www.kshb.com
Los Angeles (agression sexuelle) http://losangeles.cbslocal.com
Denver (agression sexuelle) http://kdvr.com
Dallas (viol) http://crimeblog.dallasnews.com
Austin, Texas (agression sexuelle) http://kxan.com

Londres, Angleterre (agression sexuelle) http://www.nydailynews.com
Sydney, Australie (viol) http://www.cnet.com
Toronto (agression sexuelle) http://www.thestar.com/
Toronto (agression sexuelle) http://news.nationalpost.com/
Avon, Ohio (agression sexuelle) http://chronicle.northcoastnow.com/
New Jersey (viol) http://www.nj.com/
Chine (viol et vol) https://www.techinasia.com/
Philadelphie (viol) http://mobile.philly.com/
Charleston, Caroline du Sud (Viol et séquestration) http://www.huffingtonpost.com/
Woodbridge, Virginie (Agression sexuelle) http://wjla.com
Dallas (Agression sexuelle) http://www.dallasnews.com
Inde (indécence) http://time.com
Boston (agression sexuelle) https://www.bostonglobe.com
Chicago (indécence) http://abc7chicago.com
Virginia Beach, Virginie (agression sexuelle et pédophilie) http://www.courthousenews.com/
New Jersey (indécence) http://gothamist.com/
New Delhi, Inde (agression sexuelle) http://us.india.com/
Mississauga (agression sexuelle) http://www.theglobeandmail.com/
Los Angeles (viol) http://www.nbclosangeles.com/
New York (agression) http://newyork.cbslocal.com/
Wisconsin (agression sexuelle) http://www.channel3000.com/
Houston (agression sexuelle) http://www.click2houston.com/
Paris, France (agression sexuelle) http://www.theverge.com
Philadelphie (enlèvement, séquestration et viol) http://jezebel.com
Mar Vista, Californie (agression sexuelle) http://www.latimes.com/local/
Chicago (agression sexuelle, séquestration et enlèvement) http://www.nbcchicago.com
Melbourne (agression sexuelle) http://www.heraldsun.com.au/
Londres (proposition indécente) http://www.buzzfeed.com/
Inde (viol) http://www.bbc.com:news:world-asia-india-30374070
Orlando (attouchements sexuels) http://www.dailydot.com/
San Francisco (harcèlement sexuel) http://abc7news.com/325011/
Washington (agression sexuelle) http://valleywag.gawker.com/
Chicago (attouchements sexuels) http://www.nbcchicago.com/
New York (agression sexuelle) http://www.thedailybeast.com/
Washington (viol) http://www.washingtonpost.com/

Séquestrations

Philadelphie (viol et séquestration) http://jezebel.com/
New York (séquestration) http://gothamist.com/
Los Angeles (séquestration) http://valleywag.gawker.com/
Washington (séquestration et conduite dangereuse) http://www.washingtonpost.com/
Los Angeles (séquestration) http://valleywag.gawker.com/

Antécédents criminels

Boston https://www.bostonglobe.com

Californie (25 chauffeurs ayant un passé criminel) http://www.businessinsider.com/
Californie (8 autres chauffeurs avec lourd passé criminel) http://www.laweekly.com/
Dallas (viol, passé criminel) http://www.dallasnews.com
Miami (sympathisant de l'État islamique) http://www.miamiherald.com
Houston (viol, antécédents) http://www.houstonchronicle.com/
Californie (un criminel passe la vérification d'Uber) http://www.nbclosangeles.com/
Chicago (un criminel reconnu conduit pour Uber) http://www.chicagotribune.com/
San Francisco http://pando.com/

Conduites avec facultés affaiblies

New York http://losangeles.cbslocal.com/
Elsemere, KY (entrée par effraction, vol) http://www.wlwt.com/
Santa Barbara, Californie (intoxication) http://www.keyt.com
San Francisco (menace de mort) http://sfist.com/
Chapel Hill, Caroline du Nord http://wncn.com
Texas (séquestration) http://keyetv.com/
Los Angeles (trafic de drogues) http://www.laweekly.com/
Arlington, Virginie (agression) https://www.arlnow.com
Chicago (menace de mort) http://www.chicagotribune.com/
Grande-Bretagne (menace de mort) http://www.buzzfeed.com/
Floride (conduite avec facultés affaiblies) http://naplesherald.com/
Qunnipiac (agression) http://www.quchronicle.com/
Denver (entrée par effraction) http://www.latimes.com