



CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDITIONS PUBLIQUES SUR LE
DOCUMENT D'INFORMATION SUR LE TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DE
PERSONNES PAR AUTOMOBILE

**MÉMOIRE DU REGROUPEMENT DES PROPRIÉTAIRES DE TAXI DE
MONTRÉAL**

(RPTM)

PRÉSENTÉ À LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

MONTRÉAL

29 FÉVRIER 2016

TABLE DES MATIÈRES

- I- Introduction et présentation du RPTM

- II- De l'artisanat à l'entrepreneuriat?

- III- Changement du cadre législatif et réglementaire de l'industrie
 - a) Déréglementation totale et ses conséquences
 - b) Déréglementation partielle et ses conséquences
 - c) Avantage du système actuel de la gestion de l'offre
 - i) Gestion de l'offre sous l'empire de la Loi sur le transport par taxi
 - ii) Gestion de l'offre sous l'empire de la Loi concernant les services de transport par taxi
 - iii) Flexibilité du système actuel et inutilité d'apporter des changements

- IV- Place du faux covoiturage urbain dans le contexte législatif actuel et déboulonnage des mythes propagés par un géant américain

- V- Encadrement du vrai covoiturage

- VI- Assouplissement des conditions pour légaliser le taxi illégal?

- VII- Proposition quant à la prise en compte de la valeur du permis

- VII- Conclusions et résumé des recommandations

I- Introduction et présentation du RPTM

Le RPTM a été fondé en 2009 afin de pallier l'absence de représentation pour les titulaires de permis de propriétaires de taxi. Cette absence résultait de l'abolition des ligues de propriétaire de taxi ainsi qu'à la disparition de l'association professionnelle des chauffeurs du taxi du Québec qui n'a malheureusement pas pu prendre son envol.

Le déficit de représentation fut criant lorsque les propriétaires de permis de taxi se sont aperçus que plusieurs organismes parlaient en leur nom sans nécessairement les consulter.

Bien que parfois les intérêts des propriétaires et chauffeurs se rejoignent, que les propriétaires et certains intermédiaires de services soutiennent les mêmes revendications, aucun organisme autre que le nôtre ne peut se targuer de représenter uniquement les intérêts des propriétaires de permis. Les propriétaires sont ceux qui ont collectivement le plus investi dans cette industrie. Ils sont le cœur de celle-ci. Bien qu'il ne s'agisse pas directement d'un sujet contemplé par la Commission, nous militons pour l'établissement d'un regroupement professionnel obligatoire des propriétaires sur tout le territoire du Québec.

Depuis 2009, le Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal a participé à plusieurs consultations et tables de concertation et a effectué des représentations auprès des autorités québécoises et municipales afin de faire entendre la voix des propriétaires de permis de taxi.

Les propriétaires de permis de taxi sont à la croisée des chemins, ils sentent la pression qui s'exerce sur eux afin que le système de gestion de l'offre soit modifié.

Or, le présent document a pour but de mettre en lumière plusieurs types de déréglementation d'un système de gestion d'offre qui ont eu, dans certain cas des conséquences désastreuses et dans d'autres des conséquences plus ou moins acceptables. Le but de ce mémoire est de protéger les intérêts légitimes de nos membres et de soutenir des pistes de solutions qui pourraient faire en sorte qu'un consensus se dégagera au terme de cette commission le tout, dans l'intérêt du public et des consommateurs.

Un géant américain a tenté de s'imposer sur le marché et de bouleverser le transport rémunéré de personnes au Québec. Bien que nous soyons conscients de sa présence et de l'effet néfaste qu'il a envers nos membres, nous présentons un point de vue tourné vers l'avenir qui n'inclut pas ce type d'entrepreneur, mais qui se veut une solution visant à favoriser l'émergence de nouvelles technologies et favoriser les personnes désireuses de travailler de concert avec l'industrie et le gouvernement pour ajouter des options à un cocktail de transport.

Lesdites options seront respectueuses des systèmes déjà en place et se voudront équitables envers tous. Nous souhaitons que cette consultation accouche de meilleurs jours pour que cessent les pressions indues auxquelles les propriétaires de permis de taxi sont soumis depuis plus d'un an et demi. Personne ne devrait avoir à être confronté à la perte son gagne-pain, de son entreprise et du capital investi dans son activité économique alors que cette menace est, d'un point de vue partagé par plusieurs commentateurs, illégale, illégitime et déloyale.

II- De l'artisanat à l'entrepreneuriat ?

Depuis toujours au Québec, le modèle favorisé par le gouvernement était de favoriser l'exploitation de permis de taxi par des artisans propriétaire d'un seul permis plutôt que par des entreprises qui gèreraient des flottes des véhicules et des chauffeurs. La volonté a toujours été présente et c'est d'ailleurs pourquoi la Loi sur le transport par taxi¹, maintenant remplacée par la Loi concernant les services de transport par taxi², n'a jamais prévu de disposition permettant à des tiers de gérer des permis de taxi pour des titulaires.

Les obligations incombant à un titulaire de permis de taxi devaient toujours être exercées par lui personnellement. Les principes sous-tendant cette démarche étaient que le titulaire d'un permis de taxi aurait une gestion et un contrôle quotidien de son permis, qu'il veillerait à la qualité de son véhicule, au comportement de son chauffeur ou s'il exploitait lui-même qu'il le ferait de façon professionnelle et dans le but de maximiser ses revenus. Le modèle favorisant l'artisanat s'est toujours opposé à des juridictions qui permettent l'utilisation d'intermédiaires, tels des « brokers » qui louent des véhicules taxi à des chauffeurs.

En 2002, le législateur a reconduit cette vision de l'industrie et n'a pas laissé la place à la location complète d'un permis de taxi. Ceci changera toutefois avec le projet pilote présentement testé par l'entreprise Téo-Taxi qui elle effectue précisément ce qui, par le passé, n'était pas autorisé au sens de la Loi.

Le gouvernement devra se poser la question suivante : doit-on migrer vers un système où se seront plus des artisans qui exploiteront des permis de taxi, mais bien des entreprises qui, en nombre réduit, loueront des permis de taxi à des chauffeurs qui prendront le statut d'employé?

Le propriétaire quant à lui ne deviendrait qu'un investisseur qui toucherait une rente pour la location de son permis et laisserait une entreprise intermédiaire et un chauffeur gérer son permis. Est-ce vraiment vers ce système tant décrié par le passé que le gouvernement veut se diriger?

1. LRQ c. T11.1

2. RLRQ c. S-6.01

Les propriétaires de permis de taxi ne sont pas contre une migration vers un système qui fera en sorte de leur permettre d'avoir un emploi. Les sommes qu'ils investissent dans l'achat d'un permis de taxi pourraient être consacrées à autre chose, telle la contribution à des régimes de retraite. Toutefois, l'épineuse question de la valeur des permis actuels demeure. Seule une approche graduelle et échelonnée dans le temps permettra de passer d'un système où les permis sont transférables entre individus à un système où les permis seront uniquement obtenus par une autorité émettrice.

Sinon, on doit parler de rachat. Avec toutes les conséquences économiques que cela impose. Est-ce que la collectivité peut se permettre de racheter les permis de taxi? Non seulement ce n'est pas souhaitable, mais cela ne servirait à rien. Ce n'est pas parce que la technologie évolue qu'on doit faire table rase sur ce qui fonctionne.

En 1985, l'industrie du taxi à Montréal a procédé à un investissement dans ses permis de taxi en cotisant des sommes importantes pour acheter des permis de taxi qui était sur le marché à leur valeur marchande moyenne de près de 13 000,00\$. Ce plan avait été encouragé et géré par le gouvernement québécois.

Près de 1250 permis de taxi ont été ainsi acquis et révoqués et plus de 13 millions de dollars ont été versés dans le fond de rachat par les titulaires eux-mêmes afin de réduire le nombre de permis dans l'agglomération et ultimement augmenter leurs revenus.

Le plan de rachat a eu pour effet d'augmenter la valeur des permis de taxi. Ce n'est pas l'unique facteur qui explique la hausse des valeurs de permis. Le fait demeure que le taxi est un débouché pour les immigrants qui, souvent en dépit de qualifications professionnelles impressionnantes, ne réussissent pas à percer dans le marché du travail de la société d'accueil. D'où l'intérêt d'avoir permis. De s'acheter un job, et une microentreprise.

Est-ce aux propriétaires à payer pour les choix gouvernementaux et de la collectivité de se doter d'un système de gestion de l'offre?

Le système actuel a ses défauts, mais il recèle davantage de qualités. Avant de l'abolir et de bouleverser une industrie entière, il faut y penser à deux fois.

En fait, l'arrivée d'Uber a lancé le débat sur des fausses prémisses. En effet, tous croyaient que l'industrie du taxi était dépassée et que cette nouvelle application représentait l'avenir. Or, ce n'est qu'une application que l'industrie du taxi a par soi-même et en parallèle développée et qui est maintenant au point au sein de différentes compagnies.

Certains préconisent des changements en profondeur dans l'industrie du taxi. Or, devons-nous bouleverser complètement l'industrie simplement pour une application que celle-ci détient déjà? Avons-nous les moyens comme société de passer d'un système de gestion de l'offre à un système déréglementé où la libre concurrence prévaudrait? Avons-nous la possibilité de compenser les pertes de revenus ainsi que les pertes liées à la valeur des permis de taxi de ceux qui se sont fiés à une série de règles pour investir dans cette industrie? Nous croyons que si le gouvernement décide d'aller de l'avant et de modifier le système de gestion de l'offre, il ne peut laisser tomber les chauffeurs et propriétaires de taxi. De la même façon que lorsque le gouvernement canadien a négocié le Partenariat transpacifique et l'ouverture partielle de marché à des produits agroalimentaires étrangers, immédiatement des compensations ont été évoquées pour les producteurs laitiers et avicoles locaux pour compenser la perte de valeur de leurs quotas. On parle d'une somme totale de 4,3 milliards autant envers les pertes de revenus anticipés que les pertes de quotas³. Nous voyons difficilement pourquoi il en serait différent pour les chauffeurs et les propriétaires de taxi.

Par conséquent, passer d'une industrie fondée et encouragée dans un modèle de détention de permis par des propriétaires individuels, des artisans pour ainsi dire, à une industrie qui serait contrôlée par de moyennes entreprises ne se fera pas sans heurts et nous doutons que tout ce bouleversement se fasse dans l'intérêt des contribuables, du public utilisateur et de nos membres. Nous préconisons le maintien du modèle actuel qui n'est nullement un frein à l'adoption de solutions novatrices et technologiques.

3. Le Partenariat transpacifique affaiblira la gestion de l'offre, Jean-Michel Leprince, ICI radio-Canada.ca, 7 janvier 2016

III- Changement du cadre législatif et réglementaire de l'industrie

L'arrivée d'un nouveau joueur dans l'industrie du taxi à Montréal a posé des questions quant à la possibilité de modifier la façon dont le transport rémunéré de personnes est effectué au Québec. Comme vous le savez, nous sommes sous un système de gestion de l'offre qui fait en sorte que le nombre de permis de taxi émis pour une agglomération donnée est limité et que les conditions d'exercices d'une course de taxi, les tarifs, ainsi que l'accès à l'industrie sont fortement réglementées. Il s'agit du modèle que le gouvernement a adopté à travers plusieurs réformes concernant les services de transport par taxi.

Nous élaborerons sur les diverses solutions qui s'offrent au gouvernement par rapport à des changements à apporter à ce chapitre.

a) Déréglementation totale et ses conséquences

Cette expérience a été tentée dans plusieurs juridictions qui faisaient en sorte que l'on abolissait le nombre maximal de permis de taxi émis et que l'on laissait libre cours au chauffeur de taxi de fixer le prix d'une course.

Dans la plupart des juridictions où l'expérience fut tentée (Dallas, San José, Indianapolis, San Diego, Seattle à titre d'exemple), les autorités ont observé les conséquences négatives suivantes :

1. Hausse des tarifs;
2. Baisse de revenus des chauffeurs en raison de l'addition de nouveaux chauffeurs;
3. Baisse de qualité de service;
4. Hausse des gaz à effet de serre en raison du nombre accru de véhicules qui circulent dans l'attente de client, sans nécessairement trouver rapidement leur profit;
5. Querelles entre les chauffeurs pour quérir un passager;
6. Sollicitation agressive de passagers à des pôles particuliers et connus pour générer des courses de taxi;
7. Absences d'exclusivités de courses puisque le chauffeur désirant maximiser ses déplacements accueillera à bord des passagers supplémentaires;

8. Augmentation du nombre de refus de courses de petites valeurs;
9. Augmentation de véhicules qui affichent un état d'entretien déficient;
10. Absence de prise en charge de personnes vulnérables ou à mobilité réduite.⁴

Pour toutes ces conséquences négatives, il fut noté un seul bénéfice marginal, à savoir, une augmentation modérée de la disponibilité de véhicules pour effectuer des courses de transport rémunéré de personnes.

Vu les expériences passées dans ces juridictions, nous croyons que d'abolir les quotas, de permettre à des joueurs étrangers et chauffeurs amateurs d'effectuer du transport par taxi, entraînera les conséquences ci-devant énumérées et qu'au bout du compte, le public sera mal desservi, les chauffeurs de taxi n'y trouveront pas leur compte et les pseudo chauffeurs de taxi improvisés ne seront pas davantage satisfaits.

Est-ce vers ce modèle que le Québec se dirige? Nous osons espérer que non. Dans les circonstances, permettre à des ressources externes à l'industrie du taxi de contourner les quotas existants, de multiplier l'offre de service sur le terrain est contre-productif et n'annonce que de mauvaises choses tant pour les acteurs de l'industrie que pour le public en général.

Il s'ensuit qu'indépendamment de la valeur des permis de taxi, les quotas doivent demeurer sujets à être modifiés selon les preuves qui pourront être apportées devant la Commission des transports du Québec, tel que la Loi le prévoit présentement.

b) Déréglementation partielle et ses conséquences

Plusieurs études ont établi que lors d'une déréglementation partielle, si elle est bien menée, elle est susceptible d'encourager l'innovation. Cependant, plusieurs choses jouent à ce niveau puisque si le nombre de permis émis sous le quota est modifié, vous retombez dans les conséquences d'une déréglementation totale. Si vous acceptez de nouveaux joueurs dans l'industrie qui font du taxi sous une forme déguisée, vous retombez sous le modèle de la

4. Saponaro, Michael Anthony. "Economic regulation in the taxicab industry: a case study of Iowa City, Iowa." MS (Master of Science) thesis, University of Iowa, 2013; Dempsey, Paul Stephen, "Taxi Industry Regulation, Deregulation & Reregulation: the Paradox of Market Failure" *Transportation Law Journal* 24 (1996) 73

déréglementation totale. Alors, comment peut-on déréglementer de façon partielle une industrie?

Le premier réflexe que tous auraient est de permettre une tarification dynamique, c'est-à-dire, lorsque l'offre est moindre que la demande, le coût d'une course taxi serait établi en fonction du fait de la rareté et permettrait une fluctuation à la hausse des tarifs du taxi. Bien que cela profiterait à nos membres en période de pointe, nous sommes contre l'établissement d'une tarification dynamique en fonction de l'offre et de la demande.

Il faut reconnaître la beauté du système actuel. Vous êtes éméché, vous sortez d'un bar, vous prenez un taxi. Vous savez qu'il va vous en coûter un montant raisonnable pour vous rendre à domicile. Vous sortez d'un bar, vous commandez un UberX et vous espérez vous rendre à domicile. On vous indique à trois (3) ou quatre (4) reprises sur l'écran que vous devez consentir à une hausse de sept (7) fois le tarif. Malheureusement, vous êtes en état d'ivresse et votre consentement est fort probablement non éclairé et fait en sorte qu'il vous en coûtera une somme démesurée pour effectuer votre course.

Le fait d'avoir des tarifs fixes protège les clientèles vulnérables, ne serait-ce parce qu'elles sont vulnérables de façon permanente, dotée d'un handicap intellectuel ou autre ou vulnérable de façon temporaire, ivre ou dont les facultés sont affaiblies. Donc, peut-on avoir une tarification dynamique? Notre réponse est non. Ce n'est pas dans l'intérêt de la population en général.

Par contre, à travers les années, nous avons effectué de nombreuses demandes auprès du ministère afin de tenir compte de situations particulières qui exigent des chauffeurs de taxi des efforts additionnels et qui devraient être rémunérés. Nous sommes pour l'établissement de tarifs fixes, mais différents pour :

- Les quarts de nuit;
- Les fins de semaine et les jours fériés;
- La prise en charge de bagages;
- Des tarifs ajustés pour les véhicules de plus grande taille tel SUV ou Mini-van.

Aussi, s'il y a lieu de déréglementer partiellement le système actuel en faveur des clients, il faudrait prévoir que des clients ouverts à partager une course puissent être pris en charge par

un seul taxi. Présentement, le chauffeur de taxi doit assurer l'exclusivité de la course au client et aux passagers que celui-ci désigne⁵.

Donc, une course ne peut concerner que des personnes qui se connaissent et où un client est responsable envers le chauffeur.

Avec les nouvelles applications technologiques que l'industrie du taxi a aussi développées, il pourrait être possible de prendre plusieurs clients à bord qui ne se connaissaient pas, mais qui vont généralement dans la même direction. Chaque client serait responsable d'une partie du trajet selon son point d'embarquement et son point de chute. L'application pourrait ainsi partager des tarifs uniformes entre plusieurs personnes. Évidemment, il faudrait que les personnes qui désirent renoncer à recevoir l'exclusivité de la course le manifestent lorsqu'ils commandent les services d'un taxi.

Nous voyons plusieurs avantages pour le public :

- Réduction des coûts d'une course partagée;
- Réduction des délais de prise en charge lors de période de pointe (e.g: la fermeture des bars)
- Augmentation de service dans les secteurs plus isolés de certaines agglomérations

À nouveau, la technologie doublée d'un assouplissement réglementaire profiterait au citoyen.

c) Avantage du système actuel de la gestion de l'offre

i) Gestion de l'offre sous l'empire de la Loi sur le transport par taxi

Lorsque la Loi sur le transport par taxi était en vigueur jusqu'à son abrogation en 2002, le système de gestion de l'offre passait par une immuabilité des quotas qui avaient été fixés dans 57 agglomérations au Québec. Quant aux territoires qui échappaient aux agglomérations, le ratio de permis de taxi pouvant être émis était de 1 pour 1 000 habitants.

5. Art. 5 Loi concernant les services de transport par taxi

L'immuabilité des quotas prenait sa source dans le fait que l'industrie du taxi, particulièrement Montréal, avait racheté des permis pour permettre de meilleures conditions pour les propriétaires et chauffeurs. Dans les 57 agglomérations, aucun permis ne pouvait être délivré par la Commission des transports du Québec, l'autorité émettrice en espèce.

Ce faisant, la gestion de l'offre était inflexible et seul un processus législatif extraordinaire aurait permis de réviser les ratios et quotas prévus pour les agglomérations.

ii) Gestion de l'offre sous l'empire de la Loi concernant les services de transport par taxi

Avec la réforme de l'industrie du taxi amorcée par un livre vert en 1998, la Loi concernant les services de transport par taxi, a amené une flexibilité quant aux quotas déterminés pour l'émission de permis de taxi. Cette loi a même évolué depuis 2002 de sorte que nous soulignons les mécanismes suivants qui permettent de rendre plus flexible l'ajustement à la demande de services taxi :

- La possibilité pour la Commission des transports du Québec de modifier le quota à la hausse ou à la baisse sur demande de partie intéressée et à la suite d'audience publique où la preuve effectuée par les demandeurs doit être précise et dans l'intérêt public.
- La possibilité de délivrer un permis de taxi au-delà des quotas prévus par la Commission des transports du Québec⁶;
- La conversion des permis de taxis actuels en permis de transport spécialisé de luxe ou de grand luxe ou d'accompagnement de personne du réseau de la santé;
- L'émission de permis de taxi restreints et spécifiques dédiés aux transports de personnes à mobilité réduite.

Si une preuve de besoin et de nécessité est effectuée devant la Commission des transports du Québec, rien n'empêche que celle-ci délivre des permis dotés de berlines pour satisfaire une demande particulière. Donc, nous sommes passés d'un système inflexible à un système beaucoup plus souple géré par un tribunal administratif qui, lorsqu'il exerce son rôle de

6.. Articles 10 et 10.1 de la Loi concernant les services de transport par taxi RLRQ c. S-6.01;

régulateur économique, doit prendre en compte l'intérêt public. À ce jour, cette Commission s'est toujours déchargée de ses devoirs et l'offre de services taxi ne semble poser aucun problème à l'heure actuelle.

La Loi concernant les services de transport par taxi reconnaît également certain type de transport de personnes qui parfois rémunéré et parfois non, échappe à des contrôles restrictifs de la part de l'état. C'est le cas par exemple des transports d'écoliers, des conducteurs bénévoles œuvrant au sein d'un organisme humanitaire ou d'une personne morale à but non lucratif ainsi que le transport à l'occasion de baptêmes, mariages et funérailles pourvu que certaines vérifications mécaniques soient effectuées⁷.

Le covoiturage échappe également au contrôle de cette loi pourvu qu'il s'agisse réellement de covoiturage, c'est-à-dire, deux (2) personnes qui partagent les frais reliés à l'utilisation d'un véhicule automobile. Dans un tel contexte, ni un ni l'autre des participants ne reçoivent de rémunération pour des services⁸.

Comme on peut le voir, l'offre est adaptable et obéit à une procédure simple et souple devant le tribunal qui a pour mission de protéger l'intérêt public en matière de transport rémunéré de personnes par automobile. En fait, la gestion de l'offre est uniquement remise en question par des gens qui veulent librement accéder à l'industrie du taxi sans en respecter les conditions. Ce n'est pas un nouveau besoin qui a attiré les tenants du « covoiturage urbain ». C'est uniquement parce qu'ils veulent supplanter l'offre actuelle.

iii) Flexibilité du système actuel et inutilité d'apporter des changements;

La question qui se pose revient à se demander que si le système actuel fonctionne, pourquoi le modifier. Parce que le modèle d'affaires ne plaît pas à des personnes non respectueuses des lois? Ouvrir et réviser la gestion de l'offre ne répond à aucun besoin de la population. Il répond uniquement à des intérêts privés étrangers.

Permettre une affluence additionnelle de personnes sur le marché du taxi équivaut à remplacer des emplois viables par des sources de revenus d'appoint et par des emplois privilégiant le temps partiel. Au passage, ce sont de réels emplois à temps (et parfois plus que plein) qui

7. Idem article 3;

8. Article 36 Loi sur les transports RLRQ c. T-12

seront abolis ou dont les conditions deviendront misérables. Les propriétaires de permis ainsi évincés ne pourront malheureusement pas se réorienter dans un emploi équivalent et bénéficiant d'une rémunération comparable. Ouvrir davantage le marché n'aura que des effets néfastes sur les emplois actuels et ne fera bénéficier à la population d'aucun avantage. Il n'est pas dans l'intérêt public que de réviser le système actuel de gestion de l'offre. Nous croyons que le jeu n'en vaut pas la chandelle puisqu'il y a un risque réel et actuel de plonger des familles entières dans un marasme économique sans compter que les propriétaires pourront être expropriés de l'actif qui constitue du capital affecté à l'exploitation de son entreprise, point que nous aborderons plus amplement ci-après.

IV- Place du faux covoiturage urbain dans le contexte législatif actuel et déboulonnage des mythes propagés par un géant américain

Le mythe central sur lequel se repose un géant américain pour tenter de convaincre les autorités législatives que son produit est différent du taxi et qu'il n'est pas visé par la Loi concernant les services de transport par taxi est de qualifier ses activités de « covoiturage urbain ». Cette expression est galvaudée et reprise de façon soutenue à partir du titre jusqu'aux conclusions du mémoire de la firme Uber.

Or, ce qu'Uber fait dans un premier temps est de répartir des courses à des chauffeurs de taxi. Il fait de la publicité au bénéfice de chauffeurs de taxi, lorsqu'il répartit par le biais d'une application numérique des courses de taxi à des titulaires de permis de propriétaire de taxi et des chauffeurs. Il est, sans conteste, un intermédiaire de services de transport par taxi concurrençant les intermédiaires actuels. À ce titre, il ne peut y avoir de covoiturage urbain. Notons au passage que pour effectuer ses activités en toute légalité, il ne suffisait qu'à Uber de présenter et documenter une demande de permis d'intermédiaire en services de transport de taxi auprès du Bureau de taxi de Montréal. Ce refus de s'exécuter en dit long sur le respect que porte Uber envers les institutions et les règles.

D'ailleurs, un concurrent d'Uber émanant originalement de Londres et qui s'est établi à Montréal, avait fait les démarches pour obtenir le permis d'intermédiaire de service de transport par taxi et non seulement a-t-il obtenu ce permis, mais, il a pu opérer le même type d'application que celle proposée par Uber. Il a néanmoins dû plier bagage prématurément en raison de la concurrence féroce et déloyale que lui livrait Uber.

De plus, cette société, apôtre de la nouveauté, dans son propre mémoire fait une distinction entre plusieurs services qu'elle offre au Québec en marge de toute loi et réglementation. Que ce soit Uber Taxi, UberX, UberSelect, il s'agit tous du transport rémunéré de personnes facilité par le biais d'une application technologique et utilisant des chauffeurs de taxi dans le cas d'Uber Taxi et des chauffeurs du dimanche dans le cas d'UberX et UberSelect. Dès à présent, nous vous prions de cesser d'associer Uber à du covoiturage urbain puisque ce n'en est pas.

Autre perle parmi les mythes propagés, tient au fait qu'Uber prétend être le héraut de l'économie de partage. Or, sans réel covoiturage, aucun partage n'est possible. Il s'agit purement de transactions commerciales entre un demandeur de service, une personne qui désire l'offrir et un intermédiaire qui utilise une plateforme technologique pour les mettre en contact et faciliter le paiement. Où voit-on un quelconque partage?

Cet empire américain prétend qu'il génère de nouvelles demandes lorsqu'il s'installe dans un marché. Or, nous peinons à comprendre cette affirmation et celui-ci bien qu' en opérant de façon illégale depuis plus d'un (1) an au Québec, n'a jamais fourni de chiffres et de statistiques qui démontreraient que des personnes qui n'ont jamais pris le taxi se sont soudainement mises à prendre des transports Uber pour se déplacer.

La constatation de nos membres est à l'effet que ce sont des utilisateurs de taxi qui se sont simplement tournés vers une alternative moins coûteuse et qu'il n'y a pas eu augmentation de la tarte, mais bien une redistribution de celle-ci. Nous défions Uber de sortir les réelles statistiques des courses effectuées par des chauffeurs non professionnels et la proportion des clients qui utilisaient leurs services sans auparavant avoir utilisé des services de taxi.

Uber prétend également que l'industrie du taxi est un monopole. Or, rien n'est moins vrai puisque premièrement, il y a plusieurs types de transport qui échappe à la réglementation concernant le transport rémunéré de personnes (écoliers, mariages, baptêmes, funérailles, transporteurs bénévoles, covoiturage). Aussi, au sein même du système de gestion de l'offre, il existe plusieurs entreprises de taxi qui offrent des services différents qui vise une clientèle différente telle celle à mobilité réduite, handicapée intellectuelle, le raccompagnement au moyen de taxis deux voitures. La propagande n'a pour but que de diaboliser l'industrie du taxi en la qualifiant d'archaïque et réfractaire à la technologie et au changement.

V- Encadrement du « vrai » covoiturage

Nous entendons démontrer que les propriétaires de permis de taxi ne sont nullement contre le changement et ils sont vaccinés contre les allergies dues à la technologie. À preuve, la proposition qui suit.

Le vrai covoiturage devrait être encadré au même titre que le transport effectué par un conducteur bénévole œuvrant sous le contrôle d'un organisme humanitaire reconnu par le ministère de la Santé et des Services sociaux.

Il existe présentement des applications qui peuvent permettre à des gens qui ne se connaissent pas d'être en contact afin de se déplacer dans une même direction. Ainsi des étudiants et des travailleurs pourraient éviter de se retrouver seuls dans leur automobile pour des déplacements routiniers et qui permettent l'utilisation du covoiturage.

Le RPTM accueille de façon favorable de telles innovations qui sont au service du public.

Le vrai covoiturage existe déjà, ne serait-ce qu'à Laval où la STL a implanté de concert avec l'AMT et Hydro-Québec, un service de covoiturage électrique avec des véhicules de type *Volt*. Le service intitulé Clic représente justement les conditions qui doivent prévaloir lors de l'encadrement du covoiturage.

Le RPTM est d'avis que la mise en application d'un tel covoiturage permettra les avantages suivants :

- Diminution du nombre de véhicules sur les routes;
- Diminution des coûts de transport pour les covoitureurs;
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre en raison d'une diminution du nombre de véhicules routiers sur le réseau;
- Amélioration de la fluidité, ce qui favoriserait également le travail des chauffeurs de taxi sur le terrain;
- Préservation des infrastructures de transport;
- Libération d'espaces de stationnement;

Mais, attention. L'appui que donne le regroupement à ce type de transport ne doit pas servir de prétexte pour que des gens monnayent leurs services de covoiturage, ce qui équivaut à faire ce que le géant américain effectue présentement.

Dès lors, nous encourageons le ministre à prévoir un encadrement du covoiturage selon les conditions suivantes pour clarifier la loi actuelle :

- Que le covoiturage intervienne uniquement par le biais de personnes physiques qui contracteront par le biais d'une application technologique;
- Qu'une table de frais d'utilisations soit précisée par type de véhicule lors du covoiturage; à titre d'exemple, s'il s'agit d'un VUS qui est utilisé, le coût par kilomètre sera de l'ordre de 0,60\$ alors que s'il s'agit d'une sous-compacte on parlera plutôt de 0,40\$ le kilomètre;
- Que les entreprises qui exploiteront une application de ce genre devront obtenir un permis d'intermédiaire en service de covoiturage annuel et renouvelable;
- Que les entreprises qui exploiteront une application de ce genre seront rémunérées en fonction d'un frais fixe par référé et que les taxes de vente s'appliqueront à ce frais de référence ou d'enregistrement;
- Que les entreprises qui mettront en contact les personnes susceptibles d'effectuer du covoiturage urbain devront gérer le partage des dépenses entre les covoitureurs et garder toutes les preuves de transactions dans un registre permanent des transports effectués dans lequel sont consignés, les renseignements sur l'identité du conducteur, le point d'origine et la destination de la course, ainsi que la distance parcourue;
- Que les covoitureurs puissent connaître à l'avance par le biais de l'application le montant qui devra être partagé;
- Que des amendes de l'ordre de 1 000\$ à 5 000\$ soient imposées à toute personne qui tenterait d'utiliser les services de covoiturage pour monnayer des services de transport;
- Que toute personne qui effectuerait ce type de taxi déguisé sous le couvert de covoiturage, verrait son permis de conduire suspendu;

VI- Assouplissement des conditions pour légaliser le taxi illégal?

Nous voyons difficilement comment un traitement spécial pourrait être appliqué à cette entreprise et voyons également d'un mauvais œil de modifier la législation à ce sujet.

Si l'on prend les différents services qu'Uber offre au Québec, seul le service Uber qui répartit des courses de taxi auprès de titulaire de permis de taxi et de chauffeurs peut rester pourvu que celle-ci fasse comme tous les intermédiaires de service de transport par taxi dans les territoires qui le requièrent et qu'elle obtienne un permis à Montréal émis par le bureau du taxi et en région par la Commission des transports du Québec. Aussi, un tel intermédiaire devrait faire en sorte de payer sa juste part d'impôts et de taxes au Québec.

Quant au service UberX, celui-ci est à proscrire puisqu'il amène que des désavantages au cocktail de transport collectif au Québec.

Ce que le géant américain propose est en fait de créer une nouvelle classe de chauffeurs de taxi qui n'aurait pas les mêmes obligations à respecter que les chauffeurs de taxi, et ce en raison du fait qu'ils exerceraient une activité uniquement à temps partiel. C'est pourquoi Uber est allergique à toute forme de contrôle effectué par l'état plutôt que par eux-mêmes.

Selon nous tout service semblable à UberX doit être proscrit, car l'on crée artificiellement un service de transport de personnes rémunéré par automobile à deux vitesses. L'un assujetti à toutes sortes d'obligations et l'autre libéré d'un contrôle étatique. Et le taxi à deux vitesses répondrait à quels besoins : ceux d'une entreprise qui utilise des quidams à temps partiel ou ceux de la population qui désire un meilleur service? Le meilleur service est et sera atteignable sous peu. Alors, pourquoi se plier aux vœux d'une entreprise qui elle, ne plie jamais.

VII- Proposition quant à la prise en compte de la valeur du permis

Depuis plusieurs années nous sommes sensibles au fait que le gouvernement considère l'accès à l'industrie du taxi qui passe par l'achat d'un permis à fort prix comme étant un frein à l'introduction de flexibilité relativement au service de transport par taxi ou de transport rémunéré de personnes.

Le gouvernement a contourné ce problème en 2002 en permettant l'émission de permis de taxi, au-delà des quotas prévus, pourvu que ceux-ci soient entièrement dédiés au transport de personnes à mobilité réduite et qu'ils soient munis d'une camionnette adaptée pour le transport de personnes handicapées.

Qui plus est, une seconde modification à la Loi concernant les services de transport par taxi a fait en sorte que tout nouveau permis de taxi émis doit être muni d'un équipement accessible sauf si une preuve est effectuée à l'effet que les personnes à mobilités réduites d'une agglomération donnée sont suffisamment desservies.

Pour le titulaire de permis de propriétaire de taxi qui a investi dans l'industrie, les sommes qu'il a payées au fil des ans souvent au terme d'un prêt hypothécaire sont un investissement pour lui. Un investissement qui soit pourrait être utilisé éventuellement pour acquérir d'autres permis ou pour se lancer dans des investissements de toute autre nature.

Cependant, la forte majorité des titulaires de permis de propriétaire de taxi, étant pour la majeure partie des artisans, considèrent leur permis comme un fonds de pension. Ainsi, ces derniers à leur retraite vendent leur permis de taxi et utilisent le capital accumulé pour pourvoir à leurs besoins de base.

Si le gouvernement désire abolir la valeur des permis de taxi, il devra tenir compte du fait que seul un rachat de ceux-ci sera possible. Aussi ce rachat ne pourra s'échelonner dans le temps puisque si le gouvernement rachète par exemple 500 permis par année pendant environ 17 ans, les permis qui seront rachetés la valeur des derniers profitera d'une spéculation en raison de leur nouvelle rareté.

C'est dans cette optique que le regroupement ne peut voir d'autre solution pour ses membres que si l'on veut migrer d'un modèle où le permis possède une valeur, à un permis à terme et non transférable, il faudra être équitable et prévoir des compensations importantes. L'économie de toute l'industrie en dépend.

VII- Conclusions et résumé des recommandations

Voici comment se résument nos recommandations :

- Le maintien du système de gestion de l'offre quant aux quotas et quant au rôle de la Commission des transports;
- La prohibition de tout service du type UberX;
- L'assujettissement de la plateforme Uber Taxi à un permis d'intermédiaire de service,
- Le maintien d'une tarification fixe par opposition à dynamique et l'ajout de tarifications modulées selon le type de service effectué et selon le moment auquel ils le sont;
- Autoriser le partage d'une course taxi aux demandeurs de services qui le requièrent;
- Encadrement du vrai covoiturage et la délivrance de permis à des entreprises qui faciliteront la mise en contact des covoitureurs;
- L'ajout d'une aide à l'électrification de la flotte en investissant dans un réseau de bornes de recharges qui jouxterait les postes d'attente de taxi et subvention spéciale concernant l'acquisition de véhicules entièrement électriques;
- Création d'un regroupement professionnel qui réunirait les propriétaires de permis de taxi à travers le Québec et dont l'existence et la légitimité sera reconnue par le gouvernement;

Les recommandations qui précèdent prennent en considération une approche plus graduelle et qui permettra une évolution plus fluide vers une industrie en constante amélioration.

Nous sommes toujours tournés vers l'avenir et sommes en constante évolution tout comme la population en général qui voit ses habitudes parfois bousculées par le progrès.

Le gouvernement devra trouver le juste équilibre entre les acquis de ses citoyens, le service à la clientèle et la modernisation du transport rémunéré de personnes. Mais c'est en privilégiant l'industrie du taxi que notre société fera un choix gagnant. Les artisans propriétaires en sont convaincus.