



VERS UN RÉEL PROGRÈS

Propositions pour une industrie du taxi juste et efficace

MÉMOIRE PRÉSENTÉ LORS

DES AUDITIONS PUBLIQUES DE LA

COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

09 mars 2016

SOMMAIRE

Avec 10% de son territoire urbanisé, Lévis est une municipalité à faible densité démographique. Comme c'est le cas pour les régions étendues et peu urbanisées, les transports en commun y sont relativement peu développés. Pour bien des gens, notamment les personnes âgées, le taxi y tient lieu aussi de service essentiel. D'où l'importance d'une réglementation (assurée par la CTQ), laquelle garantit l'accessibilité et prévient la volatilité du prix des courses qu'une situation de monopole favoriserait. Une modulation des prix en fonction des horaires de jour et de nuit des chauffeurs n'est cependant pas à rejeter. À Lévis également, le travail des chauffeurs s'est précarisé à la suite de l'arrivée d'Uber. Le service illégal et déloyal d'UberX a aussi eu comme conséquence de légitimer faussement d'autres services parallèles de transport de personnes. Selon nous, les autorités devraient de toute urgence faire preuve de sévérité à leur endroit, notamment par des amendes et des suspensions de permis. Cela dit, l'industrie du taxi est ouverte au changement et cherche à améliorer son offre de service. Sa structure actuelle n'empêche pas la venue de nouveaux modèles d'affaires ni l'intégration de nouvelles technologies de communication et de géolocalisation. Des entreprises exploitent d'ailleurs déjà des « applications mobiles ». Taxi Lévis est bien en selle dans ce domaine, de même que dans celui des véhicules moins polluants (75% de ses voitures sont hybrides). D'autres correctifs et innovations sont possibles, notamment le taxi-partage, mais ils ne passent pas par une déréglementation de l'industrie. Déréglementer comporte d'énormes risques. Il faut plutôt tester méthodiquement des projets pilotes, et maintenir les contrôles sur la gestion de l'offre. Toute situation de monopole, où un géant ne se plierait qu'aux lois du marché, serait désastreuse tant pour les consommateurs que pour les chauffeurs.

Hicham Berouel,
président de Taxi Lévis

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	2
TABLE DES MATIÈRES	3
PRÉSENTATION DE TAXI LÉVIS.....	5
EXPOSÉ GÉNÉRAL.....	6
➤ PARTICULARITÉS DES PETITES MUNICIPALITÉS RÉGIONALES	6
Faible densité démographique.....	6
Transports en commun relativement peu développés	6
➤ LE TAXI : UN SERVICE ESSENTIEL	7
Tarification règlementée	7
Pour une modulation équitable des tarifs.....	7
➤ DU TRANSPORT ILLÉGAL «VIRAL» INSUFFISAMMENT SANCTIONNÉ.....	8
Uber conditionne les esprits	8
Des sanctions sévères souhaitées	8
➤ DE NOUVEAUX MODÈLES D’AFFAIRES POSSIBLES	9
L’industrie du taxi ne s’oppose pas au changement.....	9
➤ ENCADREMENT NÉCESSAIRE DU SERVICE DE TRANSPORT PAR TAXI.....	10
Les risques de la dérèglementation	10
Uber : un joueur déloyal.....	11
➤ GESTION DE L’OFFRE DE SERVICE.....	11
Le quota de permis.....	11
➤ NORMES DE SÉCURITÉ.....	12
➤ ÉQUILIBRE ENTRE INNOVATION ET TRADITION DANS L’INDUSTRIE DU TAXI.....	12
Taxi Lévis a pris le virage technologique.....	12
L’accessibilité aux services	13
➤ UBER AILLEURS : PAS CONCLUANT.....	13
Le cas d’Edmonton (Alberta).....	13
L’exemple de New York.....	14
L’exemple de San Francisco	14
➤ CONTRÔLE FISCAL	15
Des obligations pour les intermédiaires	15
Le paiement par cartes bancaires en hausse.....	15
➤ VÉHICULES ÉCOLOGIQUES.....	16
➤ ASSOCIATION PROFESSIONNELLE.....	17
➤ ÉVITER LE MONOPOLE.....	17
➤ TAXI-PARTAGE.....	17
Partager le prix	17
Un service qui doit être permis.....	18

CONCLUSION	19
ANNEXES.....	20
ANNEXE 1. TAXI-PARTAGE	20
ANNEXE 2. TERRITOIRES DE TAXI À LÉVIS ET SES ENVIRONS.....	22
Agglomération de Lévis.....	22
Agglomération de Saint-Romulad.....	23
Agglomération de Charny	24
Agglomération de Beaumont.....	25
Agglomération de Saint-Henri.....	26
ANNEXE 3. EXEMPLES D'ANNONCE OFFRANT DES SERVICES SANS PERMIS.....	27

PRÉSENTATION DE *TAXI LÉVIS*

Taxi Lévis 4000 Inc. est une compagnie qui offre différents services de transport de personnes sur la Rive-Sud, plus précisément sur une partie du territoire de la ville de Lévis. L'entreprise existe depuis 1988, possède 38 voitures et compte 57 chauffeurs. Taxis Lévis dessert l'agglomération de taxi A. 35, laquelle correspond à l'arrondissement Desjardins (Lévis, Pintendre, Saint-Joseph-de-la-Pointe-De Lévy). D'autres compagnies desservent le reste du territoire de la ville¹.

¹ La ville de Lévis est composée de trois arrondissements : Chutes-de-la-Chaudière-Ouest (Saint-Étienne-de-Lauzon, Saint-Nicolas, Saint-Rédempteur), Chutes-de-la-Chaudière-Est (Sainte-Hélène-de-Breakeyville, Saint-Jean-Chrysostome, Charny, Saint-Romuald) et Desjardins (Lévis, Pintendre, Saint-Joseph-de-la-Pointe-De Lévy). ANNEXE 2

EXPOSÉ GÉNÉRAL

➤ Particularités des petites municipalités régionales

Faible densité démographique

Même s'il s'agit d'une ville «unifiée», Lévis demeure une petite municipalité d'un point de vue démographique avec 144 147 habitants². Répartie sur un territoire d'une superficie de 444 km², sa population est moyennement vieillissante : 56% de celle-ci est âgée entre 25 et 64 ans (chiffres de 2011). La faible densité démographique d'ensemble est une caractéristique propre aux petites municipalités régionales. À Lévis, elle est de 322 hab. / km², ce qui représente une densité quatre fois moindre qu'à Québec et dix-sept fois moins grande qu'à Montréal. Seulement 10% du territoire lévisien est urbanisé, 48% est cultivé (agriculture), 36% est sous couvert forestier et 6% constitue des milieux dits humides.

Transports en commun relativement peu développés

Comme c'est généralement le cas pour les régions étendues et peu urbanisées, les transports en commun sont globalement peu développés à Lévis. Si l'arrondissement Desjardins peut compter sur un service de transport en commun par autobus comparable à celui des plus grandes villes aux périodes d'affluence, il demeure que le réseau de la Société de transport de Lévis (STL) est lacunaire malgré son étendue³. En zones excentrées par exemple, spécialement le soir et les fins de semaine, le service est considérablement réduit au chapitre de la fréquence des passages et du nombre de circuits en opération. Une situation compréhensible compte tenu du faible achalandage, notamment l'hiver, et du fait que le nombre de voitures par ménage demeure élevé à Lévis : 1500 véhicules de promenade par 1000 ménages. En saison estivale, la demande pour le transport en commun s'élève, mais reste ponctuelle et marginale; l'industrie touristique locale est insuffisante pour générer une clientèle constante.

² Dénombrement estimé par l'Institut de la statistique du Québec, au 1^{er} juillet 2015. L'accroissement démographique à Lévis est de l'ordre de 8000 à 9000 nouveaux résidents tous les cinq ans.

³ La STL couvre près de 550 km² de territoire, de Pintendre à Saint-Étienne-de-Lauzon et de Saint-Lambert-de-Lauzon à la Rive-Nord.

Ces caractéristiques propres à Lévis et aux municipalités rurales déterminent les services de taxi qui y sont offerts. Ce n'est pas du tout la même réalité que celle des grands centres urbains. Au chapitre des permis, par exemple, leur valeur à Lévis est moins élevée puisque tributaire de l'achalandage et non des quotas.

➤ **Le taxi : un service essentiel**

Dans une grande région comme Lévis, là où les transports en commun sont somme toute peu développés, le taxi fait office de service public d'appoint. S'il est vrai qu'il y a beaucoup d'automobilistes toutes proportions gardées, il est également vrai que pour un nombre significatif de personnes, âgées ou à faible revenu notamment, le taxi représente la seule ressource possible. Les besoins sont cependant irréguliers. Il s'agit pour ces personnes d'un transport indispensable, que ce soit sur de courtes ou de longues distances, voire d'un transport d'urgence. Le taxi devient alors un service essentiel.

Tarifification règlementée

Déterminée par la Commission de transport du Québec (CTQ), la tarification actuelle fait en sorte que le prix pour une même course ne varie pas en fonction de la demande ni d'un client à l'autre⁴. Nous sommes d'accord avec ce principe. Il permet la stabilité et l'accessibilité. D'autant que sur le territoire que nous desservons, la clientèle est peu fortunée. Cette réglementation de la CTQ empêche la volatilité du prix des courses, une volatilité que causerait une situation de monopole (plus fréquente en région) permettant à la compagnie de taxi de facturer abusivement. En ville, la rareté relative de l'offre de voitures aux heures de pointe ou lors de grands événements aurait potentiellement le même effet.

Pour une modulation équitable des tarifs

À Lévis, et c'est le cas aussi dans les secteurs périphériques, il n'y a pas de périodes où le nombre de voitures taxi est insuffisant pour répondre à la demande. Toute hausse tarifaire basée sur une logique de marché y serait non pertinente. Quant à la baisse des prix, elle serait également inappropriée étant donné le faible volume d'appels (courses) que nous avons. Le tarif actuel nous permet de couvrir nos frais d'exploitation, incluant les salaires des chauffeurs. Même en se regroupant, les compagnies de taxi des petites municipalités ne peuvent réaliser des économies d'échelle sur leurs frais d'exploitation. Cela dit, pour des raisons d'équité et de conditions de travail, Taxi Lévis est ouvert à une modulation

⁴ Coût de départ : 3,45 \$; coût par km : 1,70 \$; coût par minute d'attente : 0,63 \$.

restreinte des tarifs basée sur la pénibilité du travail. Il pourrait ainsi y avoir un tarif plus élevé demandé lors des courses effectuées durant la nuit, les fins de semaine et les jours fériés.

➤ **Du transport illégal «viral» insuffisamment sanctionné**

L'arrivée du service UberX dans la région de Québec a eu un impact négatif direct sur l'industrie du taxi. Beaucoup de chauffeurs peinent à rejoindre les deux bouts. Leur emploi s'est précarisé sous la poussée de ce joueur illégal et déloyal qui incarne la marchandisation à outrance du travail.

Uber conditionne les esprits

Désinformation, publicité, injection massive d'argent; la multinationale Uber met le paquet et réussit à créer une certaine confusion dans l'esprit des gens. En effet, une partie de la population (dont beaucoup de jeunes) tend à penser qu'UberX représente une évolution normale des choses, une adaptation aux technologies, et que ce service répond à un besoin. Sans parler de ceux qui l'associent à tort à l'«économie du partage». De surcroît, en tolérant l'illégalité d'UberX, en reconnaissant Uber comme interlocuteur et en faisant preuve d'indulgence, voire de mollesse dans ce dossier, le gouvernement a contribué à renforcer la croyance selon laquelle UberX serait un service de covoiturage «intelligent».

Autre conséquence, indirecte cette fois et présente également à Lévis : l'augmentation des services parallèles de transport de personnes, des services tout aussi déloyaux et illégaux que ceux d'UberX. Ainsi, des particuliers se permettent d'offrir des services de «taxi» comme s'il s'agissait d'une activité ne relevant que des échanges privés, de la liberté individuelle, et ce donc, sans égard aux lois et à la réglementation en vigueur au Québec (permis, sécurité, taxes, formation, etc.). Cette banalisation des pratiques délinquantes dans le domaine du transport se mesure aux nombreuses offres et annonces figurant sur les réseaux sociaux et dans les petites annonces (voir Annexe 3).

Des sanctions sévères souhaitées

Selon nous, les autorités gouvernementales concernées devraient de toute urgence faire preuve de sévérité à l'endroit des personnes ou organisations gérant et opérant un service illégal de transport de personnes. Parmi les mesures dissuasives possibles, nous suggérons :

- que les chauffeurs qui offrent ou effectuent du transport illégal voient leur dossier de conduite (SAAQ) s'alourdir de points d'inaptitude et leur permis de conduire être suspendu automatiquement;

- que les montants des amendes soient augmentés, passant à 3000 \$ pour une première offense et à 25 000 \$ en cas de récidive;
- qu'il y ait un allongement de la période de saisie du véhicule à 90 jours (davantage en cas de récidive).

Jusqu'à maintenant, on l'a vu au Québec et dans d'autres provinces canadiennes, il a été difficile de faire respecter les lois et règlements existants. Uber les transgresse avec arrogance. Contre les individus qui organisent des activités enfreignant la réglementation du transport et les lois fiscales, des sanctions au criminel sont désormais requises.

➤ **De nouveaux modèles d'affaires possibles**

La technologie informatique pèse lourd dans l'argumentaire de ceux qui critiquent l'industrie du taxi. Pouvoir situer et demander une voiture à partir de leur téléphone ou de leur tablette électronique, de même que régler la course ou noter la qualité des chauffeurs signifient pratiquement une révolution pour eux. Pourtant une application ou une plate-forme Web ne fait pas un service de transport. Il y a des choses beaucoup plus fondamentales, comme la sécurité des passagers, la stabilité de l'offre et des prix, l'utilisation de véhicules peu ou pas polluants, etc.

L'industrie du taxi ne s'oppose pas au changement

Mais revenons aux accessoires informatiques. Nous ne sommes évidemment pas contre, au contraire. La structure actuelle des services de taxi n'empêche aucunement l'intégration des nouvelles technologies de communication et de géolocalisation. D'ailleurs, des entreprises ont déjà commencé à mettre à l'essai des « applications mobiles », Taxi Coop et nous par exemple. De nouveaux joueurs sont même apparus dans l'industrie, notamment Hypra Taxi à Montréal, mais seulement après avoir demandé et obtenu un permis d'intermédiaire⁵. Seul Uber s'entête à offrir illégalement des services de répartition d'appels aux taxis de Montréal.

Le système en place possède la souplesse pour accueillir également de nouveaux modèles d'affaires ou concepts de service, pensons à Téo Taxi par exemple. La procédure normale est d'y aller par étape, en obtenant les

⁵ « Un intermédiaire en services de transport par taxi est une personne qui fournit aux propriétaires de taxi des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature. La Commission délivre un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi à toute personne qui entend agir à titre d'intermédiaire dans une agglomération [...] » (CTQ). Un permis d'intermédiaire valide pour une période de cinq ans coûte 359.75 \$.

autorisations des autorités officielles et en procédant dans le cadre d'un projet pilote. C'est la façon de faire dans de nombreux secteurs quand on veut valider un nouveau modèle (mesurer les résultats et les impacts) avant de le généraliser. Une procédure que ne suit pas Uber partout où il s'impose.

Rappelons également qu'à l'heure actuelle, dans l'industrie du taxi au Québec, n'importe qui peut demander l'émission de nouveaux permis, l'augmentation des quotas, la fusion des agglomérations, etc. La Commission de transport du Québec (CTQ) a le pouvoir de modifier les règles de fonctionnement de l'industrie, et elle le fait quand c'est dans l'intérêt du public et des usagers. La CTQ fonde ses décisions sur des études bien documentées et sur les arguments des parties concernées lors d'audiences.

➤ **Encadrement nécessaire du service de transport par taxi**

L'industrie du taxi et les services que les entreprises légales donnent à Lévis comme ailleurs ne sont pas parfaits. Le système actuel peut être amélioré. Nous croyons cependant que la qualité des services de transport par taxi ne passe pas la destruction du système actuel. Nous demandons au gouvernement qu'il nous donne l'opportunité de faire des correctifs qui profiteront tant aux clients qu'aux chauffeurs et aux propriétaires de taxi. Or, cela demande une certaine stabilité. Actuellement, le gros de nos efforts va à dénoncer les agressions d'Uber et à faire pression sur le gouvernement pour qu'il sévisse à son endroit.

Comme d'autres secteurs d'activité économique, le taxi est règlementé. Il y a de l'équilibre de l'offre, de la stabilité des prix, du respect des normes, de la sécurité des passagers, de l'équité fiscale, etc. Si le gouvernement modifie les règles et que cela provoque la baisse de la valeur des permis de taxi, il devra y avoir une compensation financière suffisante.

Les risques de la dérèglementation

Dérèglementer une industrie comporte d'énormes risques, c'est se lancer dans l'inconnu. Dérèglementer une industrie sous la pression d'une multinationale milliardaire qui risque de s'y retrouver en situation de monopole, c'est fragiliser cette industrie et marchandiser à outrance le travail des gens qui en font partie (dé-salarisation des emplois, atomisation de la main-d'œuvre, extinction des petits entrepreneurs, etc.). Sans parler du politique qui aurait ainsi cédé aux mirages du néolibéralisme. Le gouvernement doit savoir où il s'en va avant de «changer de système».

Uber : un joueur déloyal

Actuellement, une des raisons pour laquelle des gens préfèrent Uber tient au prix moyen des courses qui est moindre. Or, c'est parce qu'il ne paie aucune taxe et qu'il évite l'impôt et les charges que ce joueur est concurrentiel. De plus, si Uber (ou l'équivalent) en vient à dominer le marché et à n'obéir qu'aux lois de l'offre et de la demande, qu'en sera-t-il de l'accessibilité? On a d'ailleurs commencé à voir les excès qui peuvent se produire quand un fournisseur de service n'observe pas les règles hormis celle de la cupidité (courses locales à plus de 300 \$ durant la période des Fêtes).

Il peut en l'occurrence y avoir des changements aux règles actuelles. Là également rien ne sert de se précipiter. Un gouvernement responsable devrait d'abord procéder à des analyses approfondies, faire des études d'impact, considérer sérieusement toutes les variables, faire des projections chiffrées, etc. On ne peut changer la donne d'une industrie sur la base de simples témoignages ou parce qu'il «faut bien suivre la tendance»!

➤ Gestion de l'offre de service

Les quantités maximales de permis alloués sont fixées en tenant compte de la démographie des secteurs ou territoires (agglomérations de taxi). Cette façon de calculer les quotas ne représente pas forcément la demande réelle de service. Ce qui fait que, dans la plupart des régions excentrées et des petites municipalités, les quotas ne sont pas atteints. Le nombre de permis émis y est inférieur au maximum autorisé.

Le quota de permis

Dans l'agglomération de taxi de Saint Romuald⁶, par exemple, suite à une demande de diminution du quota, la CTQ a effectué une étude et a fait passer le nombre maximal de permis de 32 à 15, question de stabiliser l'offre. Ainsi, la CTQ peut augmenter ou diminuer les quotas au besoin. Le principal critère, répétons-le, est l'intérêt public. De plus, la valeur attribuée aux permis — seuls les permis transférables (émis avant 2000) sont chiffrés — s'appuie sur l'achalandage établi

⁶ Cette agglomération de taxi est située dans la grande ville unifiée de Lévis; elle est constituée d'une partie de l'arrondissement Les Chutes-de-la-Chaudière-Est. Les anciennes municipalités de Saint-Romuald, de Saint-Jean-Chrysostome et de Sainte-Hélène-de-Breakeyville en font partie. Superficie : 116 km²; population : 36 182 (2012). Source : *Agglomération Saint-Romuald. Étude de proposition de modification du nombre maximal de permis de propriétaire de taxi autorisés*, CTQ, février 2013. Le document est en annexe.

pour chacun. Ce type de gestion de l'offre devrait être maintenue. Elle assure un revenu décent aux chauffeurs, et elle permet une stabilité de l'offre de service.

En ce qui nous concerne, chez Taxi Lévis, nous avons été contraints de gérer l'offre à l'interne. En effet, depuis le mois de janvier 2016, nous avons limité le nombre de chauffeurs par véhicule taxi à un seul, et ce, pour permettre au chauffeur de gagner un salaire raisonnable pendant son quart de travail. Nos véhicules sont exploités à 40% en termes de durée d'opération. Plusieurs intermédiaires de taxi pratiquent cette méthode, par exemple à Laval, à Sherbrooke et à La Baie (Saguenay). Éliminer la gestion de l'offre serait catastrophique.

➤ Normes de sécurité

Il est important que les exigences en matière de sécurité soient également maintenues. Tous les véhicules effectuant du transport rémunéré de personnes devraient être soumis aux mêmes normes, inspections et entretiens. Ce ne devrait pas être aux intermédiaires de taxi de déterminer ces exigences, mais bien aux autorités gouvernementales : inspection mécanique des véhicules, permis de conduire valide (classe 4C), examen médical (vue comprise) et formation obligatoires pour les chauffeurs.

➤ Équilibre entre innovation et tradition dans l'industrie du taxi

Taxi Lévis a pris le virage technologique

L'industrie du taxi est perçue comme étant rétrograde, tournée vers les acquis. La réalité indique l'inverse. Chez Taxi Lévis, par exemple, nous sommes équipés pour accepter le paiement des courses par cartes bancaires (crédit et débit), et ce depuis au moins six ans. Nous suivons l'évolution des technologies qui s'appliquent à notre domaine d'affaires. Il y a plus de cinq ans maintenant, nous informatisons notre flotte au complet; les véhicules sont depuis géolocalisés, ce qui nous a permis de diminuer le temps moyen d'attente pour les clients. En 2013, nous avons remplacé les ordinateurs embarqués par des tablettes dotées d'un système d'exploitation Android et, aujourd'hui, nous disposons d'une application mobile développée en partenariat avec Taxi Coop de Québec. Cela montre que notre savoir-faire suit l'évolution de la technologie.

L'application mobile est à la disposition de nos clients de Lévis depuis plus d'un an, ce qui leur permet de «commander» une voiture par géolocalisation, de suivre en temps réel le véhicule et d'évaluer la qualité du service reçu (course).

L'application Taxi Coop couvre aussi toute la ville de Québec. Nous sommes très ouverts à l'idée qu'il y ait une seule et même application pour taxi à l'échelle provinciale ou canadienne, voire internationale.

L'accessibilité aux services

Cela dit, il est faux de penser que toute la population se sert d'appareils de communication de dernière génération. La preuve en est, si tant est qu'il faille encore la faire, ces nombreux appels que nous avons reçus ces derniers temps de gens inquiets; les médias ayant beaucoup parlé des applications pour taxi, ils voulaient savoir s'ils allaient toujours pouvoir appeler un taxi à l'aide de leur téléphone conventionnel. Beaucoup étaient des personnes âgées.

Par souci d'accessibilité au service de transport par taxi, un service qui est pratiquement essentiel dans notre région, nous croyons qu'il est indispensable de faire côtoyer l'innovation avec la tradition. De nombreuses personnes n'utilisent pas les dernières technologies, et il est nécessaire qu'elles puissent rejoindre l'intermédiaire de taxi en logeant un appel téléphonique. Dans les grandes villes, où plusieurs compagnies de taxi sont présentes, certaines pourront se spécialiser et répondre à ce type de besoin. En revanche, dans les petites municipalités, si le seul intermédiaire de taxi en opération décide de fermer sa centrale téléphonique pour baisser ses frais d'exploitation, c'est forcément certaines clientèles qui en souffriront. Répetons-le, l'utilisation du téléphone conventionnel est primordiale chez les personnes âgées, notamment chez celles qui vivent éloignées. Et vu le coût élevé d'une centrale téléphonique, les intermédiaires seraient de plus en plus tentés de diminuer les charges associées. La CTQ devrait s'assurer que les intermédiaires de taxi maintiennent un service de réception d'appels téléphoniques. À titre d'illustration, chez Taxi Lévis, les frais annuels d'exploitation de notre centrale téléphonique sont de 150 000 \$.

Selon la même logique d'accessibilité au service, nous pensons qu'il doit être obligatoire pour les chauffeurs et exploitants de taxi d'accepter tous les modes de paiement, y compris l'argent comptant. Car beaucoup de personnes ne sont pas détentrices de cartes de crédit, alors qu'il est rare (du moins dans notre région) que les personnes âgées règlent la course à l'aide d'une carte de débit.

➤ **Uber ailleurs : pas concluant**

Le cas d'Edmonton (Alberta)

Ceux au Québec qui cherchent des précédents favorables à l'intégration d'Uber dans les services de taxi officiels citent souvent le cas d'Edmonton. Or, ce serait une erreur de prendre modèle sur la législation d'Edmonton, et ce pour plusieurs

raisons. D'abord, l'exemple est beaucoup trop récent; rien n'a encore été validé en pratique, Uber n'ayant même pas commencé à y opérer. Cette entreprise était censée commencer ses opérations légales le 1er mars 2016, mais elle menace de se retirer du marché parce que la province de l'Alberta ne reconnaît pas ses assurances.

Deuxièmement, à Edmonton, c'est par une réglementation municipale que les activités d'Uber ont été encadrées. Au Québec, le transport de personnes par taxi est de compétence provinciale. Il serait pour le moins problématique de tenter de transplanter le modèle edmontonien à l'ensemble de notre province. Le marché et les contraintes varient d'une région et d'une agglomération de taxi à l'autre. Par exemple, à Lévis, le nombre de courses hélées ne représente que 1 à 2% du total des courses effectuées. Alors de faire ici comme à Edmonton, où les taxis conventionnels deviennent les seuls à pouvoir être hélés dans la rue en compensation du fait que le taxi amateur y soit dorénavant autorisé, ne serait pas une grande victoire pour nous.

L'exemple de New York

Pour tirer quelque enseignement valable, il faut plutôt regarder les endroits où Uber opère depuis longtemps, par exemple à New York où il est présent depuis 2011. Il y aurait près de 20 000 véhicules Uber à New York, contre un peu moins de 14 000 «taxis jaunes». La Grosse Pomme reçoit 2000 nouvelles demandes chaque mois, alors que toutes ces voitures taxi se partagent un même marché à croissance nulle. Par ailleurs, une telle arrivée de nouveaux véhicules augmente la congestion routière sur l'île de Manhattan. Dans son bras de fer avec Uber, la mairie souligne que la vitesse moyenne de la circulation à New York a baissé de 9% entre 2010 et 2014, passant de 15 km/h à 13,6 km/h. Ce qui n'est pas sans effet négatif sur qualité de la vie, la santé publique et le dynamisme des entreprises. La ville est tout simplement rendue à un point où ses rues ne peuvent plus supporter l'arrivée systématique de nouveaux véhicules automobiles. Les discussions menées depuis des mois avec Uber pour trouver un terrain d'entente n'ont rien donné.

L'exemple de San Francisco

Quant à San Francisco, ville d'origine d'Uber, au moins une compagnie de taxis a été acculée à la faillite. Il semblerait d'ailleurs que les avantages de la cohabitation d'Uber avec les autres joueurs de l'industrie ne sont que passagers. À long terme,

sa présence fragilise l'industrie, appauvrit l'ensemble des chauffeurs et fait augmenter l'émission de GES⁷.

➤ **Contrôle fiscal**

Taxi Lévis s'oppose à toute forme d'évasion fiscale, dans l'industrie du taxi comme ailleurs. Chauffeurs, propriétaires, collaborateurs, etc., tout transporteur rémunéré de personnes devrait déclarer ses revenus et appliquer les taxes (TPS/TVQ) sur chaque transaction. L'État ne peut créer un système à deux vitesses ni une réglementation hybride pour un même service sans du même coup cautionner l'injustice.

Des obligations pour les intermédiaires

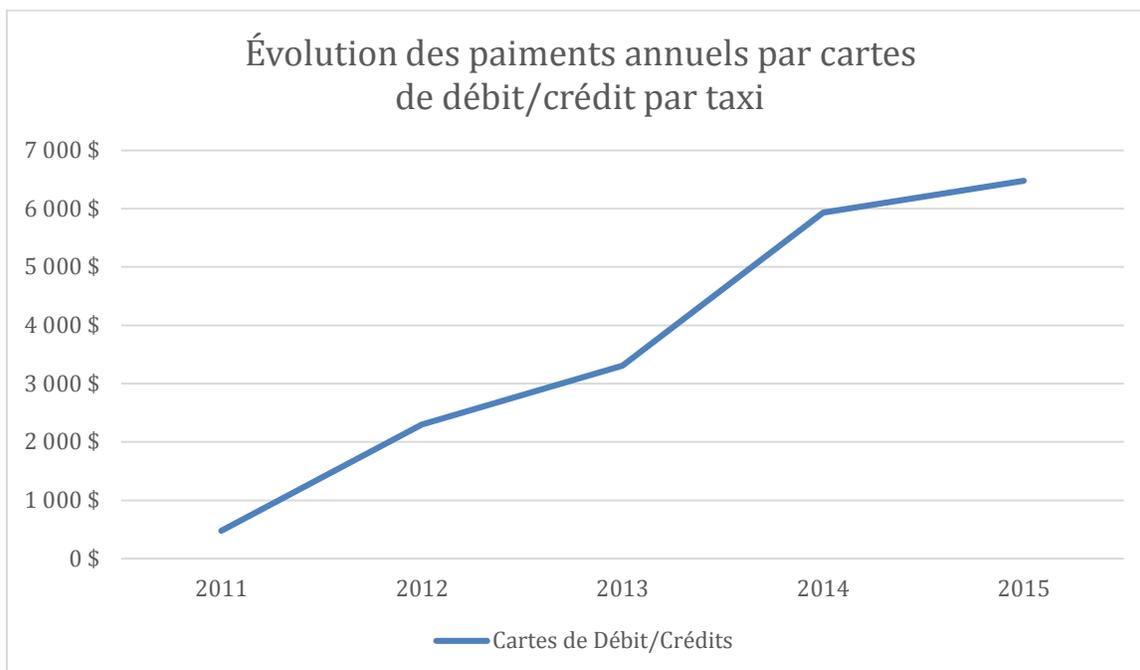
Dans la même optique, nous suggérons que les intermédiaires de taxi produisent annuellement un relevé fiscal pour les sommes versées à chaque exploitant de taxi (revenus). Une copie de ce relevé serait transmise directement à l'ARQ. Ces montants déboursés par l'intermédiaire peuvent représenter jusqu'à 90% des revenus d'un taxi et jusqu'à 100% dans le cas d'un taxi faisant seulement du transport adapté.

Le paiement par cartes bancaires en hausse

Par ailleurs, nous avons observé une très nette augmentation des paiements par carte bancaire (débit et crédit) pour les courses faites par les 38 véhicules affiliés à notre intermédiaire; cette hausse est de 1263% entre 2011 et 2015⁸.

⁷ Pour ces deux derniers exemples, voir <http://www.leparisien.fr/transports/etats-unis-uber-et-la-ville-de-new-york-se-font-la-guerre-19-07-2015-4955687.php> [en ligne]; <http://www.ledevoir.com/opinion/blogues/les-mutations-tranquilles/459568/dans-sa-ville-d-origine-uber-accule-une-compagnie-de-taxis-a-la-faillite> [en ligne]; http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/09/02/californie-feu-vert-a-une-action-de-groupe-contre-uber-sur-le-statut-de-ses-chauffeurs_4742907_3234.html [en ligne].

⁸ Données de LA COMPAGNIE DE TAXI 4000 INC., intermédiaire de service de transport par taxi qui regroupe 38 taxis (agglomération A.35, Lévis).



Conséquence de cette tendance, les paiements en argent comptant sont en diminution continue. Nos dispositifs de paiement par carte bancaire, déjà en place, permettent de faire un contrôle automatique des revenus déclarés par les chauffeurs de taxi. Nous collaborons avec l'Agence du revenu du Québec afin que les données soient transmises chaque année.

➤ **Véhicules écologiques**

Chez Taxi Lévis, 75% de nos véhicules sont hybrides, une proportion rendue possible grâce à des programmes gouvernementaux d'aide financière ciblant les taxis. Au total, c'est 4 000 \$ par véhicule en subvention que nous pouvons aller chercher. Cette aide a incité les chauffeurs à essayer ces véhicules hybrides, une technologie qu'ils ont fini par adopter.

Nous demandons le prolongement de ces programmes d'aide financière et de mesures incitatives sous forme de crédits d'impôt. Nous demandons aussi que les subventions accordées dans le cas de l'utilisation de véhicules électriques pour faire du taxi soient plus accessibles. Tel que conçu actuellement, le programme de subvention exclut les entreprises de la taille de la nôtre. Comme il n'est pas réaliste pour nous de faire de gros investissements dans le cadre d'un projet pilote impliquant des véhicules électriques, nous ne pouvons bénéficier des subventions existantes. Seule la grande entreprise peut toucher ces subventions.

➤ **Association professionnelle**

La création d'une association professionnelle pour les travailleurs œuvrant dans le domaine du transport par taxi est une avenue intéressante. Nous recommanderions même l'adhésion obligatoire de ces travailleurs à leur association. Un tel «Ordre des taxis» pourrait mieux encadrer l'industrie et mieux planifier son développement tout en étant à l'écoute de la clientèle. Un code de déontologie devrait à cet égard être suivi par les membres de l'association. Celle-ci verrait à informer ses membres et à les inciter à utiliser les technologies pertinentes à leur travail.

➤ **Éviter le monopole**

En vertu des lois et règlements actuels, une personne physique ou morale ne peut détenir plus de 20 permis de taxi. Nous sommes pour le statu quo à cet égard. Si le gouvernement augmente le nombre de permis par détenteur, le risque de voir se constituer des monopoles régionaux augmentera aussi. Les consommateurs n'y gagneront pas, seule une situation de saine concurrence permet la compétitivité nécessaire au développement des services. Si le gouvernement envisage des ratios différents, il doit établir des règles ne permettant pas l'émergence de monopoles.

➤ **Taxi-partage**

Entre taxi et covoiturage, le taxi-partage est une nouvelle formule de transport qui permet à plusieurs personnes de partager un même trajet en taxi. Taxi Lévis désire offrir ce genre de service de «ride sharing». (Voir Annexe 1).

Partager le prix

Conduits plusieurs à la fois, les clients voient le prix de la course divisé en fonction des distances. Ainsi, deux personnes (ou davantage) se trouvant dans un même quartier et souhaitant se rendre au même endroit pourront partager la même voiture taxi. Le service pourrait être accessible par téléphone ou par l'intermédiaire d'une application mobile. Comme celle-ci permet de réclamer une voiture en indiquant la destination, la plateforme analyse cette demande et la compare à celle des autres utilisateurs situés à proximité. Quand plusieurs requêtes correspondent, elles sont envoyées au même chauffeur qui pourra ainsi récupérer plusieurs passagers (jusqu'à six dans le cas de voitures de type minifourgonnette).

Un service qui doit être permis

Le taxi-partage permet de proposer des tarifs moins élevés. En contrepartie, le temps de la course est un peu plus long. Nous estimons que notre service peut combler un vide dans l'offre actuelle de transport; le taxi-partage est plus rapide que l'autobus et moins cher que le taxi standard. Il s'agit en somme d'un service empruntant à la fois au transport en commun et au transport privé. À certaines occasions, il sera choisi pour gagner du temps; à d'autres, il fera économiser de l'argent. Et, macroscopiquement, les avantages de cette forme de transport sont une diminution du nombre d'épisodes de congestion routière et une réduction de l'empreinte écologique des services de taxis.

Nous aimerions offrir ce nouveau service, mais la loi actuelle ne le permet pas. Nous demandons un assouplissement à cet égard, car le taxi-partage est une formule d'avenir. Aux États-Unis, des services du même genre ont commencé à être offerts et remportent beaucoup de succès, notamment pour relier les banlieues au centre-ville. Hitch et UberPool en sont des exemples.

CONCLUSION

L'industrie du taxi au Québec est règlementée et doit le demeurer. Dans son ensemble, le système fonctionne bien. Est-ce à dire que tout y est parfait? Non. Et nous sommes pour une amélioration de l'offre de service. Mais nous sommes d'avis que celle-ci ne doit pas passer par une destruction des structures en place. Les projets innovateurs et les nouveaux modèles d'affaires ne doivent pas être introduits à l'aveugle, de manière précipitée, sans méthode. Et surtout pas sous l'effet d'une mode ni en raison de l'arrivée invasive d'un joueur illégal et déloyal. Uber, rappelons-le, carbure uniquement à la cupidité et propose des services qui n'obéissent qu'aux lois du marché. Or, les règles actuelles de l'industrie du taxi visent justement à ce qu'il n'y ait pas d'abus qui porteraient préjudice tant aux consommateurs qu'aux travailleurs de notre industrie.

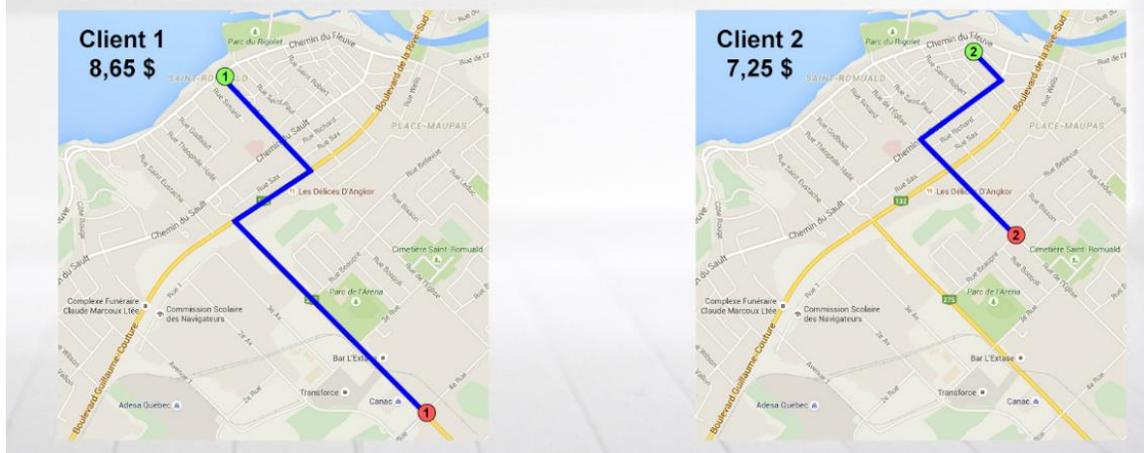
Le «monde du taxi» a à prendre un certain nombre de virages, celui des technologies propres et des appareillages informatiques. Personne dans notre industrie n'est contre le progrès! D'ailleurs, plusieurs entreprises de taxi ont déjà pris ces virages, notamment Taxi Lévis. D'autres formules de transport de personnes sont possibles, pour davantage d'efficacité, davantage de diversité. Mais l'innovation ne doit pas conduire à la paupérisation des travailleurs de notre industrie, ne doit pas créer de l'injustice, ne doit pas restreindre l'accès à des services essentiels pour certaines personnes. Sinon, il ne s'agirait plus alors de progrès, mais de régression.

ANNEXES

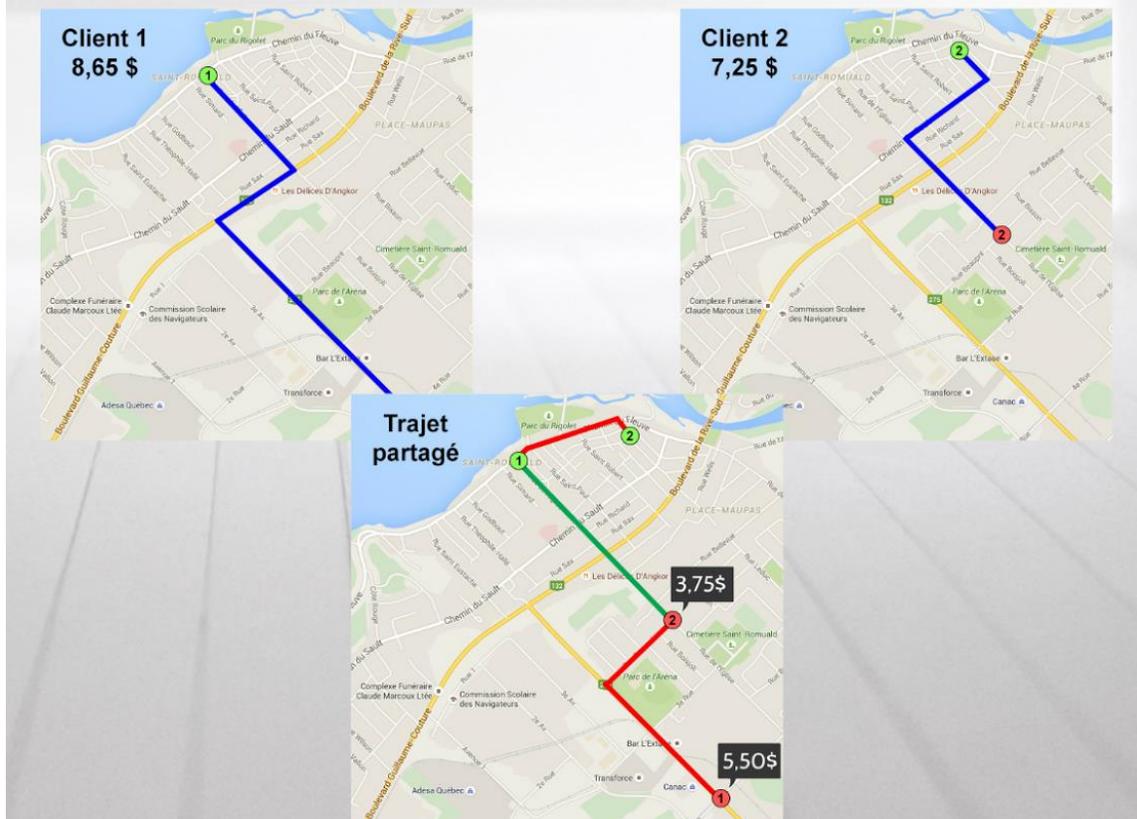
Annexe 1. Taxi-partage



Taxi partage



Taxi partage



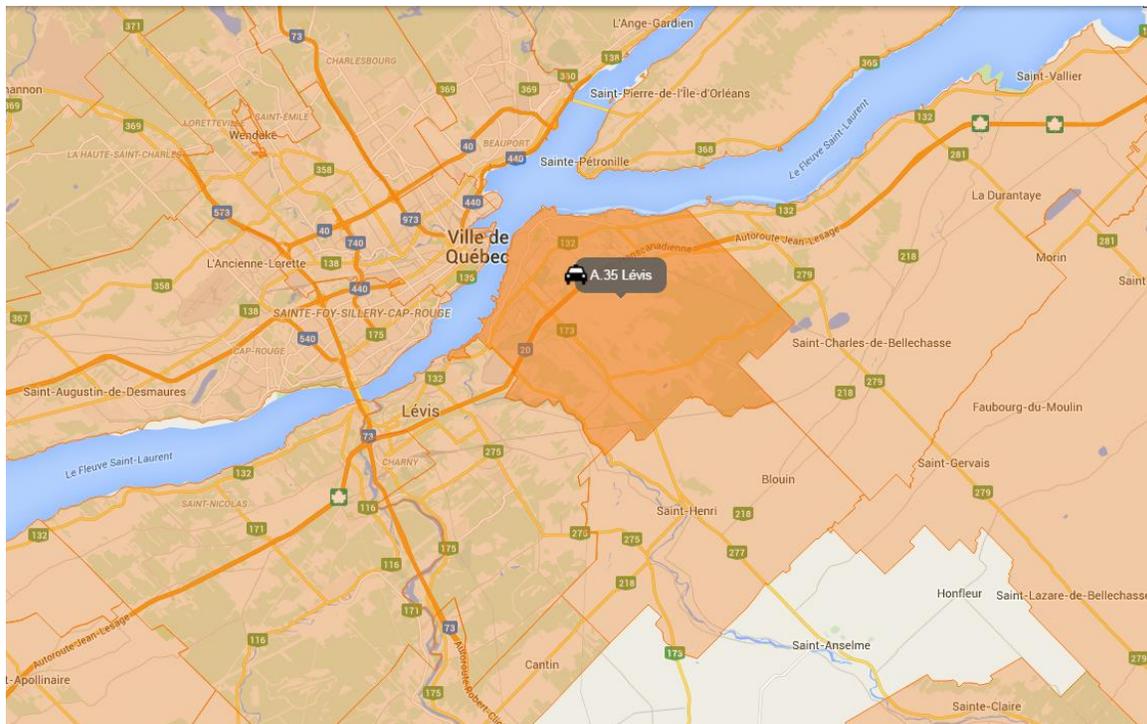
Annexe 2. Territoires de taxi à Lévis et ses environs

Agglomération de Lévis

AGGLOMÉRATION DE TAXI				A.35 LÉVIS (102035)			
Code	Municipalité	Désignation	Population	Code	Municipalité	Désignation	Population
25213	Lévis	V	142 887				

<p>REMARQUES : est constituée d'une partie de la municipalité de Lévis (25213) comprenant le territoire de l'arrondissement Desjardins, en référence aux limites municipales du 1 janvier 2002.</p> <p>POPULATION : estimation à venir</p>	<p>PERMIS DE TAXI :</p> <p>INCLUS DANS LE QUOTA :</p> <table border="0"> <tr> <td>Service régulier :</td> <td style="text-align: right;">49</td> </tr> <tr> <td>Service spécialisé de limousine (Permis régulier spécialisé) :</td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> <tr> <td>Service spécialisé de limousine de grand luxe :</td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> <tr> <td>Service spécialisé de transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé :</td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> <tr> <td>Total :</td> <td style="text-align: right;">49</td> </tr> <tr> <td>Quota :</td> <td style="text-align: right;">49</td> </tr> </table> <p>NON-INCLUS DANS LE QUOTA :</p> <table border="0"> <tr> <td>Service pour besoin particulier :</td> <td style="text-align: right;">1</td> </tr> <tr> <td>Total :</td> <td style="text-align: right;">1</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">*L'ensemble du Québec (105092)</p>	Service régulier :	49	Service spécialisé de limousine (Permis régulier spécialisé) :	0	Service spécialisé de limousine de grand luxe :	0	Service spécialisé de transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé :	0	Total :	49	Quota :	49	Service pour besoin particulier :	1	Total :	1
Service régulier :	49																
Service spécialisé de limousine (Permis régulier spécialisé) :	0																
Service spécialisé de limousine de grand luxe :	0																
Service spécialisé de transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé :	0																
Total :	49																
Quota :	49																
Service pour besoin particulier :	1																
Total :	1																

Services Spécialisés Permis 2014-09-18



Agglomération de Saint-Romulad

AGGLOMÉRATION DE TAXI				SAINT-ROMUALD (202502)			
Code	Municipalité	Désignation	Population	Code	Municipalité	Désignation	Population
25213	Lévis	V	142 887				

REMARQUES :
est constituée d'une partie de la municipalité de Lévis (25213) comprenant le territoire des anciennes municipalités de Sainte-Hélène-de-Breakeyville, Saint-Jean-Chrysostome et Saint-Romuald, en référence aux limites municipales du 31 décembre 2001.

POPULATION : estimation à venir

PERMIS DE TAXI :

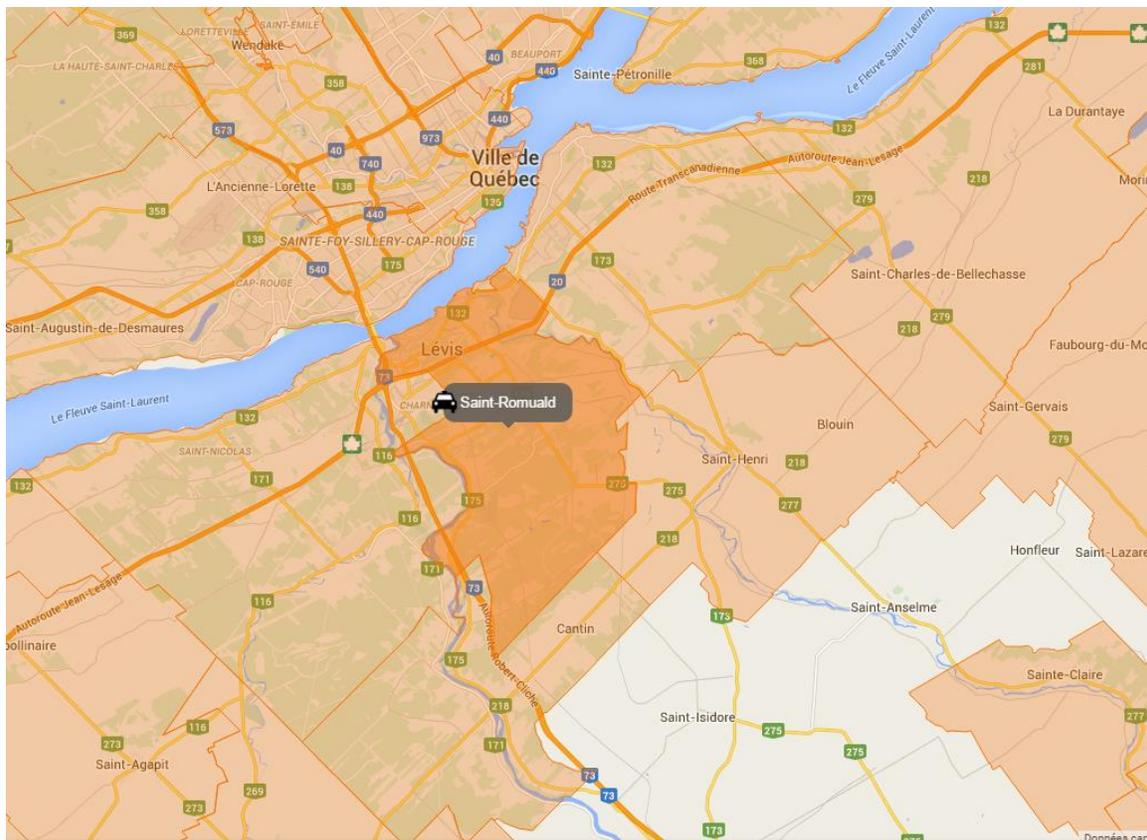
INCLUS DANS LE QUOTA :	
Service régulier :	13
Service spécialisé de limousine (Permis régulier spécialisé) :	0
Service spécialisé de limousine de grand luxe :	0
Service spécialisé de transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé :	0
Total :	13
Quota :	15

NON-INCLUS DANS LE QUOTA :

Service pour besoin particulier :	0
Total :	0

*L'ensemble du Québec (105092)

Services Spécialisés Permis 2015-08-04



Agglomération de Charny

AGGLOMÉRATION DE TAXI				CHARNY (202501)			
Code	Municipalité	Désignation	Population	Code	Municipalité	Désignation	Population
25213	Lévis	V	142 887				

REMARQUES :
est constituée d'une partie de la municipalité de Lévis (25213) comprenant le territoire des anciennes municipalités de Saint-Etienne-de-Lauzon, Charny, Saint-Rédempteur et Saint-Nicolas, en référence aux limites municipales du 31 décembre 2001.

POPULATION : estimation à venir

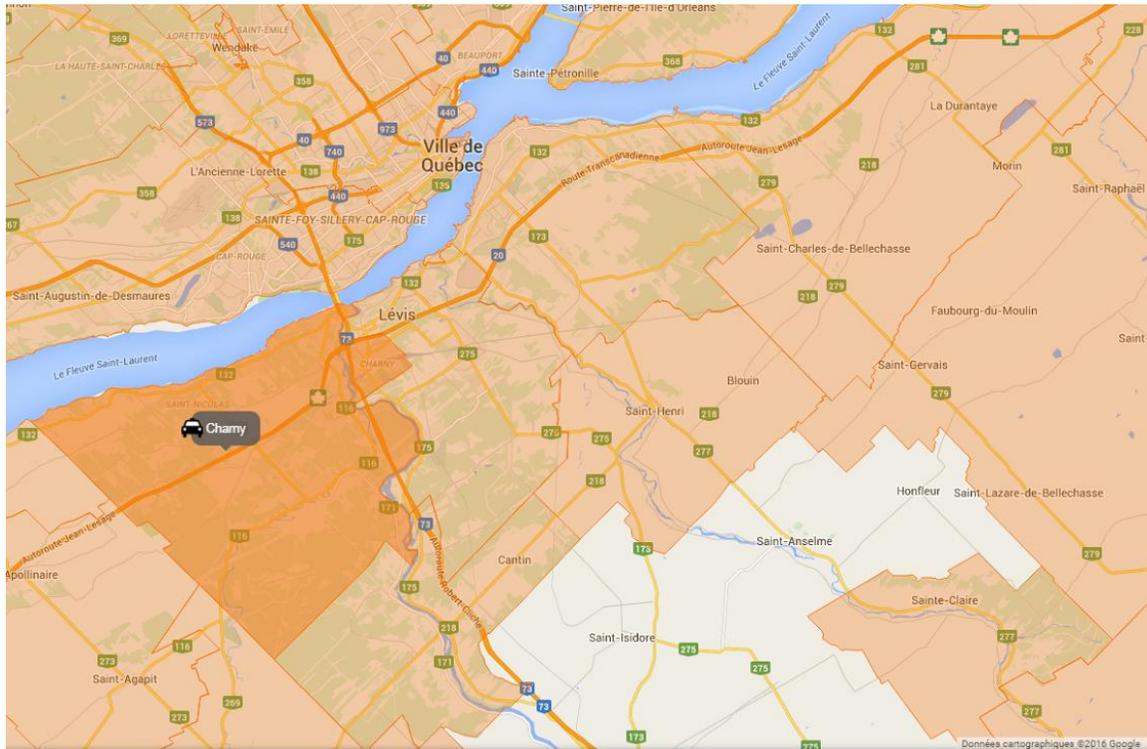
PERMIS DE TAXI :

INCLUS DANS LE QUOTA :	
Service régulier :	14
Service spécialisé de limousine (Permis régulier spécialisé) :	0
Service spécialisé de limousine de grand luxe :	0
Service spécialisé de transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé :	0
Total :	14
Quota :	43

NON-INCLUS DANS LE QUOTA :	
Service pour besoin particulier :	0
Total :	0

*L'ensemble du Québec (105092)

Services Spécialisés Permis 2014-09-25



Agglomération de Beaumont

AGGLOMÉRATION DE TAXI				BEAUMONT (201905)			
Code	Municipalité	Désignation	Population	Code	Municipalité	Designation	Population
19090	La Durantaye	P	725	19110	Saint-Michel-de-Bellechasse	M	1 824
19097	Saint-Charles-de-Bellechasse	M	2 385	19117	Saint-Vallier	M	1 044
19105	Beaumont	M	2 647				

REMARQUES :
est constituée des municipalités de La Durantaye (19090), Saint-Charles-de-Bellechasse (19097), Beaumont (19105), Saint-Michel-de-Bellechasse (19110) et Saint-Vallier (19117), en référence aux limites municipales du 31 août 2001.

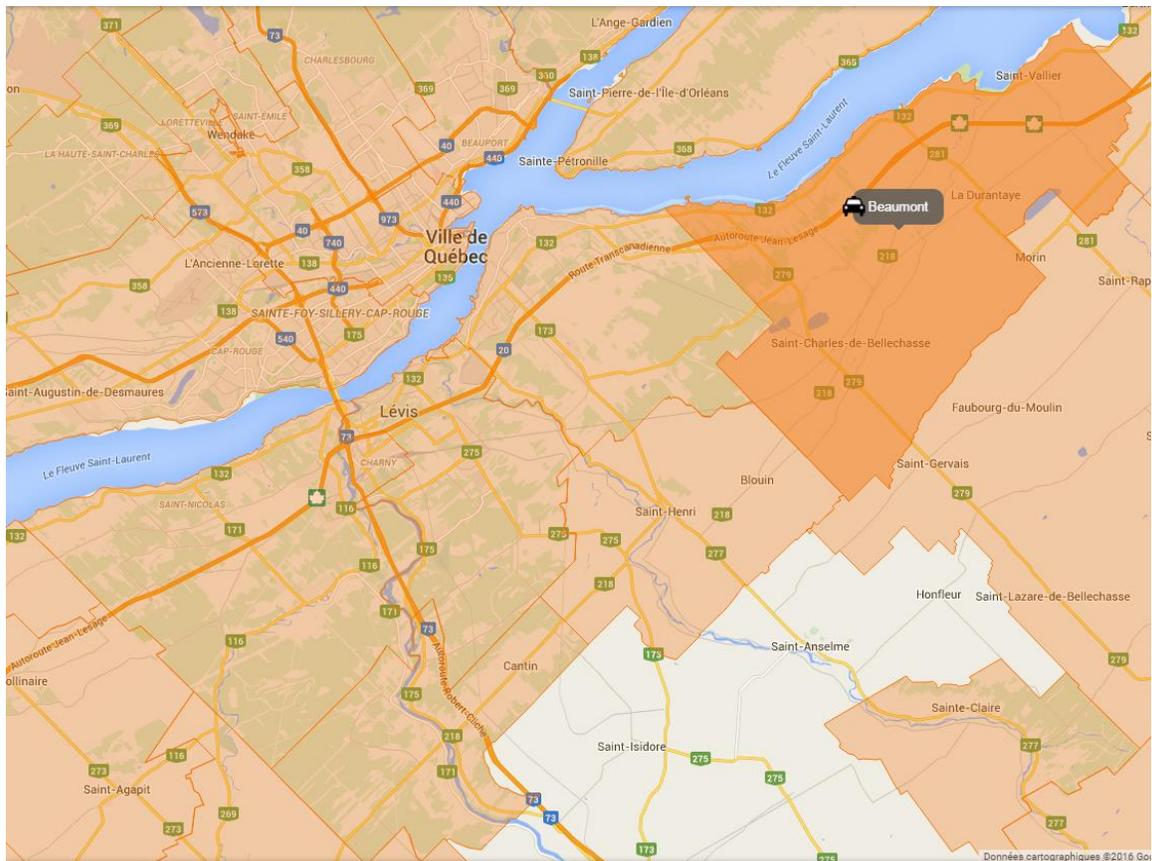
POPULATION : 8 625

PERMIS DE TAXI :

INCLUS DANS LE QUOTA :	
Service régulier :	1
Service spécialisé de limousine (Permis régulier spécialisé) :	0
Service spécialisé de limousine de grand luxe :	0
Service spécialisé de transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé :	0
Total :	1
Quota :	7
NON-INCLUS DANS LE QUOTA :	
Service pour besoin particulier :	0
Total :	0

*L'ensemble du Québec (105092)

Services Spécialisés Permis 2014-03-04



Agglomération de Saint-Henri

AGGLOMÉRATION DE TAXI				SAINT-HENRI (201906)			
Code	Municipalité	Désignation	Population	Code	Municipalité	Désignation	Population
19068	Saint-Henri	M	5 354				

REMARQUES :
est constituée de la municipalité de Saint-Henri (19068), en référence aux limites municipales du 1er janvier 2002.

POPULATION : 5 354

PERMIS DE TAXI :

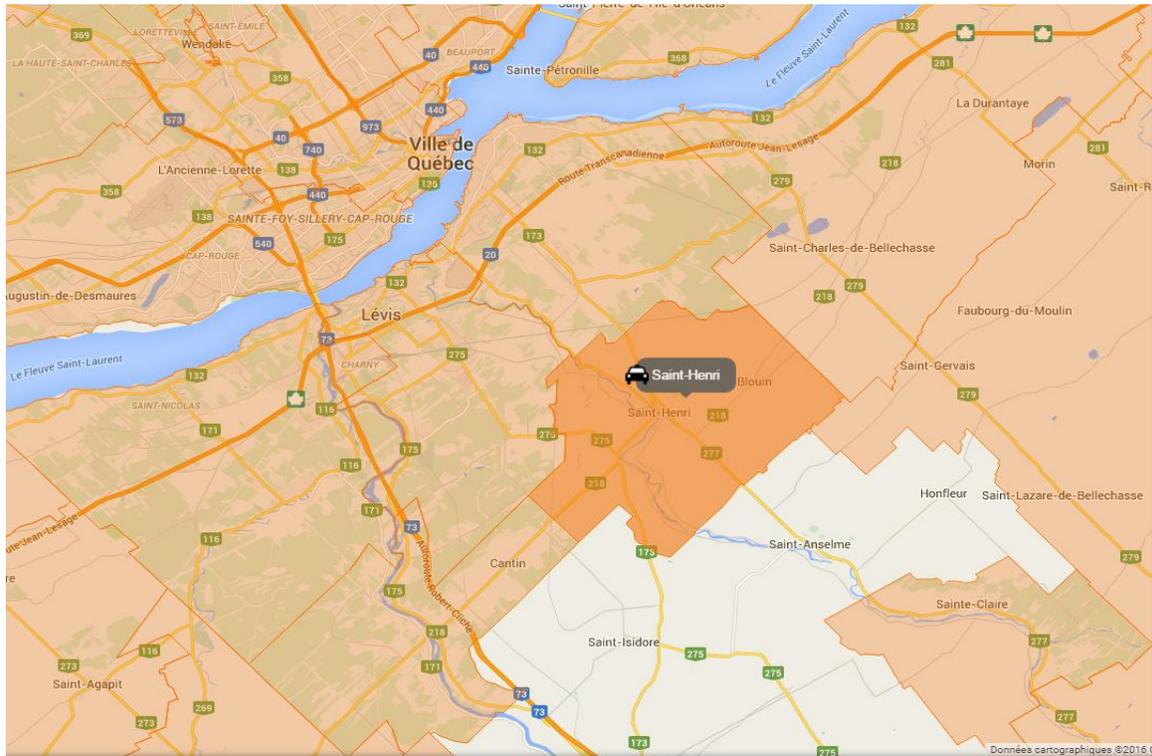
INCLUS DANS LE QUOTA :	
Service régulier :	0
Service spécialisé de limousine (Permis régulier spécialisé) :	0
Service spécialisé de limousine de grand luxe :	0
Service spécialisé de transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé :	0
Total :	0
Quota :	3

NON-INCLUS DANS LE QUOTA :

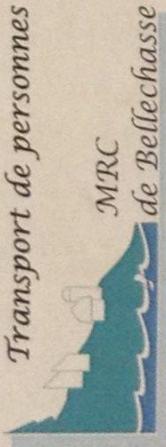
Service pour besoin particulier :	0
Total :	0

*L'ensemble du Québec (105092)

Services Spécialisés Permis 2014-03-04



Transport de personnes



UN TRANSPORT POUR...

Tarifification/déplacement*

Votre rendez-vous médical

5.00 \$

Votre magasinage

6.00 \$

Vos sorties personnelles

Entre 2

municipalités:

7.50 \$

Vos études, travail

Plus de 2

12.50 \$

Transport de groupe avec un
véhicule de luxe ou scolaire

Lévis:

15.00 \$

Montmagny:

15.00 \$

Ste-Marie:

15.00 \$

POUR RÉSERVATION

Guyébec:

25.00 \$

St-Georges:

25.00 \$

Du lundi au vendredi de 6h45 à 15h30

*Pour un aller-retour calculez
2 déplacements.*

TÉL : 418-888-2437

OU 418-888-3347

Coordonnatrice : *Marjolaine Henry*



Bonne route
Bonne route



Ville de Québec

Coordonnées de l'annonceur

☎ 418-609-6159

Chauffeur privée pour vous déplacement

Code de l'annonce **1142384295**

Date de l'affichage 23-févr.-16

Adresse 965 Avenue de Bourgogne, Ville de Québec, QC G1W 2K9, Canada

Bonjour, homme courtois, ponctuel et respectueux ... vous conduire dans vos déplacements privés (Banque, Hôpital, épicerie....) ou livrer vos Colis



Ville de Québec

Covoiturage / rideshare

Code de l'annonce **1029160230**

Date de l'affichage 22-janv.-16

Prix **Sur demande**Adresse **Québec City, QC**

Service chauffeur dans la ville de Quebec - Van Dodge Caravan

Driver service with a van good price, Quebec and MTL
Speak : French, English, Spanish, Italian, Portuguese
Man 45 years old and 25 years experience as a taxi driver

Envoyez-moi un courriel avec votre Non et No de téléphone en me spécifiant combien de temps avez-vous besoin de mes services.

Please send me a detail message with your name and phone number i will call you as soon as possible.

Prix compétitif

Best Regards

Sebastien

3/3/2016

Kijiji Canada | Annonces locales gratuites



Lévis

Coordonnées de l'annonceur

☎ 418 670 6069

chauffeur prive

Code de l'annonce 1135477099



Date de l'affichage 25-janv.-16
Adresse 645 Rue Robert, Lévis, QC

.....
allo ca va j offre mes services de transport court ou longue distance avec ma vannette tres bon ordre ou avec votre voiture aussi travailleur euse de nuit avec attente minimum une heure tres bon prix petits collis pour urgence merci beaucoup a plus!

3/3/2016

Kijiji Canada | Annonces locales gratuites



Ville de Québec

Accompagateur de tout genre

Code de l'annonce 1141448797

Date de l'affichage 19-févr.-16
Adresse Québec, QC G1M2M6

.....
Bonjour a toutes, je m adresse aux filles qui cherche un gard ds la mi trentaine pour les accompagnes pour toute sortes de sorties ou simplement pour parle, alors ne cherche plus fais moi signe.