



**RITQ**

REGROUPEMENT  
DES INTERMÉDIAIRES  
DE TAXI DE QUÉBEC

CTE - 002M  
C.P. – P.L. 100  
Services de  
transport par taxi

**AUDITIONS PUBLIQUES SUR  
PROJET DE LOI NO 100,  
*LOI MODIFIANT DIVERSES DISPOSITIONS  
LÉGISLATIVES CONCERNANT  
PRINCIPALEMENT LES SERVICES DE  
TRANSPORT PAR TAXI***

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

Mai 2016

# SOMMAIRE

Le présent mémoire exprime les préoccupations et les recommandations du Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec (RITQ) à l'égard projet de loi no 100, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi.

Le RITQ représente six grandes entreprises de taxi de la région de Québec, soit : Taxis Coop Québec 525-5191, Taxi Coop Sainte-Foy-Sillery, Taxi Coop Beauport, Taxi Coop Charlesbourg, Taxi Coop Val-Bélair et Taxi Laurier. Ensemble, ces entreprises représentent plus de 95 % des taxis de la région de Québec, plus de 600 détenteurs de permis de taxi et plus de 1 200 chauffeurs. Le RITQ est donc le principal interlocuteur représentant l'industrie du taxi de la grande région de Québec.

Dans les pages qui suivent, nous élaborerons nos positions sur le projet de loi no 100. Pour l'essentiel, nous recommandons que ce projet de loi, bien qu'imparfait, soit adopté rapidement afin de mettre un terme à la concurrence illégale et déloyale d'UberX qui dévore l'industrie du taxi. Les 22000 familles qui dépendent du taxi au Québec comme gagne-pain ne pourront pas attendre encore six mois. Nous demandons avec insistance l'adoption de ce projet de loi dans la session législative actuelle.

Nous appuyons plusieurs mesures proposées par le projet de loi 100 :

- Le maintien d'un seul régime pour tous les transporteurs de personnes ;
- Le maintien des exigences actuelles envers les transporteurs en ce qui concerne les permis, les assurances, les inspections mécaniques, la vérification des antécédents judiciaires ;
- Le maintien du contingentement des permis de taxi, afin d'éviter la précarisation de 22000 emplois ;
- La création de règles permettant le taxi-partage, une solution favorable pour l'économie et pour l'environnement ;
- La mise à jour de la formation des chauffeurs ;
- La suspension des permis de conduire des délinquants et l'augmentation substantielle des amendes.

Par ailleurs, nous croyons que le projet de loi no 100 pourrait être bonifié des éléments suivants :

- L'obligation pour tous les transporteurs, dès 2017, que tout nouveau véhicule destiné au transport de personnes soit obligatoirement hybride ou électrique, à l'exception des minifourgonnettes ;
- L'instauration d'un tarif fixe à l'aller et au retour du Centre Vidéotron, comme c'est déjà le cas pour l'aéroport de Québec.

Le RITQ et ses membres, par leur désir de servir la clientèle, leur esprit de collaboration et leurs innovations technologiques et pratiques démontrent hors de tout doute qu'on peut innover légalement à l'intérieur du cadre actuel. Au cours des trois dernières années, les membres du RITQ ont mis sur pied un service de transport adapté plus rapide, plus agréable pour la clientèle et plus rentable pour les entreprises participantes. Ils ont aussi créé l'application mobile Taxi Coop qui élimine le concept de territoire dans la ville de Québec pour envoyer la voiture la plus proche du client. Enfin, ils ont aussi créé une application web, Taxi Valet, destinée aux hôteliers, pour faciliter les départs matinaux. Les hôteliers peuvent appeler plusieurs voitures de taxi via leur ordinateur et suivre leurs déplacements sur leur écran.

Les travailleurs du taxi attendent qu'on stoppe Uber depuis bientôt près de deux ans. Ils ont cru à l'État de droit. Ils ont cru à un système de permis obligatoires. Ils se sont pliés aux règles en vigueur pour opérer un transport rémunéré de personnes. Cette confiance en l'État ne doit pas être trahie par le législateur. L'Assemblée nationale doit se faire respecter d'une multinationale qui n'a aucun égard pour les Québécois ou leurs dirigeants.

# TABLE DES MATIÈRES

<b>Sommaire .....</b>	<b>1</b>	<b>Lutte au transport illégal.....</b>	<b>23</b>
<b>Présentation du RITQ.....</b>	<b>4</b>	• Suspension du permis de conduire .....	23
<b>Uber et le juge Cournoyer.....</b>	<b>5</b>	• Des budgets pour les escouades .....	24
<b>Le taxi et l'innovation.....</b>	<b>7</b>	• La TPS et la TVQ .....	24
<b>Les impacts négatifs d'Uber.....</b>	<b>9</b>	• Des poursuites .....	25
<b>Encadrement du transport rémunéré de personnes .....</b>	<b>10</b>	• Interdire les transporteurs illégaux aux fonctionnaires .....	25
• On ne peut créer deux systèmes .....	10	• Amender le règlement de l'Assemblée nationale .....	25
• L'encadrement actuel inclut déjà tous les éléments clés .....	12	<b>Pour la région de Québec.....</b>	<b>26</b>
• La vérification des antécédents judiciaires .....	13	• Le Centre Vidéotron .....	26
• Prix régulés et prévisibles .....	15	• Les bornes électriques.....	26
• Le contingentement.....	16	• Escouades spéciales .....	27
• La Commission des transports du Québec .....	18	<b>Pour les coopératives de taxis.....</b>	<b>28</b>
• Publication des projets pilotes .....	18	<b>Conclusion.....</b>	<b>29</b>
<b>Développement de l'industrie .....</b>	<b>19</b>	<b>Annexe 1 :</b>	
• L'imposition des véhicules hybrides ou électriques.....	19	<b>les mythes concernant Uber .....</b>	<b>31</b>
• Instaurer des tarifs adaptés au taxi-partage .....	19	<b>Annexe 2 :</b>	
• Favoriser l'identification uniforme .....	20	<b>juridictions qui tiennent tête à Uber .....</b>	<b>36</b>
• Caméras de sécurité dans les véhicules ..	20	<b>Annexe 3 :</b>	
• Création d'un fichier central .....	21	<b>notes sur l'article 33.....</b>	<b>37</b>
• Mise à jour de la formation .....	21	<b>Annexe 4 :</b>	
• Fonds de modernisation.....	21	<b>listes des recommandations .....</b>	<b>41</b>
• Financer le développement d'applications pour les personnes handicapées.....	21		

# PRÉSENTATION DU RITQ

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

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

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

Les membres du RITQ représentent plus 600 détenteurs de permis de taxi, plus de 1 200 chauffeurs et employés. Ensemble, ces entreprises et leurs membres détiennent plus de 120 M\$ en permis de taxi uniquement, sans compter les voitures, les bâtiments, les tablettes numériques, les serveurs informatiques, etc. Pour beaucoup de travailleurs du taxi, cet achat de permis, c'est l'investissement d'une vie.

Le RITQ représente Taxis Coop Québec 525-5191, Taxi Coop Sainte-Foy, Taxi Coop Charlesbourg, Taxi Coop Beauport, Taxi Coop Val-Bélair et Taxi Laurier.

# UBER ET LE JUGE COURNOYER

Pour la troisième fois en moins d'un an, l'Assemblée nationale convoque une commission parlementaire pour l'entreprise Uber, malgré le fait que la multinationale a toujours refusé de se plier aux appels répétés des autorités, incluant deux ministres des Transports, de cesser au moins temporairement ses opérations, pour laisser le temps au législateur de statuer, pour ne pas semer la pagaille, ne pas générer des tensions inutiles, ne pas perturber la vie paisible de 22 000 familles québécoises dont le gagne-pain dépend du taxi...

À chaque fois, la réponse d'Uber a été la même : nous n'avons pas à nous plier à vos règles, nous sommes un « nouveau service » qui n'est pas régi par les règles actuelles. Bref, on a envoyé paître les autorités sur des bases volontairement trompeuses et surtout avec une dose impressionnante d'arrogance.

Lors de ses passages à l'Assemblée nationale, le porte-parole d'Uber Québec, Jean-Nicolas Guillemette, a répété ad nauseam que la nature du service d'Uber n'est pas connue puisqu'« aucun juge n'a statué sur la légalité d'Uber ». Ce faux-fuyant n'existe dorénavant plus. Dans un jugement sérieux et d'une grande portée<sup>1</sup>, le juge Guy Cournoyer de la Cour supérieure du Québec a clairement statué qu'Uber ne fait pas du « covoiturage urbain », mais plutôt du transport rémunéré de personnes. Il a ajouté que comme ce service est fait sans les permis requis par la loi, il s'agit donc d'un service illégal.

Le juge va même plus loin en qualifiant les arguments d'Uber de « circulaires ». C'est-à-dire qu'Uber affirme simplement ne pas faire du taxi, ses chauffeurs-complices n'ont donc pas besoin de permis de taxi. Le même juge compare les démarches d'Uber Québec, lors des saisies de Revenu Québec à ses bureaux, à « une tentative d'entrave à la justice » alors que la multinationale a redémarré des ordinateurs à distance, possiblement dans l'espoir d'effacer des données incriminantes.

En résumé, Uber a fait fi des lois du Québec, s'est moqué de deux ministres des Transports, a délibérément induit les Québécois en erreur en faisant croire à un « flou juridique » autour de son service, a dérobé des millions de dollars à l'État québécois pour les envoyer vers des paradis fiscaux, a précarisé sans scrupule le gagne-pain de 22 000 familles et elle semble avoir volontairement entravé le système de justice. Ici, nous ne sommes pas dans l'opinion,

mais bien dans des faits avérés par le juge Cournoyer.

C'est là la véritable nature, le vrai visage d'Uber, celui du capitalisme sauvage. Que l'entreprise prétende maintenant vouloir faire amende honorable ne doit pas détourner les parlementaires des gestes que la multinationale a posés sur notre territoire au cours des deux dernières années. Uber Québec et son directeur général versent actuellement, selon nous, des larmes de crocodile, alors qu'ils se savent acculés au pied du mur et ne voient d'autres avenues que de prétendre avoir des remords.

Enfin, il est important de garder à l'esprit que dans plusieurs juridictions où l'État a pris des ententes avec Uber, l'entreprise n'a pas respecté sa propre parole. À certains endroits, Uber semble avoir bâclé les contrôles de sécurité et a embauché des pédophiles et des violeurs comme chauffeurs-complices<sup>2</sup>. À d'autres, Uber s'est engagé à communiquer des données, pour finalement ne pas le faire. Les promesses vides d'Uber sont nombreuses, mais son passé téméraire et arrogant parle plus fort que ses belles paroles.

---

1 <https://t.co/8NYKDynIQJ>

2 <http://www.thesun.co.uk/sol/homepage/news/7160096/London-Uber-drivers-reported-32-times-for-rape-in-a-year.html>  
<http://abc7news.com/business/san-francisco-da-says-uber-hires-killers-rapists/948513/>

# LE TAXI ET L'INNOVATION

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

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

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

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

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

Notre application, l'application Taxi Coop, fonctionne très bien. Nous avons près de 22 000 clients qui ont téléchargé l'application et des dizaines de milliers d'appels ont été générés via l'application. L'application fonctionne tellement bien que même des entreprises de taxi de Saguenay, Laval et de l'est de Montréal l'ont adoptée et s'en servent, via nos serveurs.

Il y a quelques mois, nous avons même ajouté une fonction à l'application mobile. Les clients peuvent maintenant coter la performance de leur chauffeur, une fois la course terminée. Cette statistique nous est utile. Les chauffeurs qui reçoivent constamment de mauvaises

évaluations des clients sont rencontrés par le comité de discipline de chacune de nos entreprises. D'ici quelques semaines, les clients pourront payer leur course directement dans leur téléphone intelligent, sans avoir à sortir leur portefeuille.

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

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

# LES IMPACTS NÉGATIFS D'UBER

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

Bref, l'industrie du taxi périlite pendant que des illégaux fanfaronnent et se permettent même de reprendre la route quelques heures après avoir été intercepté par les autorités<sup>3</sup>. Le summum de l'arrogance illégale, les chauffeurs en sont même au point où ils se créent des forums pour échanger des trucs afin d'éviter d'être pincés, bien conscients de leur illégalité<sup>4</sup>. Un chauffeur d'Uber, probablement inspiré par l'arrogance de l'entreprise, a même menacé un chauffeur de taxi avec un pistolet électrique prohibé (Taser) à l'aéroport de Québec<sup>5</sup>.

Actuellement, même les plus grandes et plus prospères entreprises de taxi songent à supprimer des postes et à faire des mises à pied. Le téléphone sonne moins, au profit d'une multinationale qui offre un service illégal, qui refuse de récolter les taxes et qui envoie ses profits à l'étranger. On a beau vous dire qu'Uber n'entre pas en concurrence avec le taxi, n'en croyez rien. D'ailleurs, l'une des plus grandes entreprises de taxi de San Francisco, lieu de naissance d'Uber, est sur le bord de la faillite<sup>6</sup>.

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

---

3 [http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/transports/201602/16/01-4951471-uber-aussitot-saisis-aussitot-de-retour-sur-la-route.php?\\_branch\\_match\\_id=228481295515188101](http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/transports/201602/16/01-4951471-uber-aussitot-saisis-aussitot-de-retour-sur-la-route.php?_branch_match_id=228481295515188101)

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

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

6 <http://www.sfexaminer.com/yellow-cab-to-file-for-bankruptcy/>

# ENCADREMENT DU TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES

Le RITQ a des positions bien arrêtées sur plusieurs points concernant l'encadrement du transport rémunéré de personnes et le projet de loi no 100.

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

Ce que font les taxis et UberX porte un nom. Il ne s'agit pas de covoiturage,<sup>7</sup> mais plutôt de transport rémunéré de personnes. En termes clairs, on prend un client du point A et on le conduit jusqu'au point B contre rémunération. Peu importe que l'appel soit réparti par un serveur informatique ou par une téléphoniste, au bout du compte, le service lui-même ne change pas.

Ce service est régi par la Loi concernant les services de transport par taxi qui stipule clairement à l'article 4 que :

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

Il est donc clair et évident qu'Uber travaille sciemment dans l'illégalité puisque son service UberX fonctionne uniquement avec des chauffeurs qui ne détiennent aucun des permis nécessaires pour effectuer ce service. Il n'y a aucun flou juridique autour de ce service. Les parlementaires ne doivent pas être bernés par une rhétorique trompeuse. D'ailleurs, le jugement récent de la Cour supérieure du Québec le démontre bien. Le juge Cournoyer affirme clairement « les chauffeurs d'UberX se livrent à du transport rémunéré de personnes par automobile ce qui exige à la fois un permis de taxi et leur inscription selon les lois fiscales en vigueur. »<sup>8</sup>

Le RITQ estime que l'État ne peut créer deux séries de règles différentes pour un même service. Cela serait profondément discriminatoire et déloyal. On cite souvent le cas

---

7 Voir annexe 2a

8 <https://t.co/8NYKDynIQJ>

d'Edmonton comme modèle pour la réflexion sur l'encadrement du transport de personnes. Selon nous, il faut se méfier de cette comparaison.

À Edmonton, les tarifs des taxis sont contrôlés, alors que ceux d'Uber ont uniquement un frais minimal au départ de chaque course. Par ailleurs, toujours dans la capitale albertaine, dans la nouvelle réglementation, seuls les taxis peuvent prendre une course hélée sur le coin d'une rue, alors que Uber a accès à toutes les courses commandées par application mobile. Si cette distinction peut sembler favoriser le taxi, il n'en est rien. Les courses hélées représentent une très mince partie des revenus d'une entreprise de taxi. Ces revenus sont encore plus bas lorsqu'on s'éloigne d'un centre-ville. À Beauport ou à Charlesbourg, par exemple, les courses hélées sont pratiquement inexistantes. Et le fardeau pour accueillir les courses hélées (paiement comptant, par débit, par interac...) est beaucoup plus lourd que celui de simplement facturer virtuellement une carte de crédit. Dans les faits, ce genre d'entente est inacceptable à nos yeux.

Par ailleurs, il est important de noter que le cas d'Edmonton, si cher au porte-parole d'Uber Québec, n'est pas aussi simple qu'il aime l'affirmer. Si la ville d'Edmonton a créé des dispositions réglementaires pour permettre UberX, la province de l'Alberta quant à elle a mis sur pied des exigences différentes, le chauffeur d'UberX doit détenir un permis de classe 1, 2 ou 4, mais la classe 5 est jugée insuffisante. Il doit aussi détenir une assurance commerciale, aussi bien l'Alberta que la ville d'Edmonton l'exigent. Devant ces nouvelles exigences, plus équitables pour tous les transporteurs de personnes, Uber a suspendu son service à Edmonton.<sup>9</sup>

Créer deux régimes pour un même service créera nécessairement des complications. À San Francisco, la police locale doit maintenant mettre sur pied des escouades pour Uber, parce que des chauffeurs d'UberX prennent des courses hélées, alors que le règlement le leur interdit.<sup>10</sup>

Nous recommandons que l'Assemblée nationale adopte les dispositions du projet de loi no 100 qui maintiennent un seul encadrement pour toutes les entreprises et les individus qui offrent ou réalisent du transport rémunéré de personnes. Ce sera, à notre avis, la seule façon de garantir une saine concurrence à l'avantage du client.

Créer deux systèmes pour le même service, l'un pour Uber et l'autre pour les taxis, reviendrait à séparer les clients en deux groupes. Les clients qui ont les moyens de se payer un téléphone intelligent et qui sont assez avides de technologie pour utiliser une

---

9 <http://ici.radio-canada.ca/regions/alberta/2016/05/17/006-uber-transport-alberta-securite.shtml>

10 <http://kron4.com/2016/05/19/in-depth-stanley-roberts-confronts-rideshare-drivers-picking-up-fares-that-didnt-call-for-service/>

application mobile et ceux qui ne le sont pas. En termes clairs, Uber prendrait la clientèle plus appréciable, plus à la mode, et laisserait les autres clients aux vrais taxis. Pour nous, il ne s'agit en aucune façon d'un marché équitable qui permet la concurrence loyale.

## 2. L'ENCADREMENT ACTUEL INCLUT DÉJÀ TOUS LES ÉLÉMENTS CLÉS

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

Pour faire une analogie, on ne change pas les règles de toute une école pour accommoder un élève turbulent. On fait plutôt rentrer l'élève turbulent dans le rang. Dans ce cas-ci, nous croyons que l'État doit faire de même et faire rentrer Uber dans le rang plutôt que de remettre tout son système de gestion en question. Nous recommandons que le gouvernement maintienne, pour toutes les catégories de transport rémunéré de personnes, les garanties actuelles concernant l'affichage des prix, la formation des chauffeurs et la sécurité du passager et du véhicule (antécédents judiciaires, inspections mécaniques, assurances, etc.).

Si Uber ne s'est pas conformé au système de gestion du transport rémunéré de personnes, ce n'est pas parce qu'il est impossible pour la multinationale de le faire, c'est plutôt parce qu'elle préfère travailler dans l'illégalité. Il est possible d'innover dans le cadre réglementaire, les développements du RITQ et le service Téo de Taxelco en sont la preuve.

Il aurait été très possible pour Uber d'obtenir un permis d'intermédiaire (valeur de 500 \$) et de répartir ses appels à des détenteurs de permis de taxi. Une opération du genre aurait permis à tous d'innover et de demeurer à l'intérieur du cadre actuel. Pourtant, la multinationale a choisi sciemment de s'inscrire dans l'illégalité. Ce n'est pas une justification pour remettre en question le système. Il s'agit plutôt d'une justification pour augmenter les sanctions contre des aventures de cette nature.

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

## **LE PREMIER CRITÈRE : LA SÉCURITÉ DU PASSAGER**

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

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

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

### **3. LA VÉRIFICATION DES ANTÉCÉDENTS JUDICIAIRES DU CHAUFFEUR**

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

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

De plus, Uber a démontré dans plusieurs pays que ses vérifications de chauffeurs laissent à désirer. En Californie, l'État a entamé une poursuite judiciaire contre Uber pour avoir embauché des violeurs et des meurtriers.<sup>11</sup> À Londres, 32 cas de viols et d'agressions sexuelles sont présumément attribuables aux chauffeurs d'UberX.<sup>12</sup>

---

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

<http://www.thesun.co.uk/sol/homepage/news/7160096/London-Uber-drivers-reported-32-times-for-rape-in-a-year.html>

12 <http://kron4.com/2016/05/19/in-depth-stanley-roberts-confronts-rideshare-drivers-picking-up-fares-that-didnt-call-for-service/>

D'ailleurs, les vérifications sécuritaires d'Uber ont tellement laissé à désirer que la multinationale a accepté de rembourser certains frais « de sécurité » pour ses clients américains. L'entreprise versera 28 M\$ en remboursement parce que ses vérifications des chauffeurs n'étaient pas aussi sécuritaires qu'elle le prétendait sur la place publique.<sup>13</sup>

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

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

C'est pourquoi nous recommandons que l'Assemblée nationale impose la vérification des antécédents judiciaires auprès d'un corps de police et la prise d'empreintes digitales pour tout chauffeur offrant du transport rémunéré de personnes par automobile.

## CONNAÎTRE LA LOCALITÉ

En plus d'avoir ses antécédents vérifiés, nous croyons que le chauffeur doit connaître la municipalité dans laquelle il transporte son client. Il en va de sa capacité à prendre le chemin le plus court, le moins cher pour le client, mais il en va aussi de la sécurité du passager. Quiconque a déjà utilisé un GPS sait qu'il peut parfois vous induire en erreur, voire même mettre votre vie en danger.

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

---

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

## LA VÉRIFICATION MÉCANIQUE DU VÉHICULE

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

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

## ASSURANCE COMMERCIALE

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

## IDENTIFICATION DE LA VOITURE

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

## 4. PRIX RÉGULÉS ET PRÉVISIBLES

Il est absolument essentiel que le client puisse estimer le prix d'une course. Les tarifs des taxis sont contrôlés par la Commission des transports du Québec (CTQ). Selon nous, l'Assemblée nationale devrait rejeter la modulation des prix prévue au projet de loi, mais plutôt s'assurer d'un prix prévisible, stable et équitable. On ne peut laisser libre cours au capitalisme sauvage. L'exemple des courses montréalaises le 31 décembre 2015 le

démontre bien.<sup>14</sup> Il en va même de la fiabilité du service. Comment une personne peut-elle prévoir son retour si les prix fluctuent constamment selon l'offre et la demande ?

## 5. LE CONTINGEMENT

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

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

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

Par ailleurs, si l'État désire être exigeant envers les transporteurs rémunérés de personnes, et nous croyons qu'il doit l'être, il doit donner l'opportunité à ces transporteurs d'atteindre ces critères exigeants. À chaque exigence est relié un coût. Sans le contingentement, l'atteinte de ces critères pourrait être difficile, voire impossible. Dans ce scénario, l'état des véhicules

---

<sup>14</sup> <http://www.tvanouvelles.ca/2016/01/02/facture-de-300-pour-un-voyage-de-35-minutes-avec-uber>

se dégraderait constamment, puisque les propriétaires n'auront pas les moyens d'investir dans leur commerce, puisque la compétition de tous les chauffeurs amateurs agira comme un imparable nivellement vers le bas. Le contingentement assure à une entreprise de taxi une certaine stabilité des revenus et elle peut ainsi investir pour, par exemple, acheter de nouvelles voitures, ajouter des nouvelles technologies aux véhicules, former davantage ses chauffeurs... Peu importe quelles innovations ou améliorations seront souhaitées, sans contingentement, elles deviennent à toutes fins utiles impraticables. Même simplement obtenir le financement pour mettre en place des innovations deviendra difficile.

Enfin, décontingenter le métier de chauffeur de taxi serait une perte nette pour le Québec. Plutôt que d'avoir près de 22 000 familles qui dépendent d'un métier encadré et de qualité, nous troquerions ces bons emplois pour une pléthore de chauffeurs amateurs qui gagneraient un salaire de misère et une multinationale qui envoie ses profits à l'extérieur de nos frontières.<sup>15</sup> À notre sens, cette proposition est totalement inacceptable pour le Québec. Cela équivaldrait purement et simplement à un appauvrissement du Québec.

À ce sujet, il est important de noter que dans plusieurs villes du monde, les chauffeurs d'Uber manifestent régulièrement contre leurs piètres conditions de travail. Les chauffeurs d'Uber gagnent une maigre pitance. Le seul réel gagnant dans ce modèle est la multinationale qui envoie ses profits à l'étranger, en laissant le travailleur se dépêtrer avec ses dépenses, les taxes et les impôts.<sup>16</sup>

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

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

---

15 <http://www.journaldemontreal.com/2016/02/05/la-face-cachee-duber>

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

## 6. LE MAINTIEN DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

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

La gestion du contingentement doit être faite par un organisme gouvernemental compétent, apte à évaluer les besoins du consommateur dans un territoire donné. C'est pourquoi nous sommes d'avis que l'Assemblée nationale devrait maintenir les dispositions actuelles permettant à la Commission des transports d'émettre des permis non transférables pour répondre aux besoins du marché.

## 7. PUBLICATION SUR LE SITE INTERNET DU MTQ DES PROJETS PILOTES

Dans le cadre actuel, le ministre des Transports peut, de façon unilatérale, décréter la création d'un nouveau projet pilote concernant le transport rémunéré de personnes, sans consulter l'industrie ou sans aviser quiconque de la création dudit projet.

Par souci de transparence et d'équité, nous recommandons que l'Assemblée nationale adopte un amendement au projet de loi no 100 afin de publier, sur le site Internet du ministère des Transports, l'arrêté ministériel portant sur tout projet pilote autorisé en vertu de l'article 89.1 de la Loi concernant les services de transport par taxi 45 jours avant sa mise en vigueur.

Cette période permettrait ainsi aux parties intéressées de se manifester et faire valoir leur point de vue, le cas échéant.

# DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE

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

## 1. L'IMPOSITION DES VÉHICULES HYBRIDES OU ÉLECTRIQUES

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

Le transport rémunéré de personnes est une excellente façon de lutter contre les problèmes environnementaux liés aux voitures. Les voitures de taxis de la région de Québec roulent souvent plus 80 000 kilomètres par année par véhicule. Si ces véhicules étaient tous des voitures conventionnelles à essence, ils émettraient annuellement ensemble plus de 7 200 tonnes de CO<sub>2</sub>. Parce que plus des deux tiers des flottes de véhicules dont disposent les membres du RITQ sont déjà hybrides ou électriques, ces émissions de carbone sont réduites de 15 à 40 % selon les types de véhicules choisis. Exiger que tous les futurs véhicules destinés au transport de personnes soient électriques ou hybrides constitue un objectif atteignable. L'exiger en échange de l'obtention d'un permis de taxi dans un système contingenté semble être un compromis acceptable où les gains sont réciproques. Alors que la société gagne un véhicule moins polluant, le travailleur quant à lui obtient l'assurance que son investissement dans un tel véhicule sera rentable à terme.

## 2. INSTAURER DES TARIFS ADAPTÉS AU TAXI-PARTAGE

Le taxi-partage est un concept relativement simple. Deux clients vont dans la même direction ou vers la même destination, grossièrement. Ces clients demandent séparément à l'intermédiaire de partager un taxi. La répartition envoie une voiture chercher les deux clients

et une fois à destination, ils partagent les frais de la course.

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

Actuellement, il est interdit par la loi de créer un service de taxi-partage, à moins de le faire par l'intermédiaire d'une société de transport. Nous souhaitons que l'Assemblée nationale adopte les dispositions du projet de loi no 100 prévoyant le taxi-partage afin de favoriser la mobilité durable et la réponse adéquate aux besoins des consommateurs.

### **3. FAVORISER L'IDENTIFICATION UNIFORME**

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

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

### **4. CAMÉRAS DE SÉCURITÉ DANS LES VÉHICULES**

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

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

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

## **5. CRÉATION D'UN FICHER CENTRAL POUR TOUS LES TRAVAILLEURS DU TAXI**

Nous croyons que l'Assemblée nationale devrait adopter un amendement au projet de loi no 100 afin de centraliser, à la Commission des transports du Québec, la gestion d'un fichier central du dossier des chauffeurs et des plaintes dans l'industrie du taxi.

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

Enfin, un fichier de ce type devrait aussi s'appliquer à ceux qu'on appelle les « indépendants ». Les indépendants sont des chauffeurs de taxi qui travaillent privément sans être affiliés à une centrale d'appels. Nous croyons que tous les travailleurs du taxi doivent répondre de leurs gestes envers la clientèle.

## **6. MISE À JOUR DE LA FORMATION**

Outre la sécurité, il existe d'autres considérations importantes dans le transport rémunéré de personnes. Tout d'abord, il est important que le chauffeur soit courtois envers les clients. Actuellement, la formation dispensée aux chauffeurs de taxi, selon nous, met trop peu d'emphasis sur le service à la clientèle. Nous sommes d'avis que le gouvernement devrait adopter, dans les plus brefs délais, la mise à jour de la formation et des normes de comportement applicables à toute l'industrie du taxi, incluant les intermédiaires, les chauffeurs et les taxis indépendants.

## **7. ASSURER QUE LES FONDS DE MODERNISATION VONT BIEN AUX TAXIS**

Il arrive parfois que les fonds destinés à certains projets soient détournés pour d'autres fins. Plusieurs l'ont souligné, l'industrie du taxi a besoin de se moderniser. Pour assurer que ces fonds vont bien aux taxis, nous recommandons que le gouvernement s'assure que les montants versés aux Fonds des réseaux de transports terrestres en vertu de ce projet de loi servent exclusivement à la modernisation de l'industrie du taxi.

## **8. FINANCER LE DÉVELOPPEMENT NUMÉRIQUE DE FONCTIONNALITÉS POUR PERSONNES HANDICAPÉES**

Le RITQ possède déjà une application mobile performante, l'app Taxi Coop. Certains

groupes de personnes handicapées nous ont informés qu'en ce qui concerne les personnes handicapées, cette application mobile devrait être adaptée, développée pour qu'elle soit compatible avec la synthèse vocale souvent utilisée par les personnes non voyantes. De plus, ces mêmes groupes estiment aussi que l'app devrait pouvoir être plus facile à utiliser pour des personnes possédant une vision réduite, en permettant par exemple de modifier les contrastes à l'écran et de grossir les menus.

Nous aimerions pouvoir répondre à cette clientèle importante. C'est pourquoi nous recommandons que le gouvernement finance le développement d'applications mobiles permettant la synthèse vocale et le zoom, pour les personnes handicapées ou les clientèles ayant des besoins particuliers.

# LUTTE AU TRANSPORT ILLÉGAL

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

Dans ce contexte, le RITQ est très favorable à l'augmentation des sanctions envers les transporteurs illégaux proposée par le projet de loi no 100.

## 1. LA SUSPENSION DES PERMIS DE CONDUIRE POUR LES ILLÉGAUX

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

C'est pourquoi nous demandons que l'Assemblée nationale adopte les dispositions proposées dans le projet de loi no 100 concernant les pouvoirs d'inspection et d'enquête ainsi que les sanctions aux intermédiaires et aux chauffeurs, incluant en particulier la saisie des véhicules, la suspension des permis de conduire et les montants de pénalités prévues. Selon nous, Uber et son service illégal UberX ont déjà fait beaucoup de mal à l'industrie du taxi. Il faut adopter rapidement des mesures qui feront en sorte qu'elle ne pourra plus causer de tort si elle refuse d'obtempérer. Il est pertinent de noter ici que la multinationale Uber n'a pas l'habitude de se plier aux nouveaux règlements qu'elle prétend pourtant réclamer.<sup>17</sup>

UberX s'est installé à Montréal en octobre 2014. Près d'un an et demi plus tard, le gouvernement du Québec débat encore sur les moyens à prendre pour encadrer ou sanctionner la multinationale arrogante sans aucun respect pour les lois locales. Il est

---

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

absolument primordial, pour la survie de l'entreprise légale de transport de personnes, que les autorités aient très rapidement à leur disposition un outil réel pour contrer le fléau dont Uber fait la promotion. Si l'on espère mettre en place un nouveau cadre réglementaire, le tester et ensuite voir si de nouvelles sanctions sont nécessaires, nous sommes certains qu'il ne restera plus d'industrie légale à sauver. Nous recommandons fortement que le gouvernement permette aux contrôleurs routiers et aux agents du BTM de saisir les permis de conduire des chauffeurs illégaux, quitte à ne pas se servir de ce pouvoir. Ce sera, à notre avis, la seule façon de se faire respecter d'une entreprise qui est connue mondialement pour ne pas respecter les règles, nouvelles ou anciennes.

## 2. BUDGETS SUPPLÉMENTAIRES

Le RITQ recommande que le ministre des Finances accorde des budgets supplémentaires à Contrôle routier Québec et à Revenu Québec pour lutter contre le transport illégal. Bien que les contrôleurs aient augmenté leurs interventions, leurs actions semblent objectivement encore bien insuffisantes pour faire entendre raison à la multinationale Uber et son armée d'avocats.

À titre de comparaison, le gouvernement du Québec, par l'intermédiaire du Contrôle routier et du Bureau de taxi de Montréal (BTM) se targue d'avoir exécuté plus de 1 000 saisies pendant l'année 2015. Si l'on se fie aux chiffres autoproclamés et non vérifiés d'Uber Québec, la multinationale a effectué plus de 3 600 000 courses illégales pendant la même période. Cela signifie que les saisies pour l'année 2015 représentent 0,027 % (deux centièmes d'un pour cent) de toutes les courses illégales faites par la multinationale. Pour l'illustrer autrement, lorsque Uber effectue 5 000 courses, une seule d'entre elles est l'objet d'une intervention du Contrôle routier. Nous croyons que ce trop faible nombre n'a pas l'effet dissuasif escompté.<sup>18</sup>

Pour que les opérations supplémentaires que nous suggérons deviennent une réalité, le gouvernement devra leur attribuer les fonds nécessaires. Ces fonds pourraient se voir compenser par les saisies et les amendes. De plus, selon nous, ces interventions spéciales seront limitées dans le temps et ne s'échelonnent pas sur des années, particulièrement si elles sont jumelées au retrait du permis de conduire.

## 3. LA TPS ET LA TVQ

Selon nous, tout comme les travailleurs du taxi, tout transporteur rémunéré de personnes devrait déclarer ses revenus et prélever les taxes dès le premier dollar récolté, sinon l'État

---

18 Voir tableau en annexe

créera deux séries de règles pour le même service. Nous recommandons donc que tous les transporteurs de personnes s'inscrivent aux fichiers de la TPS et de la TVQ et qu'ils émettent des factures avec taxes.

#### **4. DES POURSUITES DEVANT LES TRIBUNAUX**

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

#### **5. INTERDIRE LES TRANSPORTEURS ILLÉGAUX AUX FONCTIONNAIRES**

Grâce à une demande d'accès à l'information, le RITQ a réussi à obtenir une preuve démontrant qu'au moins un fonctionnaire du gouvernement provincial a utilisé Uber pour ses déplacements et s'est par la suite fait rembourser par son ministère.<sup>19</sup> Nous estimons que ce fait est inacceptable et que le gouvernement doit interdire l'utilisation des transporteurs illégaux pour tous ses employés.

#### **6. AMENDER LE RÈGLEMENT INTERNE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE**

Pour la troisième fois en moins d'un an, la multinationale Uber est convoquée devant l'Assemblée nationale pour exprimer ses points de vue sur le transport de personnes. Pourtant, elle travaille illégalement et refuse d'obtempérer aux consignes du ministre des Transports. Elle encourage les honnêtes citoyens à devenir illégaux. Elle pratique ouvertement l'évasion fiscale. Malgré tout cela, elle est sur un pied d'égalité avec les honnêtes citoyens et peut s'exprimer librement dans la « maison du peuple ».

Selon nous, il s'agit d'une entorse à la démocratie du Québec. C'est pourquoi nous recommandons que l'Assemblée nationale amende son Règlement afin de prévoir que le fait pour une organisation invitée à une consultation publique de violer clairement et ouvertement une loi adoptée par le Parlement constitue un outrage aux droits et aux privilèges des parlementaires et suscite son exclusion des consultations.

On voit mal l'État convoquer les contrebandiers de cigarettes ou les travailleurs au noir pour parler des lois qui les concernent.

---

<sup>19</sup> Voir courriel et reçu en annexe 2

# POUR LA RÉGION DE QUÉBEC

La région de Québec a démontré qu'à certains égards, elle possédait des besoins différents de ceux de Montréal ou des autres régions du Québec. C'est pourquoi nous exprimons ici des demandes spécifiques à ces besoins.

## 1. UN PROJET PILOTE POUR LE CENTRE VIDÉOTRON

Le Centre Vidéotron est un nouvel élément à considérer en ce qui concerne le taxi dans la région de Québec. Son emplacement urbain fait en sorte que sa desserte est délicate. De plus, bien qu'il soit peu fréquenté pendant de longues périodes, il est bondé certains soirs de l'année.

Dans ce contexte, le RITQ recommande que le ministre des Transports, dans le cadre d'un projet pilote et en vertu des dispositions du projet de loi no 100, étudie la possibilité de l'instauration d'un tarif fixe à l'aller et au retour du Centre Vidéotron, comme c'est déjà le cas pour l'aéroport de Québec.

De cette façon, les clients n'auraient pas à subir les aléas de l'acclimatation à cette nouvelle infrastructure et ils sauraient exactement le prix d'une course avant de quitter. De plus, nous sommes d'avis que cette mesure encouragera la prise de taxi pour les soirées au Centre Vidéotron, ce qui sera évidemment bénéfique pour décongestionner le secteur.

## 2. INSTALLATION DE BORNES ÉLECTRIQUES DANS LA RÉGION DE QUÉBEC

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

### **3. ESCOUADES SPÉCIALISÉES CONTRE LE TRANSPORT ILLÉGAL**

Puisque la multinationale Uber a démontré son mépris des lois du Québec et son désir répété d'inciter les honnêtes citoyens dans l'illégalité, nous recommandons que Contrôle routier Québec crée des escouades spécialisées dans la région de Québec afin d'intensifier immédiatement ses efforts contre le transport illégal, avec l'appui des corps policiers.

Les responsabilités de Contrôle routier Québec sont larges et le problème du transport illégal est criant. Nous croyons que des escouades dédiées à ce problème temporairement pourraient régler la situation rapidement.

# POUR LES COOPÉRATIVES DE TAXI

L'article 33 de la Loi concernant les services de transport par taxi pose problème pour les coopératives de taxi du Québec, et elles sont nombreuses. Cet article fait en sorte que dès qu'un membre d'une coopérative change, pour être conforme à la loi, il faudrait révoquer le permis d'intermédiaire et en faire une nouvelle demande. Pour des coopératives constituées de plusieurs centaines de membres, cette exigence est irréaliste et énoréuse.

C'est pourquoi nous recommandons que l'article 33 de la Loi concernant les services de transport par taxi soit modifié afin de mieux correspondre à la réalité et de ne pas exiger des démarches imposantes et peu utiles. Nous vous invitons à consulter l'annexe X à ce sujet.

# CONCLUSION

Selon nous, l'encadrement actuel du transport rémunéré de personnes ne doit pas être. Le Regroupement des intermédiaires de taxi de Québec appuie l'adoption rapide du projet de loi no 100. Nous espérons par ailleurs qu'il sera adopté avant la fin de la session parlementaire en cours, puisque l'industrie du taxi ne pourra attendre encore six mois qu'on la délivre de cette multinationale rapace qui la dévore quotidiennement.

Selon nous, les éléments les plus importants et les plus positifs du projet de loi no 100 sont :

- Le maintien d'un seul régime pour tous les transporteurs de personnes ;
- Le maintien des exigences actuelles envers les transporteurs en ce qui concerne les permis, les assurances, les inspections mécaniques, la vérification des antécédents judiciaires ;
- Le maintien du contingentement des permis de taxi, afin d'éviter la précarisation de 22 000 emplois ;
- La création de règles permettant le taxi-partage, une solution favorable pour l'économie et pour l'environnement ;
- La mise à jour de la formation des chauffeurs ;
- La suspension des permis de conduire des délinquants et l'augmentation substantielle des amendes.

Par ailleurs, nous croyons que le projet de loi no 100 pourrait être bonifié des éléments suivants :

- L'obligation pour tous les transporteurs, dès 2017, que tout nouveau véhicule destiné au transport de personnes soit obligatoirement hybride ou électrique, à l'exception des minifourgonnettes ;
- L'instauration d'un tarif fixe à l'aller et au retour du Centre Vidéotron, comme c'est déjà le cas pour l'aéroport de Québec.

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

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

À nos yeux, le système actuel doit rester en place et c'est à Uber de se conformer aux règles, pas l'inverse. Nous croyons que ce système correspond au maintien et à l'atteinte de plusieurs des priorités du gouvernement :

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

# ANNEXE 1

## LES MYTHES CONCERNANT UBER

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

### A) UBER FAIT DU COVOITURAGE : FAUX

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

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

### B) UBER FAIT PARTIE DE L'ÉCONOMIE DE PARTAGE : FAUX

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

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

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

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

Quelques exemples pour rendre le tout plus clair.

- **AirBnB** fait partie de l'économie du partage. On vous prête une chambre inutilisée contre un frais.
- **BlaBlaCar** va dans la même direction. Un conducteur se rend dans un lieu de son choix

et il offre à des individus d'occuper les places disponibles à bord de son véhicule. Très similaire à Allo Stop.

- **Cohealo** fait la même chose dans certains centres hospitaliers. L'app tient un inventaire des locaux inutilisés dans plusieurs établissements, pour maximiser le traitement des patients et la productivité.

Donc, l'élément distinctif est **MAXIMISER UN BIEN OU UN SERVICE QUI AURAIT NORMALEMENT ÉTÉ SOUS-UTILISÉ ET DONT LE PARTAGE DIMINUE LES FRAIS ET L'EMPREINTE ÉCOLOGIQUE.**

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

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

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

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

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

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

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

Il s'agit d'une question valide, mais la réponse demeure la même. Si le propriétaire d'un véhicule veut louer celle-ci lorsqu'elle est inutilisée, c'est de l'économie du partage, dans la

mesure où le propriétaire a d'abord acheté la voiture pour ses besoins à lui.

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

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

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

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

### **L'ÉCONOMIE « SUR DEMANDE »**

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

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

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

### **C) LE « FLOU JURIDIQUE » : FAUX**

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

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

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

Selon nous, cet aspect de la loi est parfait comme il est et il s'applique à tout le monde, que

l'appel soit réparti par une personne ou par un iPhone. Nul besoin de changer la loi.

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

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

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

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

#### **D) UNE TECHNOLOGIE QUI CHANGE TOUT : FAUX**

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

Nous croyons qu'il y a une réalité incontournable dans le domaine du taxi : la sécurité. Si un chauffeur doit ramener à la maison une personne vulnérable, une personne handicapée ou une personne en état d'ébriété, peu importe que l'appel soit réparti par une personne physique ou par un iPhone, l'essentiel est que ce passager soit en sécurité.

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

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

#### **E) UBERX VA RÉDUIRE LA CONGESTION URBAINE : FAUX**

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

Une nouvelle étude à Toronto tant à démontrer le contraire.

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

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

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

## **LES PRÉTENTIONS D'UBER EN PRENNENT POUR LEUR RHUME**

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

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

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

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

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

## **ANNEXE 2**

# **Liste très incomplète des juridictions qui tiennent tête à Uber**

- **VILLE CANADIENNES**  
Calgary, AB  
Vancouver, BC
- **VILLES AMÉRICAINES**  
Anchorage, AK  
Portland, Oregon  
Eugene, Oregon  
San Antonio, TX  
Panama City Beach, FL  
Auburn, AL
- **ESPAGNE**
- **ALLEMAGNE**
- **FRANCE**
- **THAÏLANDE**
- **AFRIQUE DU SUD**
- **PAYS-BAS**
- **CORÉE DU SUD**
- **L'ÉTAT DU NEVADA**

Québec, le 19 mai 2016

Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les députés et membres de la Commission,

Dans un premier temps je tiens à féliciter Monsieur le ministre Daoust pour le dépôt de son projet de loi no 100. Dans l'intérêt de tous, je souhaite que les modifications qu'il apporte à la loi actuelle soient adoptées rapidement.

Voici maintenant mes commentaires concernant le projet de loi.

ARTICLE 33 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* :

Le but premier de mon intervention est d'attirer votre attention sur une difficulté importante qui existe dans la loi actuelle et qui pourrait profiter de la présente refonte pour être corrigée. Cette difficulté est passée sous le radar parce qu'elle ne fait pas partie du débat relié à l'arrivée du taxi amateur. Il s'agit de l'application de l'article 33 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* concernant le permis d'intermédiaire en services de transport par taxi. La situation problématique ne survient que lorsque le titulaire de ce permis d'intermédiaire est une coopérative ou une société par actions ou autre formée de plusieurs membres, actionnaires ou associés eux-mêmes titulaires de permis de propriétaire de taxi. Le problème vient du fait que le permis d'intermédiaire ne peut être transféré ou faire l'objet d'une acquisition d'intérêts. Dès qu'il se produit un changement au niveau de son titulaire; que ce soit le changement d'un membre ou d'un actionnaire, dans le cadre d'une vente d'un permis de propriétaire de taxi, la loi, telle que rédigée, oblige à procéder à une demande de révocation du permis d'intermédiaire en vigueur et à faire une demande d'un nouveau permis constatant ce changement. Toutes ces procédures et ces délais pour une simple mise à jour d'une liste de membres, actionnaires ou associés. Dans la situation illustrée, cette exigence doit être rencontrée au moment d'une vente d'un permis de taxi mais également lors de tout acte ou événement entraînant le transfert d'un permis de taxi comme le décès d'un membre d'une coopérative ou d'un actionnaire d'une société par actions titulaire d'un permis d'intermédiaire. Et plus le titulaire de ce dernier permis possède un grand nombre de membres ou actionnaires, plus le problème prend de l'ampleur. Afin d'illustrer la difficulté engendrée par cette situation, je joins, à la fin de ce commentaire, un extrait d'une correspondance que j'ai transmise à la Commission des transports du Québec faisant état d'un cas vécu récemment.

Mon intention n'est pas de demander à ce que le permis d'intermédiaire soit dorénavant transférable ou puisse faire l'objet d'une acquisition d'intérêts puisque cela ne réglerait aucunement le problème. Je comprends l'esprit de la loi et le rôle qu'a à jouer la Commission des transports du Québec quant à la gestion et l'émission de ce type de permis. Selon moi, une solution possible pourrait être de jumeler les deux demandes lorsque; dans le cadre d'une transaction visant un permis de propriétaire de taxi, aucun transfert de contrôle ou changement de nom ne s'opère en regard du permis d'intermédiaire. Dans le cas d'une demande de transfert d'un permis de propriétaire de taxi, d'une demande d'acquisition d'intérêts ou d'une demande de permis, la loi pourrait prévoir, par exemple, que si moins de dix pour cent des parts sociales ou actions de contrôle sont transférées en regard d'un permis d'intermédiaire, une simple mise à jour

de la liste des membres ou actionnaires constatant ce changement, faite auprès de la Commission pourrait suffire. Cette mise à jour pourrait être faite en même temps que la demande reliée au permis de propriétaire de taxi, par l'ajout, aux formulaires alors utilisés, d'une section dans laquelle seraient consignées les informations pertinentes concernant le permis d'intermédiaire affecté par la transaction, le cas échéant. Un avis d'intention d'acceptation du changement proposé de la part de la Coopérative ou société par actions titulaire du permis d'intermédiaire pourrait être joint à la demande. Cette façon de procéder aurait l'avantage d'assurer un contrôle des changements de la même manière que celui offert par l'actuel article 33, tout en assurant un assouplissement des règles actuelles qui rendent, dans certaines situations, l'article 33 impossible à appliquer. De plus, si un individu se qualifie pour être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi (statut, antécédents, etc.) il se qualifie également pour devenir membre ou actionnaire d'une coopérative ou société titulaire d'un permis d'intermédiaire. Les buts visés de contrôle des permis et mise à jour des informations sont atteints.

CONCLUSION :

En terminant, je constate que depuis le dépôt du projet de loi no 100, le débat semble vouloir reprendre au sein même du parti Libéral et de la Commission jeunesse du parti. Certains médias ont qualifié le projet de « rétrograde » et accusent le ministre de refuser le progrès technologique, de fermer la porte à Uber et à l'*économie de partage* vers lequel la société toute entière se dirige... Ceux qui ont suivi les travaux de la Commission parlementaire ont compris qu'Uber n'est pas un bon exemple pour illustrer l'économie de partage. Je ne reviendrai pas sur cet aspect, cela a déjà été fait devant la Commission. Il faut cependant que les gens comprennent que le projet de loi no 100 ne ferme pas la porte à la nouvelle technologie. Il vient plutôt faire la distinction entre la technologie; qui est le « véhicule » utilisé, et l'utilisation qui en est faite; qui est la fin visée par son usage. Ce qui est catégoriquement réprimé par le projet de loi no 100, c'est qu'on utilise cette technologie pour éviter de percevoir les taxes applicables (TPS et TVQ) et de payer des impôts sur le revenu. À preuve, cette même technologie est approuvée voir même encouragée par le ministre lorsqu'elle est utilisée dans le respect des lois fiscales. Ceux qui décrient le projet de loi et qui sont en faveur d'Uber ne semblent pas avoir compris cette nuance. Le projet de loi est aussi à leur avantage puisque c'est également eux qui vont bénéficier du paiement de ces taxes et impôts.

Alain Fecteau, notaire

Voici maintenant un extrait de la correspondance que j'ai transmise à la Commission des transports du Québec le 5 octobre dernier.

« (...) »

*COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC*  
200, Chemin Sainte-Foy, 7<sup>ème</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V5

Objet : Problématique liée à l'article 33 de la Loi concernant les services de transport par taxi

*Cher confrère,*

*La présente a pour but de vous faire part de la problématique liée à l'application de l'article 33 de la Loi concernant les services de transport par taxi.*

*Le problème vient du fait qu'il est impossible dans les faits de respecter les exigences de cet article qui veut que l'on demande la suppression du permis d'intermédiaire et que l'on procède à la demande d'un nouveau permis dans la plupart des transactions qui concernent le transfert d'un permis de taxis des agglomérations de Québec et des environs.*

*Je vous donne comme exemple la vente d'un permis de propriétaire de taxi (ci-après : permis de taxi) dans l'agglomération A36 (Québec) dont le titulaire serait membre de la coopérative de taxis TAXI COOP QUÉBEC 525-5191 qui compte environ 400 membres. Comme le vendeur, dans mon exemple, est membre de cette Coop et que la Coop est elle-même titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi (ci-après : permis d'intermédiaire), une demande de suppression de ce dernier permis devrait être demandée, simultanément à la demande de transfert de permis de taxi et une nouvelle demande de permis d'intermédiaire devrait être déposée comportant la liste à jour des membres; dans l'expectative bien sûr d'une décision favorable de la Commission quant à la demande de transfert du permis de taxi. Jusque là tout va relativement bien. Le problème survient lorsqu'une deuxième transaction concernant le permis de taxi d'un autre membre de cette même Coop a lieu dans les jours qui suivent, soit avant que tout le processus lié aux deux premières demandes (permis de taxi et permis d'intermédiaire) n'ait été complété. Il faudrait alors attendre que les décisions aient été rendues avant de présenter quelque autre demande que ce soit concernant un membre de cette coopérative. Ce qui veut dire environ une vente aux deux mois dans le meilleur des cas. Je pratique dans le domaine du taxi depuis bientôt 30 ans. Dans ma pratique de tous les jours, il n'est pas rare que je procède à plus d'une vente par semaine. (...).*

*L'exemple qui précède n'est pas qu'hypothétique. Dans les faits, la situation existe vraiment. En effet, la Compagnie (...) Inc., qui compte 31 actionnaires, est toujours en attente (après 4 mois d'attente) d'une décision pour une demande d'un nouveau permis d'intermédiaire (appelons-le : permis A) qu'elle a introduite le premier juin 2015 (...) dans le but de se conformer à la loi. Tout récemment, la Commission a requis de la Compagnie (...) Inc. qu'elle présente une nouvelle demande de suppression de son permis d'intermédiaire visant son permis A, qui ne lui a même pas encore été émis, et qu'elle dépose une demande d'un nouveau permis d'intermédiaire (appelons-le : permis B) pour une transaction de vente d'un permis de taxi que j'ai introduite le 28 août 2015 (...). Et ce n'est pas fini. Toujours concernant la Compagnie (...) Inc., un de mes confrères a aussi introduit une demande de transfert de permis de taxi le 16 septembre 2015 (...). Pour se conformer à la loi, la Compagnie (...) Inc. devra donc présenter de nouveau une nouvelle demande de suppression visant son permis B (non encore émis) et déposer une nouvelle demande de permis d'intermédiaire (appelons-le : permis C). À quand la prochaine vente?*

*J'ai du mal à envisager la gestion de mes dossiers dans le futur et la lourdeur administrative qu'occasionnera l'application stricte de l'article 33 de la loi. Jusqu'à présent, la Commission, bien*

*que consciente de la problématique, semblait assez conciliante dans le traitement des demandes de transferts de permis de taxis qui lui étaient présentées. Le sort semble s'acharner contre les propriétaires de taxis. D'abord l'arrivée d'UBER qui offre du transport rémunéré sans que les chauffeurs ne détiennent de permis de propriétaires de taxis ni même de permis de chauffeurs et sans qu'UBER ne détienne de permis d'intermédiaire, puis cette lourdeur administrative pour ne pas dire cette impasse administrative. Contrairement aux agissements d'UBER et de ses « chauffeurs », les propriétaires de taxis désirent se conformer à la loi. Cependant, une loi impossible à appliquer doit être modifiée. À l'impossible, nul n'est tenu.*

*J'ose espérer qu'un accommodement sera aménagé afin de débloquer les dossiers en attente d'une décision ainsi que pour les demandes futures (...) d'ici à ce qu'une solution permanente puisse être adoptée.*

*Vous remerciant (...). »*

# ANNEXE 4

## LISTE DE RECOMMANDATIONS DU RITQ

### RECOMMANDATIONS EN VUE DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE SUR LE PROJET DE LOI 100

#### ENCADREMENT DU TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES

1. Que l'Assemblée nationale adopte les dispositions du projet de loi no 100 qui maintiennent un seul encadrement uniforme pour toutes les entreprises et tous les individus qui réalisent du transport rémunéré de personnes;
2. Que le gouvernement maintienne, pour toutes les catégories de transport rémunéré de personnes, les garanties actuelles concernant l'affichage des prix, la formation des chauffeurs et la sécurité (antécédents judiciaires, véhicules, assurances, etc.);
3. Que l'Assemblée nationale impose la vérification des antécédents judiciaires auprès d'un corps de police et la prise d'empreintes digitales pour tout chauffeur offrant du transport rémunéré de personnes par automobile.
4. Que l'Assemblée nationale rejette la modulation des prix prévue au projet de loi, mais s'assure plutôt d'un prix prévisible, stable et équitable;
5. Que l'Assemblée nationale maintienne le contingentement des permis de transport rémunéré de personnes afin d'éviter la précarisation d'emplois de qualité et assurer une rentabilité permettant le développement de l'industrie et l'innovation technologique;
6. Que l'Assemblée nationale maintienne les dispositions actuelles permettant à la Commission des transports d'émettre des permis non transférables pour répondre à un besoin du marché;
7. Que l'Assemblée nationale adopte un amendement au projet de loi no 100 afin de publier, sur le site Internet du ministère des Transports, l'arrêté ministériel portant sur tout projet pilote autorisé en vertu de l'article 89.1 de la Loi concernant les services de transport par taxi 45 jours avant sa mise en vigueur.

## DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE

1. À partir de 2017, que tout nouveau véhicule réalisant du transport rémunéré de personnes, ainsi que le véhicule rattaché à tout nouveau permis permettant un tel transport, soit hybride ou entièrement électrique, à l'exception des véhicules pouvant transporter six personnes ou plus. S'assurer de l'installation de bornes électriques dans la région de Québec afin de soutenir l'électrification du transport rémunéré de personnes;
2. Que l'Assemblée nationale adopte les dispositions du projet de loi no 100 prévoyant le taxi-partage afin de favoriser la mobilité durable et la réponse adéquate aux besoins des consommateurs;
3. Que le gouvernement favorise l'identification claire et uniforme des taxis;
4. Que le gouvernement exige et finance l'installation de caméras de sécurité dans les taxis des centres urbains;
5. Que l'Assemblée nationale adopte un amendement au projet de loi no 100 afin de centraliser, à la Commission des transports du Québec, la gestion d'un fichier central du dossier des chauffeurs et des plaintes dans l'industrie québécoise du taxi;
6. Que le gouvernement adopte, dans les plus brefs délais, la mise à jour de la formation et des normes de comportement applicables à toute l'industrie du taxi, incluant les intermédiaires, les chauffeurs et les taxis indépendants;
7. Que l'Assemblée nationale s'assure que les montants versés au Fonds des réseaux de transports terrestres en vertu de ce projet de loi servent exclusivement à la modernisation de l'industrie du taxi;
8. Que le gouvernement finance le développement d'applications mobiles permettant notamment la synthèse vocale et le zoom, pour les personnes handicapées ou les clientèles ayant des besoins particuliers;

## LUTTE AU TRANSPORT ILLÉGAL

1. Que l'Assemblée nationale adopte les dispositions proposées dans le projet de loi no 100 concernant les pouvoirs d'inspection et d'enquête ainsi que les sanctions aux intermédiaires et aux chauffeurs, incluant en particulier la saisie des véhicules, la suspension du permis de conduire et les montants de pénalités prévus;
2. Que le ministre des Finances accorde des budgets supplémentaires à Contrôle routier Québec et à Revenu Québec pour lutter contre le transport illégal;
3. Que tous les transporteurs de personnes s'inscrivent aux fichiers de la TPS et de la TVQ, dès le premier dollar gagné, et qu'ils émettent des factures avec les taxes;
4. Que le gouvernement s'assure que les constats d'infraction signifiés aux transporteurs illégaux mènent bel et bien à des poursuites devant les tribunaux;
5. Que le gouvernement du Québec interdise l'utilisation de transporteurs illégaux pour tous ses employés;
6. Que l'Assemblée nationale amende son Règlement afin de prévoir que le fait pour organisation invitée à une consultation publique de violer clairement et ouvertement une loi adoptée par le Parlement constitue un outrage aux droits et privilèges des parlementaires et suscite son exclusion de cette consultation.

## POUR LA RÉGION DE QUÉBEC

1. Que le ministre des Transports, dans le cadre d'un projet pilote et en vertu des dispositions du projet de loi no 100, étudie la possibilité de l'instauration d'un tarif fixe à l'aller et au retour du Centre Vidéotron, comme pour l'aéroport de Québec;
2. Que le gouvernement favorise l'installation de bornes électriques dans la région de Québec afin de soutenir l'électrification du transport rémunéré de personnes;
3. Que Contrôle routier Québec crée des escouades spécialisées dans la région de Québec afin d'intensifier immédiatement ses efforts contre le transport illégal, avec l'appui des corps policiers.

## POUR LES COOPÉRATIVES DE TAXI

1. Que l'Assemblée nationale amende l'article 33 de la Loi concernant les services de transport par taxi afin de conserver son esprit, mais sans imposer des démarches imposantes et peu utiles aux coopératives de taxi.

Québec, le 3 février 2016

**Étaient présents**

**Société de l'assurance automobile**

Guy Nadeau  
Vice-président, Contrôle routier Québec  
Claude Pigeon  
Directeur du soutien aux opérations,  
Contrôle routier Québec  
Eric Santerre  
Coordonnateur des relations médias,  
Contrôle routier Québec  
Béatrice Farand  
Directrice des relations médias et  
gouvernementales, SAAQ

**RITQ**

Abdallah Homsy  
Porte-parole RITQ, président Taxi-coop  
Jaouad Bouchrik  
Taxi-Charlesbourg

Omar Berri  
Taxi-coop

Mohamed Dardari  
Taxi-coop

Félix Tremblay  
RITQ  
Mathieu Santerre  
RITQ

---

**1. Rappel des missions de la SAAQ et de CRQ**

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

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

**2. Planification 2016**

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

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

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

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

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

#### 3. Collaboration avec CRQ

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

#### 4. Conclusion

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

Felix Tremblay <[felix.tremblay@arpmedias.com](mailto:felix.tremblay@arpmedias.com)>**Fwd: Demande de directive concernant Uber**

1 message

Felix Tremblay <[felix.tremblay@arpmedias.com](mailto:felix.tremblay@arpmedias.com)>

12 février 2016 à 11:13

À : Annie Morin <[amorin@lesoleil.com](mailto:amorin@lesoleil.com)>

----- Message transféré -----

De : Mathieu Santerre <[mathieu.santerre@lorangebleue.biz](mailto:mathieu.santerre@lorangebleue.biz)>

Date : 11 février 2016 à 20:47

Objet : TR: Demande de directive concernant Uber

À : Felix Tremblay <[felix.tremblay@arpmedias.com](mailto:felix.tremblay@arpmedias.com)>Cc : Abdallah Homsy <[ahomsy@taxicoop-quebec.com](mailto:ahomsy@taxicoop-quebec.com)>

Voici la demande initiale au nom du RITQ.

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

Envoyé : 2 octobre 2015 11:56

À : 'ministre@mtq.gouv.qc.ca' <[ministre@mtq.gouv.qc.ca](mailto:ministre@mtq.gouv.qc.ca)>Cc : 'vincent.robidas@mtq.gouv.qc.ca' <[vincent.robidas@mtq.gouv.qc.ca](mailto:vincent.robidas@mtq.gouv.qc.ca)>;'ministre@finances.gouv.qc.ca' <[ministre@finances.gouv.qc.ca](mailto:ministre@finances.gouv.qc.ca)>; 'cabinet@sct.gouv.qc.ca'<[cabinet@sct.gouv.qc.ca](mailto:cabinet@sct.gouv.qc.ca)>

Objet : Demande de directive concernant Uber

Québec, le 2 octobre 2015

Monsieur Robert Poëti

Ministre des Transports et ministre responsable de la région de Montréal

500, boul. René-Lévesque Ouest, 16<sup>e</sup> étage

Case postale 28

Montréal (Québec) H2Z 1W7

Objet : Demande de directive concernant Uber

Monsieur le Ministre,

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

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

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

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

**Mathieu Santerre, associé**

L'Orange bleue affaires publiques inc.

Case postale 25029, succ. Jean-Gauvin

Québec (Québec) G1X 5A3

**Téléphone : 581 996-5344**

Courriel : [mathieu.santerre@lorangebleue.biz](mailto:mathieu.santerre@lorangebleue.biz)

*Inscrit au Registre des lobbyistes du Québec*

---

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

**Envoyé :** 23 septembre 2015 10:33

**À :** [mathieu.santerre@lorangebleue.biz](mailto:mathieu.santerre@lorangebleue.biz)

**Cc :** St-Martin, David <[David.St-Martin@finances.gouv.qc.ca](mailto:David.St-Martin@finances.gouv.qc.ca)>

**Objet :** Réponse à votre demande d'accès à l'information



Québec, le 23 septembre 2015

Mathieu Santerre

Case postale 25029, succ. Jean-Gauvin

Québec (Québec) G1X 5A3

Monsieur,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[responsable.acces@finances.gouv.qc.ca](mailto:responsable.acces@finances.gouv.qc.ca)

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

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

**Luc Castonguay**

Responsable-substitut de l'accès aux documents

**Direction de la coordination et des relations ministérielles**

12, rue St-Louis

Québec (Québec) G1R 5L3

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

Courriel : [luc.castonguay@finances.gouv.qc.ca](mailto:luc.castonguay@finances.gouv.qc.ca)

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

Pensez vert! Devez-vous vraiment imprimer ce courriel

p. j.

---

**De** : Responsable Acces  
**Envoyé** : 10 septembre 2015 15:40  
**À** : '[mathieu.santere@lorangebleue.biz](mailto:mathieu.santere@lorangebleue.biz)'  
**Objet** : Demande d'information

Monsieur,

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

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

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

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

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

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

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

**Raymond ZARU**

Responsable-substitut de l'accès aux documents

Ministère des Finances du Québec

12, rue Saint-Louis, bureau 2.21

Québec (Québec ) G1R 5L3

Téléphone : (418) 644-3605

Télécopieur : (418) 646-0923

[REDACTED]

---

**De:** [REDACTED]  
**Envoyé:** 12 mai 2015 17:56  
**À:** [REDACTED]  
**Objet:** COMPTE DE DÉPENSE - Votre course de mardi matin en Uber

[REDACTED]

Voici mon reçu de taxi pour ce matin. [REDACTED]

[REDACTED]

---

**De :** [REDACTED]  
**Envoyé :** 12 mai 2015 17:54  
**À :** [REDACTED]  
**Objet :** Fwd: Votre course de mardi matin en Uber

Envoyé de mon iPhone

Début du message transféré :

**Expéditeur:** Reçu Uber <[receipts.montreal@uber.com](mailto:receipts.montreal@uber.com)>  
**Date:** May 12, 2015 at 09:33:43 GMT-4  
**Destinataire:** [REDACTED]  
**Objet:** Votre course de mardi matin en Uber

U B E R

12 MAI 2015

**23,40 \$**

Merci d'avoir choisi U!