

U B E R

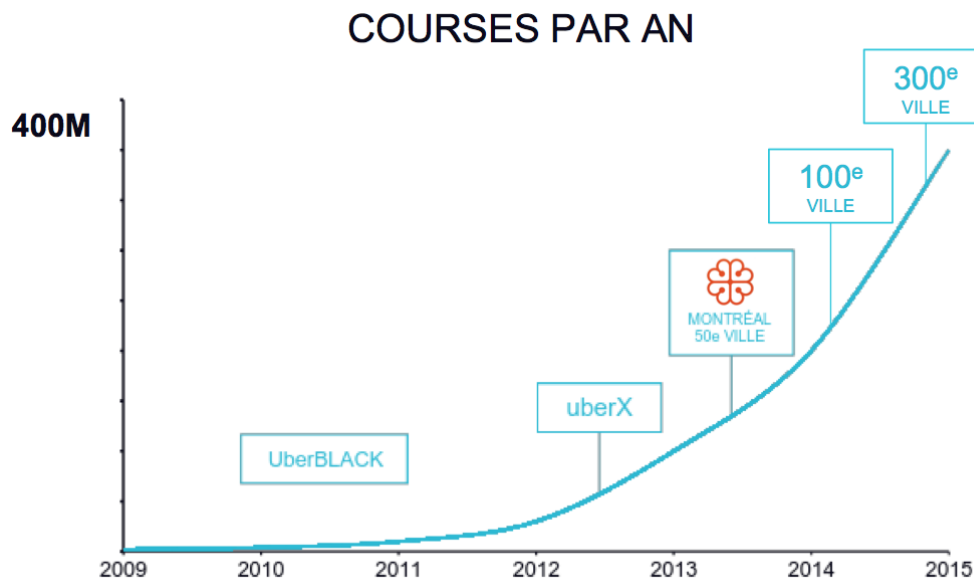
Mémoire présenté dans le cadre de l'étude du projet de loi 36 – Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif

Présenté à la Commission des transports et de l'environnement

Le 4 juin 2015

PRÉSENTATION D'UBER TECHNOLOGIES

Uber est une entreprise technologique fondée à San Francisco, en Californie, en 2009. En se basant sur l'idée qu'il devrait être simple de se déplacer en milieu urbain de manière efficace, sécuritaire et abordable, Uber a développé une application pour téléphones intelligents qui permet de mettre en contact des utilisateurs et des chauffeurs de véhicules. En six ans, cette idée a créé une véritable révolution dans le transport de personnes à travers le monde. À ce jour, Uber est présente dans 312 villes (dont Montréal et Québec) et 57 pays. Uber permet le transport de plus d'un million de personnes par jour partout sur la planète.

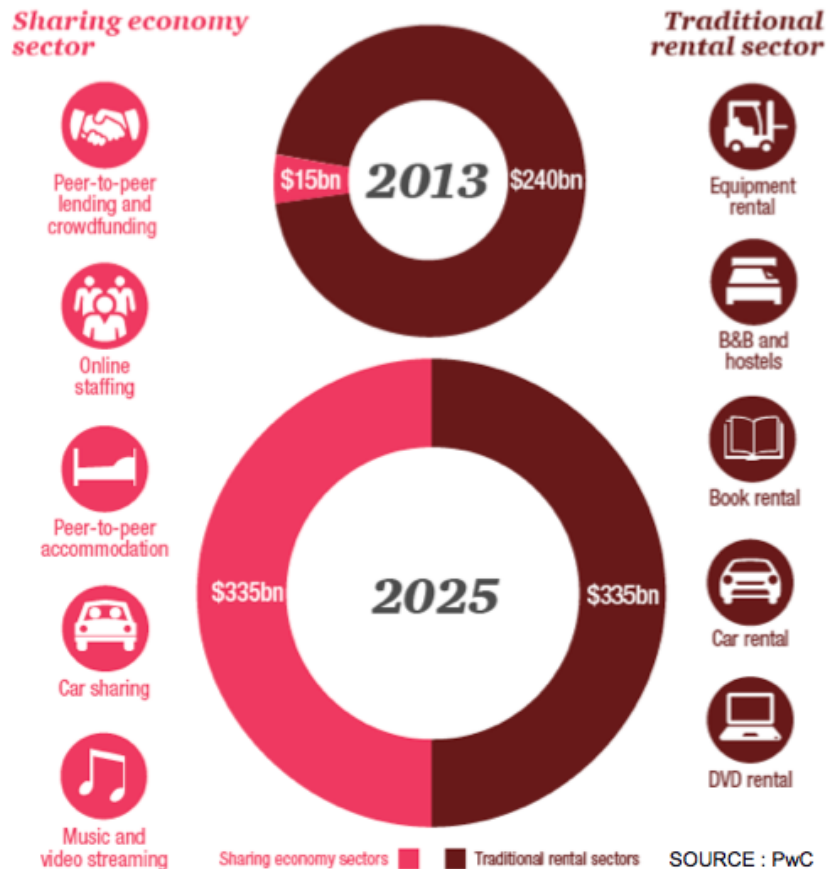


La croissance d'Uber est phénoménale. Chaque mois, 50 000 nouveaux partenaires-chauffeurs se joignent à Uber. À Montréal seulement, c'est l'équivalent de 500 emplois à temps plein qui ont été créés depuis le lancement d'uberX en octobre dernier. Depuis cette date, des milliers de Montréalais peuvent compter sur un revenu supplémentaire grâce à la flexibilité d'un travail majoritairement à temps partiel. Et en 2015, Uber Montréal s'est fixé comme objectif de créer l'équivalent de 2500 emplois à temps plein permettant ainsi à des milliers de Québécois de générer des millions de dollars en revenus supplémentaires pour arrondir leurs fins de mois.

Le bureau montréalais d'Uber compte maintenant une douzaine d'employés, tous passionnés par leur travail et motivés par le souci d'offrir à leurs concitoyens un service de très haute qualité. D'ici quelques semaines, Uber déménagera dans des installations plus spacieuses et prévoit alors embaucher entre douze et quinze nouveaux employés grâce au lancement de nouveaux produits tout aussi innovateurs. Depuis le début de ses opérations à Montréal et à Québec, Uber s'est impliqué au sein de la communauté et a mis en place plus de 1 000 partenariats divers et a redistribué des centaines de milliers de dollars en courses gratuites et en dons à des organismes de charité.

U B E R

Uber est au centre de ce qu'on appelle l'économie du partage (*sharing economy*). Selon une étude récente de PwC, cette nouvelle façon de faire génère actuellement des revenus de l'ordre de 15 milliards de dollars par année. Il est estimé que ce chiffre grimpera à 335 milliards d'ici 2025. Grâce à uberX, son service de covoiturage urbain, Uber est au monde du transport ce qu'Airbnb est à celui de l'hébergement.



L'entreprise est aussi au cœur de la révolution numérique. Au moment où le gouvernement du Québec entend investir des centaines de millions de dollars pour sa stratégie numérique et que Montréal et Québec veulent être perçues comme des villes intelligentes, Uber s'intègre parfaitement dans ces concepts.

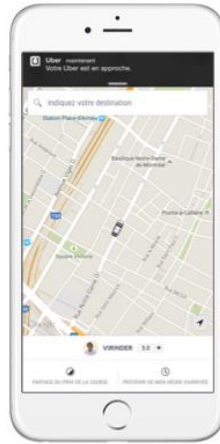
SERVICES OFFERTS PAR UBER

Tous les services offerts par Uber sont basés sur une seule et même application. Pour devenir un utilisateur Uber, il suffit d'avoir un téléphone intelligent et une carte de crédit. Une fois son compte créé, l'utilisateur peut choisir le type de service qui lui convient et commander une voiture en un seul clic. Un algorithme sophistiqué met alors en contact l'utilisateur avec la voiture la plus près.

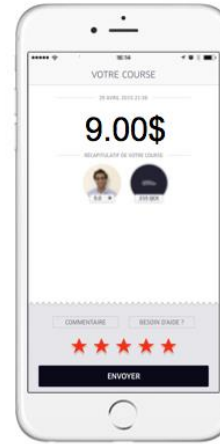
U B E R



La requête



La course



L'évaluation

Dès que sa demande est acceptée par le partenaire-chauffeur, l'utilisateur peut littéralement voir la voiture qu'il a commandée venir vers lui. Avant même d'embarquer dans la voiture, il connaît l'identité de son chauffeur grâce à sa photo et son nom, la marque de la voiture utilisée et son numéro d'immatriculation, ainsi que l'évaluation faite par les précédents passagers. En entrant la destination de la course, l'utilisateur peut voir le trajet optimal sur son écran de téléphone, ce qui lui permet de vérifier si le partenaire-chauffeur emprunte le meilleur chemin possible. Une fois arrivé à destination, l'utilisateur quitte le véhicule. La course lui est automatiquement facturée et un reçu détaillé lui est envoyé par courriel évitant ainsi toute manipulation d'argent comptant. Aucune manipulation d'argent comptant n'est nécessaire et nous mettons également fin au malaise lié au pourboire.

À la fin de chaque course, l'utilisateur évalue le chauffeur en lui donnant une note de 0 à 5. Le partenaire-chauffeur doit conserver une note minimale de 4,5 pour garder son privilège d'utiliser l'application. L'utilisateur peut aussi commenter la course et chaque plainte sera traitée dans un délai maximal de 6 heures par un employé d'Uber. Quant au partenaire-chauffeur, il doit aussi évaluer son passager à la fin de la course, établissant ainsi une relation de respect entre les deux personnes.

Au Québec, les services suivants sont offerts.

uberTaxi



À Montréal seulement, plus de 500 chauffeurs de taxi traditionnel utilisent notre application, leur permettant ainsi de gagner un revenu additionnel plutôt que d'attendre des clients à un stand de taxi ou l'appel d'un répartiteur.

uberX



uberX est le service le plus populaire offert par Uber à travers le monde. Il s'agit d'un service de covoiturage urbain où des citoyens décident de partager, principalement à temps partiel, un actif qui est inutilisé 96% du temps, c'est-à-dire leur automobile personnelle. uberX est en moyenne 45% moins cher que le taxi. Par exemple, une course entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport Trudeau coûtera 46\$ (15% pourboire inclus) en taxi traditionnel, et en moyenne 25\$ avec uberX. Comme ils utilisent leur voiture personnelle, les partenaires-chauffeurs uberX sont davantage attentifs à l'état de leur véhicule, tant au niveau de la mécanique que de la propreté intérieure.

uberXL et uberSelect



Il s'agit de deux variantes du service uberX. uberXL permet d'obtenir des véhicules pouvant accueillir jusqu'à six passagers alors qu'uberSelect offre des voitures plus luxueuses comme des Audi, BMW et Lexus.

uberPool

Uber a également développé un service qui permet d'avoir un impact encore plus important sur la réduction de l'utilisation de la voiture solo et sur la congestion routière. Il s'agit d'uberPool qui permet à plusieurs personnes de partager une course, et ce même s'ils ne se connaissent pas. En effet, en sélectionnant l'option uberPool, les utilisateurs acceptent de partager leur course avec des personnes qui sont à proximité et qui se dirigent vers des destinations rapprochées, mais non identiques. Prenons pour exemple deux personnes qui habitent près du Stade Olympique et qui se rendent respectivement à la Place Ville-Marie et à l'Université McGill. L'algorithme calcule qu'il est avantageux de leur faire partager la même voiture. En procédant ainsi, le montant de la course se trouve à être grandement réduit pour les deux utilisateurs. uberPool qui est actuellement en exploitation à San Francisco, New York, Los Angeles et Paris, contribue donc à réduire considérablement les coûts de transport et encourage davantage de personnes à ne pas utiliser leur voiture personnelle pour leurs déplacements en ville.

QUELQUES FAITS CONCERNANT LE TRANSPORT URBAIN AU QUÉBEC

Il ne se passe pas une semaine sans qu'une nouvelle étude ne vienne confirmer ce que tous les citoyens savent déjà : la circulation automobile en milieu urbain est un problème majeur au Québec, notamment à Montréal et de plus en plus à Québec. La plus récente enquête Origine-Destination nous apprend que, de 2008 à 2013, les déplacements en voiture ont grimpé de 15 % (187 000 déplacements de plus) dans l'ensemble de la région, tandis que les déplacements en transport collectif ont augmenté de seulement 10 % (42 000 déplacements de plus). On y voit surtout que le nombre de propriétaires de voitures a augmenté de 11 % (c'est deux fois plus que la croissance de la population), pour un total de 2,46 millions de véhicules.

On sait aussi que Montréal se classe au 4^e rang canadien et au 10^e en Amérique du Nord en termes de congestion routière. Avec un tel palmarès, les citoyens perdent en moyenne 73 heures par année à attendre dans leur véhicule (Journal de Montréal, 2 juin 2014).

En octobre dernier, on apprenait que se déplacer figurait désormais comme étant le second poste de dépenses des ménages québécois. C'est donc dire qu'il en coûte maintenant plus cher pour posséder et utiliser une voiture que pour se nourrir, le premier rang étant consacré aux dépenses de logement. C'est un non-sens et ce sont les familles québécoises qui en paient le prix.

Avec des produits comme uberX et uberPool, nous sommes persuadés que nous pouvons stopper ces tendances. Depuis le lancement d'uberX en octobre dernier à Montréal, de nombreux citoyens nous ont mentionné avoir vendu leur seconde voiture. Le phénomène est encore plus considérable dans les villes où nous sommes présents depuis plus longtemps. Comment pouvons-nous affirmer une telle chose ? Tout réside dans les changements des habitudes des citoyens. Un individu cessera de prendre sa voiture si l'alternative présente les

U B E R

trois caractéristiques suivantes : le prix, la fiabilité et une expérience agréable.

Prenons l'exemple d'un citoyen qui habite sur le Plateau Mont-Royal et qui travaille au Centre de commerce mondial à Montréal. Il est marié et son épouse travaille chez Bombardier à Ville Saint-Laurent. Si nous pouvons lui offrir une expérience équivalente à sa voiture (la seconde de la famille), il pourra décider de s'en départir.

Tout d'abord le prix. Une course avec uberX lui coûtera autour de 20\$ aller-retour. Sa voiture lui aurait coûté définitivement plus cher. Un stationnement mensuel au centre-ville coûte en moyenne plus de 15\$ par jour. En calculant les autres coûts (essence, assurances, amortissement, etc.), il est impossible de s'en sortir sous les 20\$ par jour. C'est donc là un des avantages d'uberX.

Certains souligneront que la fiabilité est un élément important lorsqu'on choisit son moyen de transport. Prendre sa voiture pour aller travailler veut dire qu'elle sera toujours disponible au moment où nous en aurons besoin. Le temps d'attente moyen pour obtenir une voiture uberX, au centre-ville de Montréal, est d'environ 3 minutes.

Finalement, l'expérience sur la route. Notre voiture personnelle est propre et en bon état. Nous pouvons régler la température et le choix de la station musicale. Et nous sommes en contrôle du volant. uberX reproduit au maximum l'expérience de conduite. Les voitures qui appartiennent à un particulier sont nécessairement propres et en bon état de rouler. Grâce à une collaboration avec la chaîne de musique en ligne Spotify, c'est la musique de votre choix qui joue dans la voiture lorsque vous embarquez dans le véhicule. Et nos chauffeurs, sélectionnés en raison notamment de la qualité de leur dossier de conduite, vous mènent à bon port comme si c'était vous qui étiez au volant.

Pour être en mesure de combattre la voiture solo, nous devons proposer de nouvelles solutions, plus innovantes, flexibles et abordables pour les citoyens. Uber ne peut pas changer tout à elle seule, mais notre plateforme fait certainement partie des meilleures solutions disponibles pour contrer la voiture solo et la congestion routière. D'autant plus qu'aucun investissement public n'est nécessaire pour que les citoyens bénéficient de cette innovation.

QUELQUES MYTHES À PROPOS D'UBERX

Malgré le fait que les services offerts par Uber au Québec sont immensément populaires, plusieurs voix s'élèvent pour les interdire. Uber remplit un besoin en milieu urbain et s'inscrit parfaitement dans le cocktail de transport offert aux citoyens au même titre que le transport en commun, le Bixi, le bus 747, les voitures en libre-service comme Car2Go et le taxi traditionnel. Bien des états et des villes aux États-Unis, et ailleurs dans le monde, en sont venus au constat qu'Uber est là pour rester. Au lieu de l'interdire et de se ranger uniquement aux arguments du monopole du taxi, ces villes et états ont décidé d'encadrer cette nouvelle façon de faire. Car si au Québec, seule Uber est active, des entreprises comme Sidecar ou Lyft offrent le même genre de service dans la plupart des grandes villes au sud de notre frontière

et sont sur le point de faire leur entrée au Canada. Il s'agit donc d'un phénomène qui dépasse notre seule entreprise.

Les adversaires d'Uber véhiculent de nombreuses faussetés à propos de notre entreprise. Ces mythes viennent discréditer un service utilisé chaque semaine par des dizaines de milliers de personnes à Montréal et à Québec. Nous tenons à rectifier certains faits.

« uberX est un service de taxi illégal... »

Les lois actuelles dans l'industrie du taxi sont désuètes et se doivent d'être revues pour encadrer les nouvelles technologies et les innovations dans le monde du transport. Un flou juridique est également présent dans les règlements visant le covoiturage ce qui a d'ailleurs été relevé dans un reportage de l'émission La Facture du 10 février dernier, où une dame qui pensait offrir du covoiturage a vu son véhicule être saisi et recevoir une amende de plus de 900\$. Une situation absurde selon plusieurs.

Le Bureau de la Concurrence du Canada soulignait cet automne que l'interdiction de services novateurs comme Uber réduit considérablement la concurrence et procure un monopole aux compagnies de taxis. Il affirmait également que la réglementation en place devrait principalement servir à protéger le consommateur et non pas l'industrie du taxi. Voici d'ailleurs deux paragraphes intéressants puisés dans un article du Bureau de la Concurrence du Canada intitulé : *Nouveaux services de répartition numérique de l'industrie du taxi* :

Le Bureau comprend que l'innovation peut perturber les industries établies. Parmi les exemples récents, on compte le domaine de l'immobilier et le secteur bancaire. Toutefois, pour connaître du succès, les innovateurs doivent non seulement faire preuve de courage, de vision, de motivation et de patience, mais ils doivent également pouvoir compter sur des marchés qui sont réceptifs à l'égard de leurs efforts.

De façon traditionnelle, les municipalités ont soumis les services de transport urbain reposant sur l'utilisation de véhicules automobiles pour le transport des personnes, dont les taxis, à une réglementation étroite. Toutefois, les nombreuses préoccupations exprimées par les municipalités, les intervenants et les clients témoignent de l'importance de s'assurer que les responsables de la surveillance réglementaire relative aux permis et à d'autres critères concurrentiels importants mesurent adéquatement l'incidence de leurs règles et de leurs politiques sur la concurrence et, en fin de compte, sur les prix, les choix et la qualité des services qui sont offerts aux consommateurs.

Ce manque de concurrence, présent dans l'industrie du taxi depuis des années, a pavé la voie aux problèmes actuels concernant la qualité du service offert.

C'est pourquoi Uber encourage les autorités provinciales et municipales à mettre en place une réglementation moderne pour encadrer cette nouvelle pratique qu'est le

U B E R

covoiturage urbain. Déjà de nombreux états et villes aux États-Unis l'ont fait. Des états comme le Colorado, la Californie, l'Illinois, la Virginie, le Nevada ou l'Arizona, ainsi que des villes comme Washington DC, Chicago, Detroit ou Seattle, ont préféré réglementer des entreprises comme Uber, Lyft et Sidecar pour ainsi mieux servir leurs concitoyens.

« Uber n'est pas sécuritaire... »

Uber est indéniablement l'une des options, sinon l'option la plus sécuritaire pour se déplacer. Selon l'ancien maire de New York, Rudy Guliani qui a effectué un audit sur nos procédures de vérification, Uber possède le système de vérification des antécédents criminels le plus évolué au monde. Les vérifications sont effectuées par une firme spécialisée qui vérifie les bases de données tant au niveau fédéral que municipal. De plus, Uber recule jusqu'au 18e anniversaire de naissance de ses candidats ce qui nous permet de nous assurer que tous les partenaires-chauffeurs ont un dossier vierge ou qu'ils ont obtenu leur pardon.

Uber s'assure également que le dossier de conduite des chauffeurs est impeccable auprès de la SAAQ Deux infractions mineures ou une seule infraction majeure (conduite avec les facultés affaiblies, très haute vitesse, etc.) et le chauffeur sera refusé.

Tous les véhicules doivent faire l'objet d'une vérification mécanique annuelle rigoureuse. De plus, un suivi régulier est effectué grâce aux commentaires que les utilisateurs laissent après chaque course. Uber est donc en mesure d'avertir rapidement les chauffeurs lorsque les gens se plaignent de l'état de leur véhicule et de leur demander d'apporter les modifications nécessaires avant de pouvoir continuer à prendre des courses sur la plateforme.

Au niveau des assurances, toutes les courses uberX effectuées sur la plateforme sont couvertes par une assurance responsabilité de cinq millions de dollars dont la prime est entièrement payée par Uber. Il s'agit donc d'une protection cinq fois supérieure à ce qui est exigé pour les taxis au Québec.

Finalement, il ne faut pas oublier que la plateforme Uber en elle-même augmente grandement la sécurité des passagers et des partenaires-chauffeurs. Non seulement le passager connaît l'identité de son chauffeur, mais il peut également communiquer avec lui en tout temps par téléphone ou SMS. De plus, grâce à notre système de GPS, nous pouvons suivre chacune des courses sur la plateforme et également retracer une ancienne course à tout moment si nécessaire. Sans oublier que, puisque nous connaissons l'identité de chacun des passagers et qu'il n'y a aucun échange d'argent comptant avec Uber, le risque de vol ou d'acte criminel envers les partenaires-chauffeurs est très faible.

« Uber et les chauffeurs uberX ne payent pas de taxes... »

Avant toute chose, il est important de noter qu'Uber respecte toutes les lois fiscales en vigueur au Québec et au Canada.

Tous les partenaires-chauffeurs de Uber sont des travailleurs autonomes et non pas des employés d'Uber. Ils ont tous l'obligation de déclarer leurs revenus et doivent également payer la TPS et la TVQ s'ils dépassent 30 000\$ de revenus à titre de travailleurs autonomes. Nous encourageons tous nos partenaires-chauffeurs à consulter un comptable pour s'assurer qu'ils respectent toutes les lois en place. Lors de la récente période d'impôt, nous avons même développé un partenariat avec H&R Block permettant à nos partenaires de bénéficier d'un logiciel fiscal gratuit et de conseils d'expert à rabais.

Toutes les courses sont automatiquement facturées sur une carte de crédit ce qui fait que chacune est facilement traçable. De plus, les revenus des partenaires-chauffeurs sont déposés dans leur compte en banque par virement électronique ce qui signifie encore une fois un moyen de traçabilité pour le gouvernement. En éliminant les transactions en espèces, Uber combat un fléau très important au sein de l'industrie du taxi qui est celui de l'évasion fiscale. En effet, Revenu Québec affirmait en juin 2013 qu'il perdait près de 73 millions de dollars annuellement en taxes dans l'industrie du taxi et à notre connaissance ce problème est toujours présent dans l'industrie.

« Uber sera dommageable pour l'industrie du taxi... »

Selon les représentants de l'industrie du taxi, Uber représente une menace importante. Cette réaction est prévisible dans la mesure où cette industrie n'a jamais accepté de faire face à de la concurrence, quelle qu'elle soit. Trois exemples récents démontrent que ce monopole réagit de la même manière lorsqu'une nouvelle option s'ajoute au cocktail de transport. Lors du lancement du Bixi, de l'inauguration de la ligne d'autobus 747 (du centre-ville vers l'aéroport Trudeau) et de l'introduction des voitures libre-service, l'industrie du taxi est montée aux barricades avec les mêmes arguments que ceux utilisés aujourd'hui en affirmant sur toutes les tribunes qu'ils perdaient entre 30% et 40% de leurs revenus et que des milliers d'emplois étaient à risque. Or, l'industrie du taxi est toujours présente et plusieurs permis de taxi s'échangent toujours aux environs de 200 000\$ sur les sites de ventes comme Kijiji.

Certaines personnes utiliseront l'argument que les chauffeurs de taxi doivent d'ailleurs payer un permis valant plus de 200 000\$, ce qui équivaut à leur fonds de pension. Les permis de taxi ont été mis sur le marché à une valeur nettement inférieure que celle qu'ils atteignent aujourd'hui. En 2015, si on désire acquérir un permis on ne s'adressera pas à un organisme gouvernemental ou municipal, mais devra plutôt se tourner, comme mentionné plus haut, vers des sites de vente comme Kijiji. Certaines personnes auront donc généré énormément de profits en achetant un permis de taxi dans les années 90.

Mais il est ici primordial de rappeler que le taxi n'est pas un service public, mais bien une entreprise privée. Comme toute entreprise privée, elle doit s'attendre à ce que son modèle d'affaires soit perturbé par l'arrivée de nouveaux concurrents ainsi que par le développement de la technologie. Est-ce que l'industrie est trop réglementée ? Ce n'est pas à nous de répondre à cette question. Une chose est cependant claire. Les citoyens qui ont choisi Uber parce qu'il s'agit d'un moyen fiable, sécuritaire et abordable de se déplacer n'ont pas à faire les frais de cette situation si tant est qu'elle existe réellement.

Il est également intéressant de constater qu'avant l'arrivée d'Uber à San Francisco en 2009, les revenus générés par l'industrie du taxi étaient de l'ordre de 150 millions de dollars alors qu'aujourd'hui l'industrie du transport par voiture (incluant Uber, Lyft et Sidecar) génère plus de 500 millions de dollars. Nous avons donc réussi à augmenter « la tarte » au bénéfice de tous les joueurs. Et la raison de cette augmentation est qu'en ajoutant plus d'options au cocktail des transports nous convainquons davantage de personnes à abandonner leur voiture et à utiliser tous les autres moyens de transport à leur disposition.

Finalement, bien qu'il soit facile de s'en remettre au simple argument que nous nuisons à une industrie privée, la réalité est plutôt que nous améliorons de manière significative la manière dont des centaines de milliers de personnes se déplacent au Québec. Nous réduisons la congestion routière et la pollution en nous attaquant directement à la voiture solo et nous contribuons ainsi au bénéfice de toute la société québécoise.

« Les courses avec uberX peuvent coûter jusqu'à dix fois le prix normal... »

La tarification dynamique « Surge Pricing » permet à Uber d'augmenter l'offre lorsque la demande est trop forte dans un secteur en particulier. L'algorithme développé détecte les secteurs où la demande est plus forte et ajuste temporairement les prix pour inciter les chauffeurs à se diriger vers cette zone ou à prendre la route. L'utilisateur est averti de la hausse et doit manuellement l'accepter avant de commander une voiture. L'objectif est de s'assurer qu'il y a toujours une voiture de disponible si une personne doit absolument se déplacer à ce moment précis. En effet, s'il n'y avait de pas le prix dynamique, l'utilisateur se retrouverait tout simplement sans voiture disponible, alors nous préférons le laisser juger s'il peut attendre ou s'il doit absolument se déplacer à ce moment précis. De plus, lorsque la tarification dynamique est en vigueur, une fonction permet à l'utilisateur d'être averti lorsque les prix reviennent au niveau normal.

Depuis l'été 2014, Uber s'est entendue avec différents procureurs généraux aux États-Unis et s'est récemment associée à la Croix-Rouge américaine. Lors d'une catastrophe (ouragans, blizzards, etc.), les revenus générés par l'augmentation contrôlée sont remis à l'organisme pour le secours des victimes, ce qui démontre que l'objectif d'Uber

n'est pas de générer davantage de revenus, mais bien de s'assurer que les utilisateurs ont accès à un transport fiable et sécuritaire, peu importe la situation.

DEMANDES AUX GOUVERNEMENTS ET AUTRES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES

Les derniers mois ont vu de nombreux états et villes aux États-Unis adopter des lois et des règlements pour encadrer ce qu'on nomme les « Transport Network Companies ». Uber, Lyft et Sidecar en sont les principaux représentants. Le principal argument utilisé est que la législation actuelle a été adoptée bien avant l'apparition des téléphones intelligents et de l'infonuagique et que les gouvernements doivent adapter leurs lois et règlements face aux innovations et aux nouvelles technologies. Les règlements adoptés portent entre autres sur :

- La vérification des antécédents criminels
- L'inspection des véhicules
- Les assurances
- La formation des chauffeurs
- L'interdiction de prendre des clients sur la rue
- Les informations transmises au client

Il est important de noter que, dans ces états et villes, cette nouvelle réglementation a comme principal objectif d'assurer la sécurité des passagers et non la sauvegarde du monopole du taxi. Dans bien des cas, les états et les villes qui ont opté pour encadrer ces nouvelles façons de faire avaient, il n'y a pas si longtemps, la même attitude que le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal par rapport au service uberX. Après un certain temps, tous ont constaté qu'il ne s'agissait pas d'un phénomène passager ou une mode éphémère, mais bien de la réponse à un besoin exprimé par les citoyens qui les élisent. Au lieu de continuer à emprunter la voie de la répression, comme la saisie de véhicules ou les poursuites judiciaires, les élus de ces juridictions ont plutôt décidé de s'asseoir avec les représentants des entreprises comme Uber, Lyft et Sidecar pour trouver un terrain d'entente. Certains états comme le Maryland, et certaines villes comme Washington DC, en ont profité pour assouplir la réglementation imposée aux taxis tout en créant de nouvelles règles pour le covoiturage urbain. L'exemple du Maryland est particulièrement intéressant en ce sens qu'au lendemain de la signature de la loi par le Gouverneur Larry Hogan, les représentants d'Uber et Lyft ainsi que ceux de l'industrie du taxi ont salué le courage du geste posé par l'État.

Certains diront que cette vague de nouvelles réglementations ne touche que les États-Unis. Et que certains pays ont interdit uberX sur leur territoire. Rien de plus faux. Malgré le recours aux tribunaux dans certains endroits, Uber continue à opérer dans ces pays et la fréquentation croît au même rythme qu'ailleurs dans le monde. Même dans une ville comme Londres, les autorités municipales ont adopté un règlement permettant le covoiturage urbain. Consciente de l'inéluctabilité du phénomène, la Commission européenne a récemment commencé à étudier des moyens d'encadrer les services d'Uber et ses concurrents en Europe. Les Philippines ont adopté une loi encadrant le service il y a quelques semaines. Dans tous

ces pays, sans exception, les élus ont répondu à l'appel de leurs citoyens pour qui un service comme uberX est devenu indispensable.

La collaboration avec les autorités dépasse la simple imposition de règlements. Dans plusieurs villes au sud de notre frontière, Uber s'est engagé à fournir les données recueillies lors des centaines de milliers de courses effectuées par leurs chauffeurs. À Boston, ces données serviront entre autres à améliorer la fluidité du trafic aux heures de pointe et à réaffecter certains parcours d'autobus vers des routes où la demande est plus forte. À Paris et à Los Angeles, Uber est en mesure de constater que ses services sont davantage utilisés au bout des lignes de métro ou de RER permettant ainsi aux usagers de laisser leur voiture à la maison pour ce qu'on appelle le « first and last mile ». Avec le service uberPool, les citoyens peuvent non seulement profiter des avantages offerts par uberX mais ils peuvent surtout contribuer à la diminution de la circulation en milieu urbain. À San Francisco, un chauffeur sur uberPool peut effectuer jusqu'à dix courses consécutives sans interruption. L'effet sur la congestion de la circulation est immédiat. Un tel service est possible grâce à des algorithmes sophistiqués développés par certains des meilleurs programmeurs de la Silicon Valley et est en lien direct avec la volonté des autorités de combattre la voiture solo et d'améliorer l'offre de transport pour leurs citoyens.

UBER ET LE PROJET DE LOI 36

Nous croyons que le projet de loi 36 représente une occasion pour le gouvernement du Québec d'encadrer les services de covoiturage urbain comme uberX. En effet, l'article 11 du projet de loi ouvre la porte à des services non traditionnels comme uberX. Il est écrit que « Le ministre peut également autoriser toute personne ou tout organisme à offrir un service selon des normes et des règles qu'il édicte, différentes de celles prévues par la présente loi et ses règlements ». Il s'agit d'une ouverture pour encadrer les nouveaux services comme uberX qui ne cadrent pas dans la législation et la réglementation actuelle.

Aux États-Unis, plusieurs villes dont Detroit et plus récemment Portland en Oregon ont décidé d'inclure uberX et les autres entreprises de covoiturage urbain dans des projets pilotes en attendant d'adopter des mesures permanentes d'encadrement. Dans l'optique de l'adoption du projet de loi 36 par l'Assemblée nationale, c'est ce que nous souhaitons.

EN CONCLUSION

Uber révolutionne le transport urbain partout dans le monde. Son succès planétaire est dû à une seule chose : les citoyens veulent plus d'options dans les transports et uberX répond à ce besoin grâce à un service fiable, sécuritaire et abordable. Qui plus est, uberX crée de l'emploi. On parle de 50 000 emplois par mois dans le monde, dont l'équivalent de 500 emplois à temps plein au Québec depuis octobre dernier et des projections de 2500 emplois à temps plein d'ici la fin de l'année 2015.

U B E R

Le Québec peut-il se permettre de passer à côté d'un phénomène qui changera et améliorera la manière dont les gens se déplacent partout dans le monde? Le Québec doit supporter l'innovation comme le font d'autres états à travers l'Amérique du Nord et ailleurs dans le monde. Le Gouverneur du Massachusetts, monsieur Charlie Baker, déclarait récemment dans un communiqué publié à la suite d'un jugement favorisant le covoiturage urbain : « In order for Massachusetts' economy to thrive, we must continue to embrace technology and innovation as a mean for growth ».

Le maire de Toronto, monsieur John Tory, mentionnait quant à lui que « Uber and services like it are here to stay. It is time our regulatory system got in line with evolving consumer demands in the 21st century. »

Et le premier ministre du Québec, monsieur Philippe Couillard, déclarait le 29 septembre 2014, lors du lancement de la politique numérique du gouvernement du Québec, « Que ce soit Uber pour les voitures partagées, que ce soit Netflix pour la vidéo, c'est un phénomène de société irréversible ».

En cette époque où l'innovation joue un rôle déterminant dans nos vies, il est temps pour le Québec de reconnaître non seulement le phénomène d'Uber et du covoiturage urbain, mais aussi et surtout celui de l'économie du partage. Déjà la ministre du Tourisme, madame Dominique Vien, s'est prononcée en faveur d'une éventuelle réglementation pour Airbnb. Uber demande la même chose. Lorsque les technologies évoluent, la société n'est jamais loin derrière. À la fin, ce sont les gouvernements, quels qu'ils soient, qui ont le devoir d'adapter leurs lois pour faire en sorte que leurs citoyens en sortent gagnants.