



CTE - 004M
C.P. – Transport
rémunéré de personnes
par automobile

Un scandale nommé UBER Québec

Mémoire présenté aux auditions publiques
de la Commission des transports et de
l'environnement portant sur le transport
rémunéré de personnes par automobile



Février 2016



Table des matières

Sommaire	3
Présentation du CPCDIT	4
L'industriedutaxi	5
L'industrie du taxi, une créature de l'État	5
L'importance économique de l'industrie québécoise du taxi	6
Les efforts faits par l'industrie jusqu'à ce jour	7
Pourquoi gérer l'offre de transport rémunéré de personnes?	9
Stabilité du service	9
La sécurité de la clientèle du taxi	10
Responsabilité de l'État envers la loi et l'industrie	11
Les effets désastreux du transport illégal au Québec	12
Précarisation des emplois et impacts sociaux	12
Perte d'activité économique	12
Évasion et pertes fiscales	13
Le laxisme du gouvernement du Québec	15
Ambiguïté gouvernementale	15
Message nocif de laisser-faire à l'endroit de l'illégalité	17
Que faire?	19
Le cadre actuel permet à Uber Québec d'œuvrer légalement	19
La déréglementation n'est pas la solution	20
Une industrie déterminée!	21
Une industrie en mode solutions	22
Nos solutions pour protéger et mieux servir l'utilisateur	22
Nos solutions pour soutenir le développement de l'industrie	23
Nos solutions en matière de contrôle du transport illégal	24
Nos solutions en matière de gestion de l'offre	25
L'industrie du taxi répond aux priorités du gouvernement	26
Annexe 1 : Données économiques	28
Annexe 2 : Cas internationaux pertinents	31
Annexe 3 : Liste des recommandations	32



Sommaire

Le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT) est le principal organisme représentatif de l'industrie québécoise du taxi. Il travaille activement au développement des conditions favorables à une industrie de taxi sécuritaire et légale offrant un service de qualité.

Dans le cadre des consultations particulières sur le document d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile, le CPCDIT soumet un mémoire comprenant une description de la problématique perçue dans l'industrie du taxi et ses préoccupations particulières quant aux messages émis par le gouvernement.

Le présent mémoire cherche à éclairer les réalités économiques de l'industrie, à expliciter le rôle de la gestion de l'offre dans le secteur du transport rémunéré de personnes par automobile, à mettre en évidence les effets désastreux du transport illégal sur les routes du Québec. Il note également le laxisme du gouvernement dans le dossier jusqu'à maintenant.

Tout au long du document, il est question de la sécurité des usagers comme d'une priorité tant pour l'industrie que pour le gouvernement, de mesures efficaces pour assurer l'amélioration des services offerts aux usagers, de l'environnement d'affaires et de l'équité des règles, et de la nature du nouveau modèle d'affaires qui s'impose en marge du contrôle des autorités.

Le document propose finalement une liste de recommandations admises par le CPCDIT qui sont appuyées par la plupart des acteurs de l'industrie. Celles-ci sont orientées autour du besoin de mieux servir les usagers, de soutenir le développement de l'industrie, de contrôler le transport illégal et d'assurer une gestion de l'offre pertinente et efficace. Ces recommandations sauront sans doute répondre aux questionnements de la commission.



Présentation du CPCDIT

Le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT) est le principal organisme représentatif de l'industrie québécoise du taxi. Il travaille activement au développement des conditions favorables à une industrie de taxi sécuritaire et légale offrant un service de qualité.

Créé en 1995 à la demande des compagnies et des coopératives de taxi, le CPCDIT représente des organisations de taxi de partout à travers la province. Comme l'indique son nom, son mandat en est un de développement. Il est donc toujours question, dans l'ensemble de sa réflexion, de proposer des mesures permettant à l'industrie d'améliorer son fonctionnement afin de toujours mieux répondre aux besoins et désirs de la clientèle.

Le CPCDIT est donc un acteur de premier plan. Des 8 300 permis de taxi au Québec, il en représente près de 5 000. Cela fait du CPCDIT l'interlocuteur principal du gouvernement concernant l'avenir de l'industrie du taxi.



L'industrie du taxi

L'industrie du taxi, une créature de l'État

L'industrie du taxi, telle qu'elle s'articule aujourd'hui, a été modelée au travers du temps par les gouvernements successifs qui ont mis en place lois et règlements pour encadrer un secteur important de l'économie pour lequel des garanties de sécurité, de standardisation et d'efficacité du service étaient demandées par les citoyens. L'industrie du taxi est donc une création de l'État, qui est par le fait même responsable de veiller à son bon fonctionnement.

Au cœur de l'industrie se trouve *la Loi concernant les services de transport par taxi*, adoptée en 2001. Cette loi définit très clairement les modalités de fonctionnement de l'industrie. Si les autorités en sont arrivées à mettre en place une législation, c'est d'abord et avant tout pour répondre à des objectifs de sécurité, de stabilité économique et de gestion du service.

La Loi met donc en place des règles claires quant à son application, notamment par le *Règlement sur les services de transport par taxi* qui rend certains organismes responsables de son application.

La Commission des transports du Québec (CTQ), Contrôle routier Québec (relevant de la SAAQ) et le Bureau du taxi de Montréal (BTM) sont donc les organismes régissant, selon leurs responsabilités, les services de transport par taxi. Selon le cas, ils sont chargés de la délivrance des permis de taxi sur leurs territoires, des exigences portées à l'endroit des chauffeurs de taxi et de plusieurs autres éléments importants dans le fonctionnement de l'industrie.

Par-dessus toutes ces responsabilités, le Contrôle routier Québec et le BTM sont chargés, entre autres, d'effectuer un contrôle routier afin d'assurer l'application de la Loi et des règlements mis en place. Nous avons récemment constaté que les pouvoirs de contrôle routier conférés à ces organismes étaient inefficaces pour assurer le respect du cadre en place pour structurer l'industrie. Peut-être en partie pour cette raison, soit celle dans laquelle l'État n'a pas su faire appliquer les cadres qu'elle a elle-même prescrit, que nous nous retrouvons aujourd'hui avec une crise de fond à gérer.



L'importance économique de l'industrie québécoise du taxi

Si la crise qui sévit actuellement prend autant d'importance dans l'espace public, c'est parce que l'importance de l'industrie du taxi est considérable. Elle représenterait 20 600 emplois selon les chiffres fournis dans le *Document d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile* émis par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Ce sont donc 20 600 titulaires de permis de chauffeurs de taxi, s'étant jusqu'à maintenant conformés aux lois et règlements pour agir en tant que professionnels de la route. En plus de ces 20 600 emplois directs dans le transport par taxi, ce sont également des milliers d'emplois indirects de répartiteurs, d'inspecteurs, de personnel de bureau, d'informaticiens et de représentants de services de tout ordre qui dépendent du bon fonctionnement de l'industrie.

En termes d'activité économique générée par l'industrie, les chiffres sont importants. De manière généralement admise, l'industrie génère un chiffre d'affaires de 500 M \$ annuellement. Le Bureau du taxi de Montréal, dans une publication de l'automne 2014, mentionne un chiffre d'affaires pour les activités menées sur son territoire seulement, atteignant les 440 M \$¹.

Quant aux investissements consentis dans le transport par taxi légal, la valeur totale des permis de taxi, au Québec, selon les valeurs moyennes respectives à Montréal, Québec et dans les régions du Québec, atteint 1 468 195 569 \$, soit plus de 1,4 G \$. Les permis de taxi varient selon les territoires desservis entre 150 000 \$ et 260 000 \$ approximativement. Les chauffeurs étant légalement autorisés à effectuer du transport rémunéré de personnes par automobile, contractent normalement les emprunts nécessaires auprès des institutions financières provinciales. Ces prêts ont une valeur considérable dans l'économie du Québec et il faut admettre que l'incertitude actuelle dans l'industrie affaiblit considérablement la valeur des permis, entraînant les effets néfastes que nous pouvons fort bien imaginer pour les détenteurs de ces permis.

¹ Soit 37 millions de courses de 12 \$ en moyenne selon : Taxi Le Journal, Bureau du taxi de Montréal, Automne.



Les efforts faits par l'industrie jusqu'à ce jour

L'industrie du taxi représente donc 20 600 chauffeurs soucieux de servir adéquatement les usagers du service. Loin d'être une industrie stagnante et désinvolte, les entreprises de taxi et l'État qui chapeautent leurs activités depuis de nombreuses années ont pris les moyens pour moderniser le service et améliorer la commodité offerte aux usagers. Jusqu'ici, de très nombreux efforts ont été déployés pour rendre les services de taxi adéquats, efficaces et surtout, sécuritaires.

Dans un premier temps, l'âge des voitures est réglementé. Un véhicule immatriculé comme taxi ne peut avoir plus de huit à dix ans d'âge au total en vertu des règlements en vigueur, et un taxi qui est utilisé de manière raisonnable n'atteint généralement pas cette durée de vie utile. Connaissant les conditions routières du Québec, cette exigence va de soi. Dans le cas où nous supposons une industrie déréglementée, avec des voitures servant occasionnellement au transport par taxi, un fournisseur de transport actuellement illégal pourrait desservir sa clientèle dans un véhicule désuet et dangereux. Les règlements actuels évitent ce genre de situation indésirable, mais malheureusement désormais envisageable.

Dans un second temps, les services ont été grandement améliorés par les technologies mises à la disposition des chauffeurs. Les paiements par carte de crédit ou de débit sont déjà instaurés dans les taxis des organisations les plus crédibles de l'industrie. Les systèmes de GPS sont installés dans les voitures depuis de nombreuses années, et ce, malgré les formations données en termes de connaissances topographiques des régions desservies par les chauffeurs. Ce sont là des outils déjà utilisés qui permettent d'offrir un service moderne et fiable.

Les chauffeurs de taxi sont dûment formés afin de répondre aux besoins de la clientèle, en particulier dans le secteur du transport adapté. En effet, dans ce cas, le taxi est clairement la réponse choisie par la clientèle en transport adapté au Québec. Le taxi offre un service fiable, formé et sécuritaire. Il représente la grande majorité des services offerts et le besoin est en croissance rapide. En effet, ce sont plus de 100 000 personnes qui ont besoin de ce service au Québec.

L'industrie du taxi a également été soucieuse depuis quelques années de mettre en place un code de bonne conduite pour les chauffeurs et notamment d'améliorer le programme de formation avec une dimension régionale.



Un scandale nommé UBER Québec

Par ailleurs, les véhicules hybrides et électriques atteignent aujourd'hui une proportion équivalente à près de l'ensemble de la flotte automobile dans certaines régions, comme Sherbrooke ou La Baie. L'industrie du taxi est donc l'interlocuteur principal du gouvernement concernant l'électrification du transport de personnes.

En termes de mobilité durable, il est important de noter que l'industrie a déjà un très bon dossier, étant entendu évidemment, que l'arrivée des téléphones intelligents change le portrait du transport par taxi. Cependant, plusieurs croiront à tort qu'Uber a inventé le principe d'application mobile pour la commande de taxi. En effet, un large pourcentage des compagnies de taxi de l'industrie offre déjà depuis quelques années des applications mobiles permettant de commander un taxi. Si ces applications ont eu une certaine difficulté à être reconnues du grand public, c'est parfois parce que les compagnies de taxi étaient soucieuses de respecter les règles en vigueur concernant la division des permis selon les zones géographiques desservies.



Pourquoi gérer l'offre de transport rémunéré de personnes?

La question de la gestion de l'offre du transport rémunéré de personnes est au cœur du débat. Pour certains, la gestion de l'offre est un frein à l'amélioration du service offert. Nous venons tout juste de démontrer, à la section précédente, que ce n'est pas le cas. Selon le CPCDIT, la gestion de l'offre du transport par taxi est importante à plusieurs égards.

D'abord, il s'agit d'assurer une stabilité dans le service offert, qui est notamment permise par la rentabilité. Ensuite, pour des questions de sécurité, la gestion en place actuellement est cruciale. Finalement, face à une population importante de détenteurs de permis, le gouvernement entretient certaines responsabilités évidentes.

Stabilité du service

Ainsi, la fonction de gestion de l'offre que remplit le système actuel de permis de taxi en place au Québec et dans la très grande majorité des législatures du monde permet la stabilisation du marché. L'offre étant régie par les autorités, les services de taxi deviennent suffisamment profitables aux chauffeurs pour que ceux-ci maintiennent leur service à toute heure du jour, et à toute période de l'année. Le taxi, c'est du 365/24! Un usager, dépendant du service pour ses déplacements n'a pas à s'inquiéter de la disponibilité du service peu importe l'heure à laquelle il nécessite un transport. Dans le cas des travailleurs nocturnes par exemple, qui sont une population considérée comme étant plus précaire au niveau de l'emploi, le système de gestion de l'offre lui assure un service qui lui permet de maintenir son emploi. Pour les groupes sociaux ainsi plus vulnérables, la gestion de l'offre répond à un besoin évident. En termes d'efficacité du service, le système en place est donc tout à fait justifiable.

Pour ce qui est des emplois directs dans l'industrie du taxi, la gestion de l'offre assure un travail décent à quelque 20 600 travailleurs. Pour un salaire qui n'est pas



excessif, les chauffeurs et les chauffeuses de taxi sont à l'abri, grâce à ce système de contingentement, des périodes de chômage cycliques dont souffre toute industrie laissée en proie au marché. En stabilisant la situation économique de l'industrie, la gestion de l'offre assure à la fois aux travailleurs des emplois de qualité et fiables, et aux utilisateurs un service souvent indispensable à l'abri des effets du cycle économique. Il assure également une stabilité des prix peu importe la situation dans laquelle nous retrouverions l'offre et la demande. C'est donc une industrie plutôt tournée vers le service que vers le profit que la gestion de l'offre réussit à créer au Québec. Pour les gens n'étant pas propriétaires d'une voiture, les transports par taxi demeureront un service essentiel. Selon les tendances actuelles dans les populations urbaines, c'est une situation qui devrait être de plus en plus fréquente, réaffirmant ainsi la pertinence de la gestion de l'offre. Bref, c'est toute la stabilité de l'industrie qui dépend du système actuel.

La sécurité de la clientèle du taxi

L'encadrement existant de l'industrie du taxi répond donc à un besoin avéré de stabilité du service, mais il répond également à une nécessité évidente de sécurité dans un service de transport par automobile. Les dispositions qui s'appliquent aux chauffeurs de taxi sont claires et efficaces pour assurer un service sécuritaire dans lequel les usagers peuvent se sentir en confiance.

Nous notons donc le fait que dans la situation actuelle, avant de pouvoir obtenir les permis nécessaires pour offrir des services de taxi, un chauffeur doit se soumettre à une vérification des antécédents judiciaires. À quoi s'ajoutent les inspections mécaniques obligatoires deux fois par année pour tous les véhicules de taxi. Ces inspections doivent être menées par des vérificateurs autorisés et mandatés par la Société de l'assurance automobile du Québec.

En ajoutant à cela les règles en termes de taux d'alcoolémie qui fixent la limite à 0 % pour un chauffeur de taxi, comparativement au taux de 0,08 % permis pour un chauffeur ordinaire (qui pourrait par exemple être en train d'effectuer un service de transport rémunéré illégal tout en étant à un taux de 0,07 %), nous avons donc une réglementation très efficace pour assurer une sécurité complète des usagers. Rien n'est laissé au hasard en termes de sécurité dans les transports par taxi et cela est crucial pour des raisons plus qu'évidentes. Toutes ces mesures assurent à la clientèle une sécurité qu'elle ne peut retrouver dans les transports illégaux.



Responsabilité de l'État envers la loi et l'industrie

Tel qu'il l'a été mentionné précédemment, le cadre en place autour de l'industrie du taxi, et au final de l'industrie du taxi elle-même, est la création de l'État. Les permis de taxi limités ont atteint des valeurs considérables sur le marché et ces permis représentent un fonds d'épargne ou encore un fonds de retraite pour bien des chauffeurs. Ceci en plus d'assurer un travail décent à plus de 20 600 travailleurs au Québec et de milliers de travailleurs qui ont des emplois de bureau liés à l'industrie.

Ce système de permis représente donc bien plus qu'un simple système de gestion de l'offre. Des citoyens québécois, parfois des personnes issues de l'immigration, ont mis leurs épargnes et leurs vie dans ce cadre assuré par la loi avec la confiance qu'ils vouaient en ce que le Québec, comme État de droit exemplaire, fasse valoir et respecter ses lois et règlements sans hésitation.

La responsabilité du gouvernement envers ces chauffeurs, à l'heure où la valeur des permis de taxi s'effrite et où la stabilité des emplois dans l'industrie est sérieusement compromise, est aujourd'hui on ne peut plus simple; faire valoir son statut d'État de droit et faire respecter la loi une bonne fois pour toutes.

Il ne lui est tout simplement pas permis de plier devant les intérêts économiques de compagnies étrangères sans assumer les coûts de réparations de dommages qui s'appliqueraient dans l'éventualité où il briserait aussi insoucieusement le contrat social qui lie l'industrie du taxi et le reste de la province.

Ces coûts, rappelons-le, s'élèveraient à plus de 1,4 milliard de dollars, seulement en valeur agrégée des permis de taxi.



Les effets désastreux du transport illégal au Québec

Précarisation des emplois et impacts sociaux

Nous l'avons donc brièvement abordé précédemment, mais il importe de développer sur le sujet; en tolérant le transport illégal amené et vendu par l'entreprise Uber depuis l'automne 2013 par l'abdication de ses responsabilités concernant l'application de ses lois et règlements, le gouvernement du Québec remet en question inutilement près de 20 600 emplois, au profit d'une entreprise étrangère qui ne mérite pas qu'une industrie toute entière soit jetée dans une telle incertitude.

C'est purement et simplement la précarisation de ces 20 600 emplois que le gouvernement tolère actuellement. Ceci est également une menace pour leurs familles. Compte tenu de l'âge de certains chauffeurs, les options se réduisent substantiellement pour le futur de ces chauffeurs. C'est une réalité que nous devons prendre en considération dans l'évaluation actuelle du cadre législatif s'appliquant à l'industrie du taxi.

Pour tous ces chauffeurs, dont près du tiers sont propriétaires de permis de taxi, la valeur de leur permis de taxi représente non seulement leur gagne-pain, mais également, et surtout, leurs épargnes. Les perspectives du travail dont ils vivent étant actuellement incertaines, leurs économies en sont tout autant menacées. Ce sont donc 20 600 citoyens, soucieux de respecter la loi et de rendre à la société dans laquelle ils vivent, qui sont au bord de pertes financières majeures.

Dans une économie déjà chancelante, il est plutôt raisonnable de se demander si la prise de cet énorme risque vaut réellement les gains envisagés?

Perte d'activité économique

En plus de ce risque inutile, incohérent avec les priorités actuelles du gouvernement et injustifiable économiquement, la tolérance à l'endroit d'Uber et de son modèle



Un scandale nommé UBER Québec

d'affaires prédateur au Québec représente une perte d'activité économique potentielle de près de 125 M \$.

Uber, une entreprise étrangère, conserve de 20 à 25 % de la valeur de chaque course qui est effectuée par ses chauffeurs. En supposant que son modèle devienne l'unique système de transport par taxi au Québec, cela représenterait, pour une industrie générant un chiffre d'affaires de 500 M \$ annuellement, une valeur de 125 M \$ qui serait simplement conservée par Uber et exportée aux Pays-Bas où elle dispose d'un cadre fiscal permissif. Le complice chauffeur reçoit ses montants de cet endroit.

Dans l'éventualité où les services d'Uber étaient admis au Québec, cela reviendrait à importer les services de répartitions d'appels de taxi des Pays-Bas, pour le simple bénéfice d'avoir à sa disposition une application mobile qui est de toute façon déjà offerte par la plupart des compagnies de taxi.

Le Québec n'a nullement besoin d'importer ces services de l'étranger. Il n'a surtout pas les moyens de se priver de l'activité économique locale que représente le taxi et de toutes ses retombées.

Évasion et pertes fiscales

Finalement, dans leurs formes actuelles, les activités menées par Uber ne sont soumises à aucune règle fiscale que ce soit. Les pertes fiscales engendrées par la tolérance de ce service sont énormes. Le modèle d'affaires d'Uber, en supposant qu'il remplace le système actuel, engendrerait pour les deux ordres de gouvernement, des pertes fiscales évaluées à 74,9 M \$ en taxes sur le service et à 42,6 M \$ au niveau des pertes d'impôts sur les revenus des travailleurs. Au total, cela représente donc 117,5 M \$ en pertes fiscales annuelles.

Même en supposant que les services soient taxés selon les modalités proposées par Uber et mises en place dans les législations où le service a été accepté par les autorités, les revenus de taxation seraient moindres et de toute façon, supportés par les usagers². À titre d'exemple, pour 37 millions de déplacements en taxi annuellement³ avec une moyenne de 12 \$ par déplacement, les taxes récoltées s'élèvent à 6,7 M \$

² À Edmonton, « une taxe de 0,06 \$ par course sera payée par les utilisateurs », tel que mentionné dans le *Document d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile du MTQ*.

³ *Taxi Le Journal*, Bureau du taxi de Montréal, Automne 2014, page 12.



Un scandale nommé UBER Québec

pour les deux ordres de gouvernement. En appliquant une taxe de 0,06 \$ par course, tel qu'entendu à Edmonton, le gouvernement ne récolterait toujours que 2,2 M \$. Ces chiffres s'appliquent seulement pour le territoire de Montréal.

Dans un contexte où le gouvernement doit composer avec l'ultime défi de la gestion des finances publiques, et alors que la population accepte très difficilement les économies qu'il cherche à faire en procédant à des coupes dans les services aux citoyens, il est curieux de constater qu'il est pourtant disposé à laisser tomber des sommes si importantes pour une « innovation technologique » prétendue, et qui, répétons-le, ne nécessite pas de laisser tomber le cadre actuel de l'industrie du taxi.

Bref, au-delà même de ces préoccupations économiques, c'est un signal totalement contradictoire que le gouvernement envoie à la société quant à sa rigueur sur la perception des taxes et des impôts, lorsqu'il agit et parle en faveur d'une entreprise étrangère qui n'en a que faire des exigences légales et fiscales, aux dépens des chauffeurs de taxi ayant payé impôts, permis et taxes pendant des années pour exercer leur profession.



Le laxisme du gouvernement du Québec

Ambiguïté gouvernementale

Nous notons donc une certaine ambiguïté dans le positionnement du gouvernement dans le dossier de l'industrie du taxi et dans son attitude face à Uber et nous souhaitons que cette ambiguïté soit définitivement levée, en regard à tout ce qui est exprimé jusqu'ici dans ce mémoire, et au regard des recommandations que le CPCDIT et les autres organismes de l'industrie pourront proposer comme solutions.

Ce modèle agressif et délinquant n'a d'ailleurs rien à voir avec l'économie du partage ni avec le covoiturage⁴. La loi est parfaitement claire à ce sujet⁵.

Ainsi, nous ne sommes pas sans noter les paroles du premier ministre Philippe Couillard qui déclarait cet été, en parlant d'Uber, que ce type de service est « une bonne idée ». Aux vues de cette déclaration, le CPCDIT veut s'assurer que le gouvernement distingue « la bonne idée »⁶ de ce type de service de l'entreprise qui prétend nous l'apporter. À nos yeux, il est nécessaire de faire cette distinction.

Si Uber fonde son service sur une application mobile, Uber n'est pas une application mobile. Uber est en fait un modèle d'affaires prédateur, mensonger (il ne s'agit pas de covoiturage urbain tel que les dirigeants le répètent sans cesse mais bien de transport rémunéré de personnes par automobile) et hors-la-loi. L'exemple de Paris est à citer ici. En ce sens, elle nous paraît être encore moins une bonne idée. L'application mobile est une bonne idée. Le modèle d'affaires, lui, n'en est pas une.

4 <http://www.lapresse.ca/le-soleil/opinions/editoriaux/brigitte-breton/201602/01/01-4946077-taxi-et-uber-situation-explosive.php>

5 http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/T_12/T12.htm

6 <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/politique/2015/08/15/002-uber-couillard-ouvert-idee-encadrer-taxi-plateforme-transport-jeunes-liberaux.shtml>



Un scandale nommé UBER Québec

Le premier ministre a cependant vanté plusieurs fois les vertus de l'innovation technologique. Étant entièrement d'accord avec ce principe, nous souhaiterions que le gouvernement réaffirme sa faveur à l'innovation technologique tout en dissociant celle-ci du modèle d'affaires imposé par l'entreprise Uber.

Le ministre du Transport, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, M. Jacques Daoust, a quant à lui exprimé qu'il « pense qu'on n'échappera pas à [Uber]. On est mieux de dire comment le rendre équitable et mieux le réglementer » pour ensuite avertir de ne pas « sous-estimer les moyens que possède l'État pour faire face à ça »⁷. Nous retenons enfin les dernières déclarations du ministre, qui affirmait que « l'application UberX telle qu'on la connaît dans le moment est illégale. Je ne veux pas simplement une trêve. Quelque chose qui est illégal, il faut que ça arrête tout le temps »⁸.

Nous ne sous-estimons certainement pas les moyens du gouvernement. Or, le gouvernement doit absolument faire la preuve qu'il possède ces moyens. Jusqu'ici, la complaisance dont fait preuve l'État envers Uber permet de croire qu'il n'en a pas les moyens. En annonçant que le service est inévitable, force est de constater que le gouvernement semble lui-même ne pas croire en avoir les moyens.

Pourtant, nous l'avons mentionné à maintes reprises, la loi est claire sur le sujet. Pour fournir des services de transport rémunéré de personnes par automobile, une personne doit être détenteur d'un permis de taxi et d'un permis de chauffeur de taxi. Uber a jusqu'à maintenant facilité le transport illégal par des chauffeurs n'ayant ni l'un ni l'autre de ces deux permis exigés.

La loi mentionne également qu'une personne, pour fournir aux propriétaires de taxis des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature, doit détenir un permis d'intermédiaire de taxi. Encore une fois, Uber ne détient pas ces permis.

Le gouvernement aurait dû joindre la parole aux actes et prendre les moyens pour faire s'arrêter en temps opportun le transport illégal mené par Uber. Ainsi, il

7 http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/transports/201602/15/01-4951094-labeaume-ne-sera-pas-de-la-commission-parlementaire-sur-le-taxi.php?utm_categorieinterne=trafficdrivers&utm_contenuinterne=cyberpresse_vous_suggere_4951206_article_POS1

8 <http://www.journaldemontreal.com/2016/02/10/coderre-la-fin-des-activites-duberx>



Un scandale nommé UBER Québec

est curieux d'entendre le ministre mentionner avoir les moyens pour faire face au modèle d'affaires, mais de ne pas avoir demandé à Revenu Québec de s'assurer que l'entreprise paie ses impôts et ses taxes, et de ne pas avoir donné les moyens nécessaires à Contrôle routier Québec de procéder aux saisies de véhicules jusqu'ici.

Uber se vante d'effectuer jusqu'à 300 000 déplacements par mois⁹ à Montréal seulement, dans une illégalité complète. Considérant qu'il n'y a eu que 585 saisies de véhicules pour transport illégal à Montréal en 2015¹⁰, c'est dire que seulement 0,016 % des transports ont été empêchés avec les moyens actuels. Difficile de croire que l'État possède les moyens de faire face à Uber dans ce cas.

Or, la lenteur à réagir des instances de contrôle, et le temps alloué à UberX pour bien s'implanter, frauder la population du Québec et recruter des complices que sont les chauffeurs d'Uber, ont donné à la crise une tournure politique beaucoup plus coûteuse sur le plan des ressources que la simple application de la loi, tel qu'il était pourtant attendu par les citoyens.

Tout ceci est sans mentionner les poursuites pénales qui ne semblent jamais avoir été menées pour réellement contrer ce transport illégal.

Pourquoi ne pas être clairs? Comment se fait-il que les efforts soient si limités sur le terrain? Cette situation induit en erreur toute la population du Québec. Un sérieux coup de barre s'impose.

Message nocif de laisser-faire à l'endroit de l'illégalité

Outre Uber, c'est un message aux transporteurs illégaux en général, à l'effet que la loi ne sera pas appliquée et outre le transport illégal, c'est un message lancé par le gouvernement qui annonce que le développement économique (s'il en est un) peut se faire aux dépens de la loi. La loi n'a plus de valeur.

Lorsqu'il déclare que « la plateforme Uber comme telle qui est novatrice, qui est facile d'utilisation, qui est populaire à travers la planète, en soi, n'est pas une structure

9 <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/462366/uber-et-l-industrie-du-taxi-le-choc-des-titans>

10 http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=26254&ret=http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/url/page/prt_vdm_fr/rep_annonces_ville/rep_communiques/communiques



Un scandale nommé UBER Québec

qui est illégale, c'est une formule d'avenir »¹¹ le ministre des Transports annonce candidement que la pénétration des marchés par les entreprises n'a plus à se faire dans le respect des lois et règlements en vigueur.

C'est un incitatif à l'illégalité. À moyen terme, la légalisation du service d'Uber pourrait facilement mener à un changement significatif dans le développement d'entreprises et à l'augmentation des activités économiques illégales. Prenons à titre d'exemple l'entreprise Netlift, qui n'est ni plus ni moins qu'un Uber québécois.

Il faut aussi préciser que l'effet Uber se fait sentir beaucoup plus largement qu'en milieu urbain. L'activité tolérée d'Uber encourage le transport illégal dans les milieux moins urbanisés, dans les régions, notamment pour le déplacement de personnes dans le réseau de la santé et des services sociaux. L'effet Uber, cela affecte donc aussi les régions, où quelque 10 000 emplois de l'industrie du taxi sont situés. La permissivité à son endroit encourage le transport illégal et menace des emplois dans toutes les régions du Québec.

On peut bien imaginer, alors, une nouvelle entreprise de tabac pénétrer le marché en effectuant de la publicité interdite, sans égards aux lois, ou une pétrolière se lancer dans l'exploitation sans en avoir obtenu les autorisations préalables. Puis, une fois que la taille de l'entreprise a atteint un certain niveau, faire preuve de l'arrogance caractéristique d'Uber et imposer qu'on transforme les lois et règlements selon ses conditions, ses volontés.

L'application d'Uber n'est certainement pas la dernière innovation technologique qui marquera notre société. Si nous ouvrons la porte de notre économie sans conditions et sans faire respecter les lois en vigueur, le message lancé pour l'avenir démontre une faible considération pour les lois que nous édictons pourtant avec soin.

La situation présente, qui déchire l'industrie, fera sans doute jurisprudence pour bien des cas que nous ne pouvons même pas encore anticiper. Il est primordial que le gouvernement marque bien ses priorités dans ce dossier. Le CPCDIT croit qu'il doit agir pour faire respecter ses lois et règlements et briser le laxisme maintenu jusqu'à maintenant.

11 http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/assemblee-nationale/41-1/journal-debats/20160209/162783.html#_Toc442883513



Que faire?

L'objectif de cette commission est explicitement de déterminer des éléments de l'encadrement du transport rémunéré de personnes par automobile qui permettront de mettre en place un environnement d'affaires équitable, compétitif et innovant, qui doit également viser l'élimination de l'évasion fiscale dans ce domaine.

Le gouvernement pourrait être porté, au nom de la compétitivité des marchés, à laisser aller l'industrie et abandonner la gestion et le cadre mis en place par les gouvernements précédents, engendrant les conséquences mentionnées précédemment. Cependant, force est de constater que le cadre actuel n'est pas aussi restrictif que le plaide Uber et que sa réforme n'est pas nécessaire pour permettre l'amélioration des services.

Le cadre actuel permet à Uber Québec d'œuvrer légalement

D'abord, Uber aurait très bien pu, à plusieurs reprises depuis son arrivée au Québec, se doter d'un permis d'intermédiaire de transport par taxi et offrir son service tout à fait légalement.

Les modalités à suivre pour obtenir un permis d'intermédiaire de taxi de la Commission des transports du Québec, en vertu du *Règlement sur les services de transport par taxi*, sont très clairement explicitées à l'article 7 du Règlement en question.

L'article 2 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* définit l'« intermédiaire en services de transport par taxi » comme une personne qui fournit aux propriétaires de taxi des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature. L'entreprise Uber, par son application mobile, procède effectivement à de la répartition de transport rémunéré de personnes par automobile.

Il est relativement simple d'obtenir un permis d'intermédiaire en service de transport par taxi. Uber aurait dû procéder à l'obtention de ce permis préalablement au lancement de ses activités. En respectant toutes les règles des intermédiaires. Tout simplement.



Un scandale nommé UBER Québec

L'entreprise avait également la possibilité de demander l'émission de nouveaux permis de taxi à la Commission des transports du Québec. Cela est parfaitement possible dans le régime actuel, à savoir de proposer d'émettre de nouveaux permis de taxi non transférables permettant que de nouvelles voitures offrent le service. Encore une fois, Uber aurait très bien pu procéder ainsi et faire preuve d'une volonté à intégrer le marché dans la légalité.

Enfin, Uber a parfaitement la possibilité de réclamer, par projet pilote, la location de permis de taxi afin d'œuvrer de façon loyale sur le marché.

Présentement, Uber, parce qu'elle n'a pas accepté de respecter simplement la loi, tel qu'il est attendu de toute personne ou entreprise, en est rendu à tenter de faire la démonstration de la nécessité de la délivrance de nouveaux permis en commission parlementaire. Cela démontre encore une fois le caractère prédateur du modèle d'affaires d'Uber.

Le gouvernement est rendu beaucoup trop loin dans sa tolérance à l'endroit de cette entreprise. En appliquant simplement la loi, le cadre actuel n'a aucunement besoin d'être changé et la compétitivité peut certainement être instaurée, tel étant l'objectif de la commission.

La déréglementation n'est pas la solution

La déréglementation, aux vues des éléments mentionnés jusqu'ici, n'apparaît aucunement comme une solution adéquate. Elle entraînerait plusieurs impacts négatifs que le gouvernement devrait logiquement s'affairer à éviter.

D'abord, mentionnons la perte de valeur des permis de taxi (comptant pour 1,4G \$ au Québec), pour lesquels une compensation serait requise de la part du gouvernement, responsable de l'établissement de ce marché secondaire. Ajoutons les pertes fiscales de 117,5 M \$, la perte d'activité économique correspondant au moins à 125 M \$, le message inconcevable lancé aux industries naissantes quant aux méthodes efficaces à employer pour pénétrer le marché économique québécois selon lequel il n'y a aucune loi ni règle à suivre. Ajoutons également la précarisation de 20 600 emplois et, enfin, les pertes notoires en ce qui a trait à la sécurité des usagers du service de transport par taxi.



Un scandale nommé UBER Québec

La cadre réglementaire actuel tient toute l'industrie en équilibre. La déréglementation n'est pas la solution pour amener une amélioration du service de taxi. Le contraire serait un recul de 50 ans!

Une industrie déterminée!

Jusqu'ici, la crise qui sévit dans le milieu a donné lieu à la démonstration d'une mobilisation importante de la part des chauffeurs qui veulent maintenir leurs emplois. Les emplois dans le taxi sont des emplois de qualité et l'amélioration du service est la volonté de l'industrie. Les acteurs que nous représentons ont confiance en leurs institutions et sont déterminés à respecter, et à continuer à respecter les lois.

Or, nous ne pouvons négliger le fait que, face à l'ambiguïté et au laxisme du gouvernement jusqu'à maintenant, l'industrie du taxi est exaspérée et au bord de l'éclatement. Certains chauffeurs sont malheureusement prêts à commettre des gestes illégaux et nous déplorons l'atteinte de ce point dans la crise. Nous vous assurons de notre diligence afin que tout se déroule correctement malgré tout.

Au-delà de la simple situation du taxi, c'est une rupture de la confiance envers les institutions que plusieurs chauffeurs vivent présentement. Le gouvernement ne doit pas laisser cette rupture se faire et doit œuvrer pour maintenir sa crédibilité.



Une industrie en mode solutions

Dans l'état actuel des choses, il est important de mettre au jour la problématique, mais primordial de travailler positivement à fournir des solutions à la crise. Le CPCDIT, en tant que principal interlocuteur de l'industrie du taxi, a mobilisé la réflexion des dirigeants du secteur pour adopter certaines recommandations importantes à mettre de l'avant dans le cadre de cette consultation.

Nos solutions pour protéger et mieux servir l'utilisateur

En termes de protection des usagers et des services qui leurs sont rendus, l'industrie recommande d'abord de maintenir, pour toutes les catégories de transport rémunéré de personnes, les garanties actuelles concernant les prix, la formation des chauffeurs et la sécurité (antécédents judiciaires, véhicules, assurances, etc.). En assurant aux clientèles ces garanties, nous croyons fortement que les citoyens bénéficient d'un service plus accessible et plus respectueux qu'en l'absence d'un cadre entourant ces éléments.

Nous nous attendons également à ce que le gouvernement, le Bureau du taxi de Montréal et l'industrie rédigent et adoptent un code de bonne conduite des chauffeurs, dans les plus brefs délais. Il l'a été noté abondamment tant dans ce document que dans l'espace public; l'industrie est soucieuse de l'amélioration de son service et consciente que cela est un élément important de la satisfaction des usagers.

Enfin, nous recommandons que le programme de formation des chauffeurs soit revu, amélioré et adopté dans les meilleurs délais afin, notamment, d'améliorer le service à la clientèle. Le contexte de l'industrie évolue sans cesse et la formation des chauffeurs doit en tenir compte. Nous souhaitons offrir des services professionnels et qui dit professionnels dit formation adéquate.



Nous avons entendu plusieurs intervenants se positionner à cet effet, notamment le maire de Québec qui souligne que les chauffeurs de taxi « se demandent comment améliorer leur service » en mentionnant que cela lui donne « le goût de les aider »¹².

Comparativement, un système de notation sur cinq étoiles ne représente pas une évaluation crédible à notre avis. Le cadre actuel prévoit déjà un processus de plainte établi en vertu de la loi qui permet aux usagers de formuler leurs commentaires très précisément sur la conduite des chauffeurs qui pourraient s'écarter du cadre établi.

Nos solutions pour soutenir le développement de l'industrie

Mentionné d'entrée de jeu dans ce mémoire, le CPCDIT est mandaté pour soutenir le développement de l'industrie. Dans ce sens, nous proposons d'abord de favoriser l'instauration d'une application mobile provinciale pour l'ensemble de l'industrie du transport rémunéré de personnes au Québec. Nous avons clairement explicité le fait que l'innovation technologique recherchée par la présente consultation n'a pas à se faire par l'effacement complet du cadre réglementaire actuel.

Afin d'accélérer l'électrification des transports, nous recommandons que, à partir de 2017, tout nouveau véhicule réalisant du transport rémunéré de personnes soit hybride ou entièrement électrique, à l'exception des véhicules pouvant transporter six personnes ou plus.

Nous sommes également soucieux de voir le gouvernement continuer à soutenir le taxi comme réponse privilégiée aux besoins des clientèles en transport adapté. Le libre marché s'est généralement montré peu favorable aux clientèles ayant des besoins particuliers et il est du devoir de l'État de combler ce manque. Nous recommandons en particulier que tout nouveau véhicule ou le véhicule relié à tout nouveau permis soit accessible aux personnes à mobilité réduite et que le gouvernement augmente significativement son soutien à cet égard.

Enfin, nous proposons d'explorer des possibilités de modulation des tarifs de transport rémunéré de personnes, de façon équitable pour tous et pour des périodes particulières, établie et strictement encadrée par la Commission des transports du

12 http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/transports/201602/15/01-4951094-labeaume-ne-sera-pas-de-la-commission-parlementaire-sur-le-taxi.php?utm_categorieinterne=trafficdrivers&utm_contenuinterne=cyberpresse_vous_suggere_4951206_article_POS1



Québec afin, notamment, d'éviter des périodes d'explosions des tarifs auxquels sont soumis les usagers, mais tout en assurant une meilleure disponibilité du service.

Nos solutions en matière de contrôle du transport illégal

En présence d'une Loi concernant les transports par taxi réaffirmée par l'Assemblée nationale, sur la base des éléments présentés dans le présent mémoire, nous nous attendons de voir les autorités gouvernementales appliquer sans restriction les lois actuelles concernant le transport illégal de personnes. C'est la crédibilité de l'État de droit Québécois qui en dépend.

Nous recommandons également au gouvernement de prendre tous les moyens requis pour percevoir les impôts et les taxes des compagnies de transport illégal et de leurs complices. L'évasion fiscale qui a cours depuis l'entrée d'Uber au Québec va à l'encontre de la volonté du gouvernement d'assurer une saine gestion des finances publiques et cela est inacceptable pour les chauffeurs de l'industrie du taxi qui respectent la loi dans l'exercice de leur profession.

Sur l'aspect du contrôle routier effectué, nous recommandons toujours de fournir les moyens requis pour permettre à Contrôle routier Québec et au Bureau du taxi de Montréal d'accroître significativement les opérations de contrôle routier contre le transport illégal, tout comme nous voulons voir augmenter les opérations de contrôle contre le taxi au noir dans les régions du Québec.

Nous recommandons également de porter des accusations face aux gestes illégaux d'entreprises, de leurs dirigeants et de chauffeurs, et réclamer les sanctions qui s'imposent, d'hausser les sanctions en matière de transport illégal de personnes et, lorsque le cas se présente, d'imposer une suspension de permis de trois mois au chauffeur, retirer la plaque d'immatriculation du propriétaire du véhicule et saisir le véhicule. En cas de récidive, nous recommandons d'imposer une suspension de permis d'un an au chauffeur, de retirer la plaque d'immatriculation du propriétaire du véhicule et de saisir le véhicule.

Ces moyens sont ceux qui permettront au contrôle routier d'être effectués adéquatement et à l'État de droit d'être réaffirmé au Québec. La hausse des sanctions sont notamment admises de concert par le CPCDIT, le RTAM et le RITQ.



Nos solutions en matière de gestion de l'offre

Enfin, tel qu'il en a été question dans le document présent, la gestion de l'offre est cruciale pour assurer une industrie stable et fiable en terme de transport par taxi. Nous recommandons donc que le gouvernement maintienne le contingentement des permis de transport rémunéré de personnes afin d'assurer la rentabilité de l'industrie et des emplois de qualité.

Dans le même ordre d'idée, le gouvernement devrait maintenir le système actuel permettant à la Commission des transports d'émettre des permis non transférables pour répondre à un besoin démontré du marché et d'assurer la rentabilité.

Par souci d'éviter les pertes de valeur des permis qui compte actuellement pour des investissements totaux de 1,4 G \$, nous recommandons que les permis actuels soient maintenus et que tout nouveau permis disponible soit distribué par une liste d'attente à des chauffeurs respectant les critères d'éligibilité.

Enfin, si le gouvernement décide d'exproprier les détenteurs de permis transférables, qu'il assure le travail et la rentabilité des chauffeurs actuels et qu'il accepte de racheter ces permis au prix du marché du 1^{er} janvier 2014.

Sur les éléments relatifs à la valeur des permis, nul doute que les institutions financières ayant procédé au financement des détenteurs de permis vous exprimeront leurs inquiétudes relativement à la diminution de la valeur des permis causée par l'incertitude actuelle dans l'industrie du taxi.

Le maintien du système de gestion de l'offre tel qu'il existe présentement apporte donc l'avantage d'éviter la diminution significative de la valeur des investissements de milliers de propriétaires de permis de taxi, ainsi que d'éviter d'avoir à dédommager ces propriétaires pour les pertes encourues.



L'industrie du taxi répond aux priorités du gouvernement

L'industrie du taxi, en proposant ces solutions, et en souhaitant le maintien du cadre réglementaire actuel, s'inscrit en phase avec les priorités du gouvernement.

D'abord, le gouvernement a noté à maintes reprises sa volonté et son engagement électoral de créer 250 000 emplois durant son mandat. L'industrie du taxi que nous représentons compte pour 20 600 emplois de qualité, en grande partie à temps plein et surtout, des emplois pour une main-d'œuvre souvent faiblement qualifiée, donc particulièrement vulnérable aux aléas économiques.

L'industrie du taxi est également un secteur de l'économie facilement accessible pour les travailleurs issus de l'immigration. En ce sens, elle participe très bien à la volonté du gouvernement de faciliter l'intégration des nouveaux arrivants.

L'industrie du taxi jouera également un rôle majeur dans l'accomplissement de la politique d'électrification des transports. Une industrie bien encadrée permet au gouvernement de procéder facilement à l'électrification de ce secteur important du transport. Autrement, une industrie déréglementée ne s'électrifierait que sur la base d'incitatifs économiques bien plus coûteux à mettre en place et dont les résultats demeureraient incertains.

En tant que ministre de la Mobilité durable, le ministre des Transports doit également considérer que le parc automobile peut être facilement réduit par l'accroissement, et à tout le moins, le maintien des services de transport par taxi. Chaque utilisateur des services de transport est moins dépendant de sa voiture et permet au Québec de s'écarter progressivement du phénomène de l'auto solo.

Le gouvernement est également désireux de voir se développer l'économie du numérique dans la province de Québec. Cette volonté est tout à fait raisonnable. L'économie du numérique étant également la voie de l'avenir. Il existe certainement



Un scandale nommé UBER Québec

une façon de procéder à ce virage vers une nouvelle économie sans sacrifier les secteurs traditionnels de l'économie, ce qui nous garderait de devoir vivre une douloureuse période d'ajustements structurels comme l'histoire nous en a déjà fait vivre. Ainsi, nous croyons que le gouvernement pourrait supporter le développement d'applications mobiles dans l'industrie du taxi à l'intérieur du cadre légal actuellement en vigueur.

La protection du consommateur passe également par le respect des normes de sécurité mais également des tarifs prescrits par la Commission des transports pour les services de transport rémunéré. Étant un souci particulier du gouvernement, nous croyons que les positions de l'industrie du taxi sont plus en phase avec la volonté publique.

Enfin, tout bon gouvernement se doit d'assurer la paix sociale. L'affirmation de l'État de droit face à n'importe quelle forme d'agression à son endroit doit être le propre du gouvernement. Par ailleurs, le gouvernement doit œuvrer de façon constructive pour prévenir d'éventuels débordements causés par son incurie. Dans la situation actuelle, le CPCDIT et toute l'industrie du taxi pressent les autorités à reconnaître cette nécessité et à prendre les mesures appropriées pour faire valoir ce fait.



Annexe 1 : Données économiques

Activité économique (chiffre d'affaires annuel)

- **440 M \$** de dollars à Montréal¹³
- **500 M \$** pour l'ensemble de la province (chiffre généralement admis)

Perte d'activité économique en cas de législation et substitution d'Uber

- De **100 à 125 M \$** en perte d'activité économique¹⁴

Pertes fiscales actuelles

- TPS + TVQ :
32 400 000 * 0,15 (TPS + TVQ) = 4 860 000 \$¹⁵
- Impôts sur le revenu des chauffeurs :
24 100 000 \$¹⁶ * 0,10 (impôt moyen d'un chauffeur de taxi) = 2 410 000 \$
- Total annuel des pertes actuelles :
7 270 000 \$

13 Soit 37 millions de courses de 12 \$ en moyenne selon: *Taxi Le Journal*, Bureau du taxi de Montréal, Automne 2014, page 12, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/BUR_TAXI_FR/MEDIA/DOCUMENTS/TLJ_16.3.PDF

14 Uber conservant 20 à 25% du prix des courses en redevances, exportés à l'étranger à la manière d'une vente conclue sur internet.

15 Pour 450 000 déplacements en Uber par mois, selon un prix moyen estimé de 6 \$ par course.

16 Considérant qu'Uber se conserve 25 % des courses et que le reste est donné en salaire aux chauffeurs.



Pertes fiscales liées au transport illégal en cas de légalisation et substitution d'Uber

- TPS + TVQ :
 $(500 \text{ M } \$ \times 1,05) \times 0,09975 = 74\,880\,000 \$ = 74,9 \text{ M } \$$
- Impôts sur le revenu des chauffeurs :
Pour un revenu moyen de **20 700 \$/an**¹⁷, des impôts de **42,6 M \$** sont collectés, fédéral provincial combinés¹⁸
- Total annuel de pertes fiscales :
117,5 M \$

Valeur totale des permis

- **1 468 195 569 \$** soit **1,5 G \$**¹⁹

Coûts assumés par l'industrie

- Achat du véhicule (renouvellement obligatoire) :
106 \$/an pour le permis de taxi
Renouvellement obligatoire du véhicule :
20 000 à 30 000 \$.
- Achat de GPS, tablette, appareil de paiement et caméras
- Immatriculation : **1000 \$**
- Assurances : **2000 \$**
- Entretien du véhicule : estimé à **5 500 \$/an.**
- Frais de carte de crédit : **3 – 5 %**

¹⁷ http://www.servicecanada.gc.ca/fra/qc/emploi_avenir/statistiques/7413.shtml

¹⁸ Soumis à un niveau d'imposition de 10 %.

¹⁹ En fonction du nombre de permis totaux et du prix moyen de ces permis à travers les régions du Québec.



Contraintes de l'industrie du taxi

- Formation : 725 \$²⁰
- Vérification d'antécédents judiciaires : 140 \$
- Inspections : 200 \$²¹

20 <https://cftc.qc.ca/programmes-et-formations/transport-de-personnes/transport-par-taxi/>

21 Inspection véhicule : 65 \$, 2 fois/an et taximètre : 40 \$, 2 fois/an.



Annexe 2 :

Cas internationaux pertinents

Galveston au Texas

À Galveston, au Texas, les autorités municipales ont légiféré afin de soumettre Uber aux mêmes règles que les taxis du reste de l'industrie. En étant soumise à ces exigences à partir du 1^{er} mars 2016, l'entreprise mettra fin à ses activités dans la ville²².

Espagne

En Espagne, la justice a rendu une décision suspendant les services d'Uber, dans l'attente d'un jugement sur la question. La décision interdisait aux entreprises de télécommunications de donner accès aux pages web permettant à l'application de fonctionner, dès le 26 décembre 2015. Le service d'UberPop est donc suspendu dans l'attente d'un jugement²³.

Allemagne

En Allemagne, Uber a décidé en novembre dernier de mettre un terme à ses activités. Le haut niveau d'emploi serait en partie responsable de l'incapacité de l'entreprise à trouver des chauffeurs prêts à travailler en marge de la loi. La facilité à louer un permis de taxi serait également un facteur ayant joué dans l'échec de l'entreprise dans ce pays²⁴.

Autres cas pertinents

France et Belgique²⁵.

22 <http://www.chron.com/local/article/Uber-ends-service-in-Galveston-6804411.php>

23 <http://www.lefigaro.fr/flash-eco/2014/12/31/97002-20141231FILWWW00060-uber-suspend-ses-activites-en-espagne.php>

24 <http://bfmbusiness.bfmtv.com/entreprise/uber-fait-une-croix-sur-l-allemande-928294.html>

25 <http://www.ledevoir.com/international/europe/462908/transport-uber-n-est-pas-le-bienvenu-en-europe>



Annexe 3 : Liste des recommandations

Assurer la protection du consommateur

1. Maintenir, pour toutes les catégories de transport rémunéré de personnes, les garanties actuelles concernant les prix, la formation des chauffeurs et la sécurité (antécédents judiciaires, véhicules, assurances, etc.);

Soutenir le développement de l'industrie

2. Favoriser l'instauration d'une application mobile provinciale pour l'ensemble de l'industrie du taxi au Québec;
3. À partir de 2017, que tout nouveau véhicule réalisant du transport rémunéré de personnes soit hybride ou entièrement électrique, à l'exception des véhicules pouvant transporter six personnes ou plus;
4. Continuer à soutenir le taxi comme réponse privilégiée aux besoins des clientèles en transport adapté;
5. Explorer des possibilités de modulation des tarifs de transport rémunéré de personnes, de façon équitable pour tous et pour des périodes particulières, établie et strictement encadrée par la Commission des transports du Québec;
6. Que le véhicule relié à tout nouveau permis soit accessible aux personnes à mobilité réduite et que le gouvernement hausse son soutien à cet égard;

Appliquer sans restriction les lois actuelles concernant le transport illégal de personnes

7. Prendre tous les moyens requis pour percevoir les impôts et les taxes des compagnies de transport illégal et de leurs complices, incluant l'inscription au fichier des taxes de vente;



8. Fournir les moyens requis pour permettre à Contrôle routier Québec et au Bureau du taxi de Montréal d'accroître significativement les opérations de contrôle routier contre le transport illégal;
9. Augmenter les opérations de contrôle contre le taxi au noir dans les régions du Québec;
10. Porter des accusations face aux gestes illégaux d'entreprises, de leurs dirigeants et de chauffeurs, et réclamer les sanctions qui s'imposent;

Hausser les sanctions en matière de transport illégal de personnes

11. En cas d'infraction, imposer une suspension de permis de trois mois au chauffeur, retirer la plaque d'immatriculation du propriétaire du véhicule et saisir le véhicule;
12. En cas de récidive, imposer une suspension de permis d'un an au chauffeur, retirer la plaque d'immatriculation du propriétaire du véhicule et saisir le véhicule;
13. Hausser les sanctions pour les intermédiaires illégaux;
14. Appliquer les lois actuelles pour tous les contrevenants;

En matière de gestion de l'offre de services de transport rémunéré de personnes

15. Que le gouvernement maintienne le contingentement des permis de transport rémunéré de personnes afin d'assurer la rentabilité de l'industrie et des emplois de qualité;
16. Maintenir le système actuel permettant à la Commission des transports d'émettre des permis non transférables pour répondre à un besoin démontré du marché et d'assurer la rentabilité;
17. Que les permis transférables actuels soient maintenus;
18. Que tout nouveau permis disponible soit distribué par une liste d'attente à des chauffeurs respectant les critères d'éligibilité;



Un scandale nommé UBER Québec

En matière de service à la clientèle

19. Que le gouvernement, le Bureau du taxi de Montréal et l'industrie rédigent et adoptent un code de bonne conduite des chauffeurs, dans les plus brefs délais;
20. Que le programme de formation des chauffeurs soit revu, amélioré et adopté dans les meilleurs délais afin, notamment, d'améliorer le service à la clientèle.



Commissaire de la
concurrence

Commissioner of
Competition

Télécopieur-Facsimile
(819) 953-5013

Place du Portage I
50, rue Victoria
Gatineau (Québec)
K1A 0C9

Place du Portage I
50 Victoria Street
Gatineau, Québec
K1A 0C9

Téléphone-Telephone
(819) 997-3304

Le 15 décembre 2015

Monsieur Guy Chevrette
Porte-parole
Coalition Taxi
info@coalitiontaxi.com

**Livre blanc du Bureau de la concurrence concernant la
réglementation de l'industrie canadienne du taxi**

Cher Monsieur Chevrette,

Merci de votre lettre du 27 novembre 2015, concernant le livre blanc récemment publié par le Bureau de la concurrence (le « Bureau ») intitulé *Modernisation de la réglementation régissant l'industrie canadienne du taxi* (ci-après le « Livre blanc »).

Le Bureau, en tant qu'organisme d'application de la loi indépendant, veille à ce que les entreprises et les consommateurs canadiens prospèrent dans un marché concurrentiel et innovateur.

La Coalition Taxi soumet que les services décrits dans le Livre blanc du Bureau ne correspondent pas à la définition de « covoiturage » employée par un certain nombre d'intervenants dans le secteur du transport, y compris à la définition du Ministère des Transports du Québec.

Les services offerts par les entreprises telles qu'Uber et Lyft ont été décrits par les organismes de réglementation, les médias et autres commentateurs de différentes façons, dont notamment les « entreprises de réseau de transport »¹ ou « ERT », « voitures de transport avec chauffeur » ou « VTC »,² « applications mobiles de transport »³ et « services de covoiturage »⁴. D'une part, bien que

.../2

¹ California Public Utilities Commission, [Transportation Network Companies](#).

² France 24, [Taxis contre Uber: le bras de fer continue](#), 24 juin 2015, et le Figaro, [Avec Uber, les particuliers peuvent désormais jouer au taxi](#), 6 février 2014.

³ Ville d'Ottawa, [Examen de la réglementation et des services de taxi et de limousine](#), « Études de cas », 1^{er} octobre 2015.

⁴ Voir par exemple Radio-Canada, [Service de covoiturage Uber: illégal mais populaire](#), 16 février 2015, et La Presse, [Uber étend son service de covoiturage à Laval et à Longueuil](#), 12 novembre 2015.

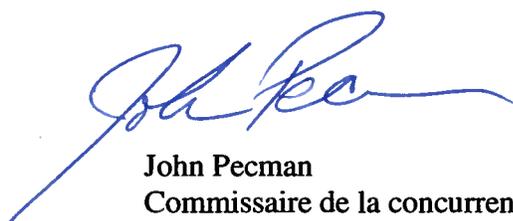
le Livre blanc utilise les termes « services de covoiturage » et « ERT » pour décrire les services offerts par des entreprises telles qu'Uber et Lyft, le Bureau reconnaît que les services offerts par ces entreprises sont de nature commerciale. D'autre part, l'utilisation de ces termes ne se réfère pas à quelconque définition de nature légale ou réglementaire. Le Livre blanc se réfère au terme « covoiturage » afin d'être largement reconnu par le grand public.

Votre lettre fait également état de vos préoccupations en ce qui concerne la sécurité des services offerts par les ERT. Plus précisément, vous soumettez que les transports urbains qui utilisent des véhicules motorisés aux fins du transport des passagers, tels que les taxis, sont soumis à une réglementation stricte dans le but d'assurer la sécurité publique. Tel que mentionné dans son Livre blanc, le Bureau reconnaît que les organismes de réglementation visent des objectifs légitimes en exigeant que les règles relatives à la sécurité du public et à la protection des consommateurs soient respectées. Lorsque les règles sont jugées nécessaires pour les taxis, elles doivent également s'appliquer aux ERT et à leurs chauffeurs. Le Bureau est d'avis que tous les fournisseurs de services devraient se conformer aux règlements applicables.

Le Bureau encourage le travail des organismes de réglementation qui visent à moderniser leur cadre réglementaire afin de favoriser la concurrence entre les ERT et les services de taxis traditionnels. À cette fin, le Bureau croit que ceux-ci devraient laisser toute la latitude nécessaire aux forces de la concurrence. Les taxis traditionnels, les ERT et tout autre modèle d'affaires susceptible d'émerger doivent être traités équitablement afin que tous les intervenants de l'industrie soient en mesure de livrer une concurrence dynamique. Une concurrence accrue permettra aux consommateurs de profiter de prix plus bas et de services plus pratiques, d'une plus grande disponibilité et de meilleure qualité, grâce aux progrès de la technologie. Grâce à un juste équilibre entre la concurrence et la réglementation, les clients peuvent s'attendre à des options de transport sécuritaires et concurrentielles.

Si vous avez des questions additionnelles à ce sujet, n'hésitez pas à communiquer avec Madame Catherine Hariton, agente du droit de la concurrence, Direction générale de la promotion de la concurrence, au 819 994-1472 ou par courriel à catherine.hariton@canada.ca.

Je vous remercie d'avoir partagé vos commentaires et vous prie d'agréer, Monsieur Chevette, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



John Pecman
Commissaire de la concurrence