UBER

Mémoire de Uber Québec en réaction au projet de loi 100

Présenté à la Commission des transports et de l'environnement

Mai 2016

TABLES DES MATIÈRES

- [Introduction](#)
- [Le modèle du covoiturage urbain](#)
- [Les grandes lignes d'un projet pilote](#)
 - [Structure administrative: établir les paramètres d'opération](#)
 - [Impôts, taxes et frais administratifs: conformité fiscale dans un marché du travail en évolution](#)
 - [Sécurité: mettre la sécurité au coeur du nouveau projet de loi](#)
 - [Considérations du marché: créer un marché compétitif et équitable au bénéfice des consommateurs](#)
 - [Valeur des permis de taxis](#)
- [Audit](#)
- [Pause temporaire de nos opérations](#)
- [Conclusion](#)
- [Points de contact](#)

Introduction

Le covoiturage urbain offre de nombreux avantages pour le public. Il offre une option de transport fiable et abordable, qui réduit la dépendance à l'autosolo. Il crée aussi une source de revenus flexible pour ceux qui ont besoin de boucler leurs fins de mois.

Par ailleurs, les plus récentes innovations comme uberPOOL permettent d'avoir plusieurs usagers dans la même voiture, réduisant ainsi la congestion routière et provoquant un impact positif sur l'environnement. Les principes du covoiturage urbain s'alignent parfaitement avec les initiatives gouvernementales tant au niveau de la stratégie environnementale que de la stratégie numérique.

Au Québec, le covoiturage urbain vient bonifier le cocktail des transports. Grâce au grand nombre de Québécois intéressés à offrir des services de transport -- la majorité pour moins de 10 heures semaine -- Uber est en mesure d'offrir un service fiable en tout temps, avec un temps d'attente moyen de moins de 4 minutes sur l'île de Montréal.

Dans son état actuel, le projet de loi 100 empêche les services de covoiturage urbain comme Uber d'opérer puisqu'il ne permet pas aux citoyens d'utiliser leur voiture personnelle pour offrir un mode de transport alternatif.

Peu de partenaires-chauffeurs actuels pourront continuer de bénéficier de cette source de revenus flexible puisqu'ils seront incapables de générer assez d'argent pour couvrir les frais requis pour devenir un chauffeur de taxi à temps plein, notamment la location de permis de taxis.

La reconnaissance de distinctions entre les différents services de transport n'est pas un phénomène nouveau pour l'industrie du taxi. En effet, des lois existantes permettent déjà des règles distinctes pour les taxis électriques et les limousines.

Dans l'économie du partage, la réglementation du Québec sur AirBnB peut aussi servir d'exemple. La loi 67, adoptée presque unanimement à l'Assemblée nationale, crée des règles distinctes pour l'hébergement de l'économie du partage, les hôtels et les "Bed and Breakfast" traditionnels, reconnaissant ainsi que malgré des modèles d'affaires distincts, il est possible de créer des lois permettant à tous les joueurs de poursuivre leurs opérations tout en établissant un environnement équitable pour tous.

Dans l'espoir de trouver une solution pour le covoiturage urbain au Québec, Uber fait les propositions suivantes qui pourraient assurer une saine compétition et une conformité fiscale équitable pour tous les joueurs de l'industrie.

Une première étape consisterait à reconnaître le covoiturage urbain à titre de nouvelle et distincte catégorie dans la section des définitions du projet de loi 100. Également en augmentant la flexibilité sous l'article 56, un projet pilote pourrait être mis sur pied. Dans le cadre d'un accord d'opérations temporaire d'une durée d'un an, des règles équitables pour les chauffeurs, des frais administratifs, des taxes spéciales et une étude pour déterminer l'impact du covoiturage urbain sur les villes et sur les modes de transport actuels comme les taxis pourraient être mis en place. Les détails de nos propositions sur un projet pilote sont listés ci-dessous.

Le modèle du covoiturage urbain

Avant même d'analyser les grandes lignes d'un projet pilote, il faut rappeler que le modèle d'opération de Uber est différent de celui de l'industrie du taxi traditionnelle.

Au coeur de la différence opérationnelle entre Uber et l'industrie du taxi, il y a la notion de flexibilité. Cette flexibilité touche les heures de travail, la fréquence de travail et les revenus générés pour des partenaires-chauffeurs. Voici quelques faits saillants:

- 75% des partenaires-chauffeurs de la plateforme Uber sont actifs moins de 20 heures par semaine (55% moins de 10h par semaine).
- 76% des partenaires-chauffeurs ont généré moins de 5000\$ sur la plateforme en 2015 ce qui signifie que pour la vaste majorité, il s'agit d'une source de revenus temporaire et à temps partiel.

Puisque la majorité des partenaires-chauffeurs travaillent sur une base occasionnelle et à temps partiel afin de générer un revenu d'appoint dont ils ont besoin, des frais administratifs leur étant chargés directement créeraient une barrière à l'entrée. Pour éviter de créer ces barrières pour les partenaires-chauffeurs, les conditions administratives et financières seraient imposées aux compagnies de covoiturage urbain et non pas aux partenaires-chauffeurs.

Si la loi adoptée mise de l'avant crée trop de barrières à l'entrée, les partenaires-chauffeurs à temps partiel des services comme Uber se décourageront et il ne restera plus que les travailleurs à temps plein, ce qui empêchera la fiabilité des services de covoiturage urbain. Par exemple, un lundi après-midi les chauffeurs de taxi ne font que très peu de courses, car le nombre de chauffeurs de taxi est trop important par rapport à la demande. Dans la même veine, le nombre de chauffeurs de taxi est trop faible un samedi soir, ce qui implique qu'il n'y a pas assez de chauffeurs de taxi pour répondre à une demande plus élevée.

Les grandes lignes d'un projet pilote

Pour faciliter la lecture de ce mémoire, nous appellerons les compagnies opérant sous un modèle de covoiturage urbain, tel que Uber, des Prestataire de Réseaux de Transports (PRT).

Structure administrative: établir les paramètres d'opération

Nous suggérons que chaque PRT obtienne un permis d'opération auprès du MTQ. Le permis devrait être provincial et non pas municipal pour assurer une standardisation des services à l'échelle de la province.

Un coût annuel devrait être lié à l'obtention du permis d'opération. Ce coût servirait à couvrir les frais administratifs gouvernementaux reliés aux audits et au contrôle des PRT. Nous proposons un modèle avec un coût fixe annuel ainsi qu'un coût variable par course.

Nous suggérons un frais relié au nombre de véhicules actifs sur la plateforme. L'objectif est de permettre à tous les joueurs petits ou grands de pouvoir facilement entrer dans le marché. Les coûts fixes seraient les suivants:

- Moins de 500 voitures = 25,000\$
- Plus de 500 voitures = 100,000\$

Pour les coûts par course, une taxe spéciale de 0,35\$ serait chargée sur chacune des courses effectuées sur la plateforme des PRT. Nous estimons qu'à l'heure actuelle cela signifierait que Uber verserait plus de 3 millions de dollars par année au gouvernement.

Afin de permettre à des chauffeurs occasionnels de répondre à la demande pour des services de transport en période de pointe, il n'y aurait pas de limite sur le nombre de chauffeurs et sur les frais pour les services de covoiturage urbain.

Impôts, taxes et frais administratifs: conformité fiscale dans un marché du travail en évolution

Taxes de vente

Si dans la réforme du projet de loi 100, le gouvernement décide d'abolir l'exemption de 30,000\$ pour les partenaires-chauffeurs qui font du covoiturage urbain et exige que les taxes de vente soient collectées dès le premier dollar généré, nous offrirons notre entière collaboration. Ce changement ne représente pas un frein à notre capacité d'opérer au Québec.

En ce sens, nous avons déjà commencé à travailler avec nos équipes internes pour établir la liste des différents changements que nous devrions effectuer pour nous conformer à un changement dans la loi fiscale.

Notamment, chaque partenaire-chauffeur devrait nous fournir ses numéros de taxes de vente avant de pouvoir prendre des courses sur la plateforme. De plus, les taxes de vente apparaîtraient clairement sur chacun des reçus émis par Uber.

Il est entendu que chaque partenaire-chauffeur opérant sur la plateforme d'un PRT doit déclarer ses revenus dès le premier dollar généré. Il est aussi important de noter que les partenaires-chauffeurs ne peuvent accepter de paiement en argent comptant et chaque paiement effectué par les PRT aux partenaires-chauffeurs devrait être fait par dépôt direct pour assurer la traçabilité des transactions.

De plus, pour assurer une transparence complète et une conformité optimale quant aux obligations fiscales, notamment en ce qui concerne l'impôt sur le revenu, nous nous engageons à fournir au gouvernement un sommaire trimestriel détaillant les revenus générés sur la plateforme pour chaque partenaire-chauffeur. En émettant ce type de sommaire, nous éliminons pratiquement tous les risques de non-conformité fiscale.

Immatriculation du véhicule

Les propriétaires de licence de taxi doivent déboursier environ 911,57\$ par année pour immatriculer leur véhicule. Les partenaires-chauffeurs de PRT et les citoyens ordinaires déboursent de leur côté 262,82\$ pour immatriculer leur véhicule.

La différence entre les deux immatriculations est basée sur des calculs actuariels faits par la SAAQ et visant à déterminer la valeur des assurances qui devraient être déboursées par chaque type de conducteur par rapport au risque d'accident.

Pour assurer une équité entre les chauffeurs de taxi et les partenaires-chauffeurs de PRT il est important d'établir certains principes de base:

- L'immatriculation n'est pas par chauffeur, mais bien par voiture. Compte tenu des horaires des taxis, nous pouvons considérer que les voitures roulent environ 80 heures par semaine (plusieurs véhicules ont 2 conducteurs). Sachant que les chauffeurs de taxi travaillent de longues heures, le risque d'accident est donc plus élevé¹.

¹ <http://www.journaldemontreal.com/2015/10/08/les-taxis-impliqués-dans-plus-d'accidents-a-montreal>

- Il serait pertinent que des actuaires de la SAAQ effectuent des analyses détaillées pour bien établir la prime qui devrait être payée par les partenaires-chauffeurs des PRT, mais aux fins du projet pilote, voici ce que nous proposons:
 - Puisqu'ils conduisent en moyenne 70,000 km par année à des fins commerciales, les propriétaires de taxis paient en ce moment 650\$ de plus qu'un citoyen normal pour immatriculer leur véhicule.
 - Puisque le kilométrage effectué par une voiture qui fait du covoiturage urbain varie grandement, nous proposons une solution basée sur l'utilisation du véhicule.
 - Selon nos calculs, la différence de la prime de 650\$ équivaut à environ un sous par kilomètre parcouru. Puisqu'une course moyenne sur la plateforme Uber est de 7 km, nous suggérons une taxe spéciale de 0,07\$ par course qui sera dédiée au fonds d'assurance publique de la SAAQ et versé sur une base trimestrielle.

De cette manière, il y a aura équité entre un chauffeur de taxi et un partenaire-chauffeur de PRT et ce peu importe le nombre de kilomètres qu'ils parcourent annuellement.

Sécurité: mettre la sécurité au coeur du nouveau projet de loi

Vérification des antécédents criminels des partenaires-chauffeurs

Tous les partenaires-chauffeurs des PRT devraient faire l'objet d'une vérification d'antécédents criminels avant de pouvoir conduire sur la plateforme. Pour éviter d'engorger² les services de police locaux et pour réduire les coûts, des firmes privées approuvées devraient être autorisées à faire la vérification des antécédents.

²<http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/justice-et-faits-divers/201511/10/01-4919525-la-police-laisse-la-place-au-prive-pour-la-verification-des-casiers-judiciaires.php>

Uber effectue plus de 1 500 vérifications par mois et utilise présentement Garda, qui est une firme reconnue mondialement et qui est en charge des vérifications d'antécédents criminels des Forces armées canadiennes. Le temps moyen pour obtenir les résultats de l'enquête est de 24h.

Les chauffeurs de taxi devraient également pouvoir effectuer la vérification de leurs antécédents criminels dans le privé pour éviter les temps d'attente importants, qui varie présentement entre 4 et 5 semaines.

Les firmes privées effectuent les vérifications à partir des bases de données de la GRC. Le gouvernement devrait déterminer sur quelles bases de données il souhaite que les vérifications soient effectuées.

Vérification des dossiers de conduite

Cette mesure est unique à l'industrie du covoiturage urbain puisqu'elle n'est pas effectuée pour les chauffeurs de taxi.

La vérification serait faite par une firme privée (Garda) auprès de la SAAQ pour s'assurer que le partenaire-chauffeur a un bon comportement derrière le volant. Le partenaire-chauffeur ne pourrait joindre la plateforme Uber si plus de trois infractions mineures ou une infraction majeure figurent à son dossier.

Inspection des véhicules

Un projet pilote exigerait l'inspection des véhicules annuellement. Les partenaires-chauffeurs devraient garder en tout temps dans leur voiture la preuve que l'inspection du véhicule a été effectuée.

Étant donné que beaucoup de partenaires-chauffeurs n'effectuent que quelques courses par mois, le processus devrait être simple. Il ne faut pas perdre de vue que comparativement aux taxis, les voitures utilisées pour le covoiturage urbain ne roulent pas 24h sur 24h.

De plus, avec le système de notation, chaque course est en quelque sorte une inspection puisque l'utilisateur peut commenter la qualité de la voiture en tout temps et Uber peut bloquer l'accès du partenaire-chauffeur à la plateforme basé sur les commentaires reçus.

Assurance commerciale

Les PRT devraient détenir une police d'assurance commerciale couvrant chacune des courses effectuées sur leur plateforme. Les partenaires-chauffeurs devraient toujours détenir une police d'assurance personnelle standard.

Uber a collaboré avec Intact dans le but de développer une police d'assurance commerciale dédiée au covoiturage urbain. Cette police serait en vigueur à partir du moment où le partenaire-chauffeur accepte une course, jusqu'à ce qu'il dépose l'utilisateur à sa destination.

L'AMF devrait être mandatée dès que possible à faire l'analyse de la police d'assurance proposée par Intact.

Transparence de l'information

Les PRT devraient s'assurer que tous les échanges entre le partenaire-chauffeur et le client soient faits via l'application numérique. Chacune des courses devrait être suivie par GPS et l'enregistrement de ces courses devrait être conservé pour un minimum de 5 ans dans le but de pouvoir s'y référer en cas de problème.

Aucun paiement en argent comptant ne devrait être permis. Il est important de rappeler que les informations suivantes sont toujours disponibles dans l'application pour assurer la transparence et la sécurité de tous: nom et photo du partenaire-chauffeur, la marque du véhicule, le numéro de l'immatriculation et finalement le nom de l'utilisateur. De plus, le partenaire-chauffeur et l'utilisateur peuvent communiquer entre eux par téléphone ou message texte en tout temps, mais les numéros sont masqués pour assurer la protection des informations personnelles.

Le service à la clientèle

Grâce à la technologie, plusieurs entreprises se servent maintenant des consommateurs pour effectuer le contrôle de la qualité de leur service. Nous avons seulement à penser à Trip Advisor, eBay et autres.

Après chaque course, l'utilisateur des services de covoiturage urbain doit noter son chauffeur sur 5 étoiles et peut laisser des commentaires qui sont traités en moyenne en moins de six heures par notre équipe de support.

Il est important de rappeler que nous conservons un niveau de qualité exceptionnel par un suivi rigoureux des commentaires reçus, mais également par une formation continue auprès des partenaires-chauffeurs. De plus, si un partenaire-chauffeur accumule une moyenne de moins de 4.5 étoiles sur 5, nous lui donnons une formation adaptée et s'il ne peut améliorer sa performance sur une période d'un mois, il est exclu de la plateforme.

Considérations du marché: créer un marché compétitif et équitable au bénéfice des consommateurs

Permis de conduire (Classe 4C)

Tel que proposé par certains intervenants en Commission parlementaire au mois de février et mars dernier, nous suggérons que la Classe 4C soit abolie puisque cela ajoute des coûts supplémentaires aux chauffeurs de taxi, sans augmenter la sécurité des citoyens.

Nous suggérons plutôt qu'une vérification du dossier de conduite auprès de la SAAQ soit effectuée. Nous croyons qu'une telle vérification améliorerait davantage la sécurité des passagers comparativement à la Classe 4C.

Tel qu'expliqué préalablement, la très grande majorité des partenaires-chauffeurs utilisent la plateforme Uber à temps partiel. Le fait d'imposer une classe de permis spécial délivré par la SAAQ (tel que la Classe 4C), aurait pour effet de décourager grandement les partenaires-chauffeurs à tenter l'expérience du covoiturage urbain.

Il est bon de rappeler que plusieurs organismes qui offrent des accompagnements aux personnes avec les facultés affaiblies, telles que Tolérance Zéro et Point Zéro 8, ne demandent pas à leurs accompagnateurs de détenir une Classe 4C.

Le prix dynamique

La tarification dynamique pousse les prix à la hausse de façon temporaire afin d'encourager les partenaires-chauffeurs à se déplacer vers les endroits où la demande est plus forte. La tarification dynamique garde les délais d'attente pour une voiture à leur niveau le plus bas et contribue à la fiabilité des services.

Pour cette raison, le maintien des prix dynamiques est essentiel afin de pouvoir en tout temps offrir une course aux Québécois ayant besoin de se déplacer.

Par ailleurs, avant de commander une course, l'utilisateur doit confirmer à deux reprises qu'il accepte le prix dynamique. Il a évidemment le choix d'attendre et d'être averti lorsque le prix revient à la normale. Bien entendu, si le gouvernement a des propositions pour augmenter encore davantage la transparence concernant le prix, nous sommes disposés à en discuter.

Tout comme dans plusieurs États américains, les entreprises de covoiturage urbain pourraient mettre en place une limite au prix dynamique lorsque des événements de force majeure surviennent. Dans l'État de New York, si une crise survient, la limite du prix dynamique est fixée à 2x et tous les revenus supplémentaires générés par Uber sont versés à la Croix Rouge.

Les avantages exclusifs de l'industrie du taxi

Dans le but d'assurer une saine compétition avec l'industrie du taxi, nous suggérons une série d'exclusivités:

- Premièrement, les courses hélées sur la rue. Selon les chiffres de l'industrie, ces courses représentent près de 60% des courses effectuées à Montréal.
- Les postes d'attente, les voies réservées ou les téléphones dans les immeubles seront à l'exclusivité des taxis traditionnels.

- Finalement, les contrats gouvernementaux seraient offerts exclusivement aux taxis. Ces contrats représentent plus de 25% du chiffre d'affaires des taxis au Québec.

Ces règles permettraient à l'industrie du taxi traditionnel de bénéficier d'un marché réservé, sans compétition, tout en permettant aux services de covoiturage urbain d'opérer sur le territoire québécois.

Valeur des permis de taxis

Après avoir effectué plusieurs analyses, nous proposons la mise sur pied d'une étude pour un fonds de transition.

Contrairement à un fonds de compensation, le fonds de transition ne viserait pas le rachat des licences de taxi ou la suppression de ces licences du marché. Ce fonds servirait plutôt à aider à la transition de l'industrie du taxi. Cela signifierait que les détenteurs de licences de taxi continueraient à détenir leurs licences et à avoir le droit de les acheter ou de les vendre sur le marché secondaire.

Il est clair que l'établissement de ce fond d'aide devrait être étudié soigneusement. Des experts indépendants devraient identifier le niveau d'aide requis pour l'industrie du taxi en se basant sur l'impact réel des nouvelles alternatives de transport comme le covoiturage urbain.

Puisque la possible création d'un fonds de transition ne révoquerait pas les licences de taxi existantes, la création de ce fonds n'engendrerait pas de responsabilité financière pour le gouvernement et les dépenses ne devraient pas être cumulées dès la première année comme c'est le cas avec le rachat des licences de taxis.

Aux fins de cette commission, voici la proposition préliminaire que nous souhaitons faire:

Le financement de ce fonds comprendrait deux sources majeures :

- Premièrement, avec l'installation des MEV dans les taxis, le gouvernement pourra récupérer environ 75 millions de dollars par année.
- Pour venir compléter le tout, le gouvernement pourrait décider d'établir une taxe spéciale à durée déterminée sur toutes les courses de transports rémunérés, incluant le taxi traditionnel et le covoiturage urbain.
- Sur une période de 5 ans, le gouvernement pourrait donc attribuer plusieurs centaines de millions au fond de transition.

Grâce aux nombreuses données générées par nos systèmes, nous pourrions participer à l'étude de ce fond de transition pour bien comprendre les impacts réels de notre présence sur le marché du taxi traditionnel. De plus, grâce au MEV le gouvernement aura également accès aux données exactes de l'industrie du taxi permettant l'établissement d'un fond de transition parfaitement corrélé au marché actuel.

Par ailleurs il est important de rappeler que l'étude sur la création d'un fonds de transition n'est pas une raison de retarder ou d'empêcher une réforme réglementaire permettant le covoiturage urbain. En fait, à New South Wales en Australie, bien que le gouvernement étudie la possibilité de mettre en place un fonds de transition de 250 millions \$ pour l'industrie du taxi, les mesures intérimaires permettant le covoiturage urbain ont déjà été votées.

Audit

Détailler le processus d'audit gouvernemental des services de covoiturage

Les services de covoiturage urbain, comme Uber, seraient accrédités par la province. Le service de covoiturage urbain s'assurera qu'aucun partenaire chauffeur ou véhicule ne puisse accéder au réseau de covoiturage urbain sans répondre à toutes les exigences.

Un registre des partenaires-chauffeurs et des véhicules serait conservé numériquement et mis à la disposition de la province dans le cadre de vérifications.

Lorsque la province ferait des vérifications, le service de covoiturage urbain fournirait une liste anonyme de tous les partenaires-chauffeurs et/ou des véhicules autorisés à opérer sur la plateforme numérique. La province pourrait demander l'accès aux profils complets des partenaires-chauffeurs et/ou véhicules à partir d'un échantillon aléatoire sélectionné à partir de la base de données. La province, et non pas le service de covoiturage urbain, sélectionnerait les partenaires-chauffeurs et/ou les véhicules qu'elle souhaite vérifier, ce qui assurerait l'intégrité de la vérification.

La province pourrait également examiner un échantillon des documents conservé par le service de covoiturage urbain afin d'assurer leur conformité aux autres exigences de la loi.

L'application du règlement pourrait également être assurée à l'aide de comptes factices mis à la disposition des vérificateurs qui pourraient effectuer des courses à des fins de conformité. Les partenaires-chauffeurs ne sauraient pas qui commande la course lorsqu'ils recevront ce type d'appel.

Pause temporaire de nos opérations

Finalement, dans l'éventualité où le gouvernement acceptait de discuter des propositions faites aujourd'hui et de considérer certains amendements, nous annonçons que nous serions prêts à suspendre nos opérations le temps nécessaire pour mettre en place ce projet pilote.

Nous croyons que la proposition de ce projet pilote démontre notre profond désir de trouver une solution innovante tout en établissant un système équitable pour tous les joueurs. Le projet pilote proposé pourrait être mis en place par quelques amendements clés au projet de loi 100, et ce sans retourner à la planche à dessin.

Conclusion

En terminant, au cours des dernières semaines, nous avons beaucoup réfléchi, nous avons fait beaucoup d'analyses et avons consulté plusieurs experts. Nous croyons qu'en versant plusieurs millions par année en frais administratifs au gouvernement, en déboursant des sommes importantes à la SAAQ, en chargeant la TPS et la TVQ dès le premier dollar généré et en proposant l'étude d'un fond de transition, nous démontrons notre bonne foi et cherchons réellement des compromis. Nous croyons au Québec moderne, ouvert à l'innovation et nous souhaitons ardemment poursuivre nos opérations ici.

Points de contact

Pour de plus amples informations, communiquez avec:

Xavier Van Chau

Directeur des affaires publiques, Uber Canada

xvc@uber.com

Jean-Christophe de Le Rue

Associé senior aux communications, Uber Canada

jcdlr@uber.com