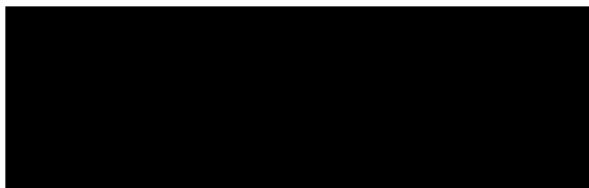




Québec, le 10 juin 2019



La présente donne suite à votre demande d'accès à l'information reçue le 9 mai 2019, par laquelle vous souhaitez obtenir les documents suivants :

*« Tout document, étude ou mémoire concernant les hypothèses, projections ou analyses d'impact à propos du futur de l'industrie du taxi, son chiffre d'affaires, sa fiscalité, sa modernisation et les compensations à lui accorder pour les années 2013 à aujourd'hui. »*

Conformément à l'article 47 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (chapitre A-2.1) («la Loi sur l'accès»), nous vous informons du résultat des vérifications effectuées dans le cadre du traitement de votre requête.

D'abord, nos recherches ont permis de retracer un mémoire déposé par un organisme sans but lucratif lors des auditions publiques de la commission des transports et de l'environnement portant sur le projet de loi n° 100. Vous trouverez en pièce jointe une copie de ce document.

Quant aux autres documents en notre possession, ils ne peuvent vous être transmis. Deux documents contiennent essentiellement des avis produits par le Ministère, protégés en vertu des articles 37 et 33 de la Loi sur l'accès, alors que d'autres ont été produits ou relèvent de la compétence du ministère des Transports (MTQ). Comme prévu à l'article 48 de la Loi sur l'accès, nous vous fournissons les coordonnées de la responsable de l'accès aux documents au sein du MFQ advenant qu'il vous soit nécessaire de communiquer elle :

Ministère des Transports du Québec  
Madame Ralitsa Dimova  
700, boul. René-Lévesque Est, 29<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1  
Téléphone : 418 646-0160  
Télécopieur : 418 643-9014  
Courriel : [lai@transports.gouv.qc.ca](mailto:lai@transports.gouv.qc.ca)

...2

Finalement, nous avons recensé des documents relatifs à des mémoires soumis au Conseil des ministres sous le précédent gouvernement. Les ministres signataires n'étant plus en fonction, nous vous référerons au responsable de l'accès à l'information du Secrétariat du Conseil exécutif si vous souhaitez obtenir de plus amples précisions quant à ces documents. Vous pouvez le contacter aux coordonnées suivantes :

Secrétariat du Conseil exécutif  
Monsieur Marc-Antoine Adam  
835, boulevard René-Lévesque Est, bureau 2.03  
Québec (Québec) G1A 1B4  
Téléphone : 418 643-7355  
Télécopieur : 418 644-2496  
Courriel : mce.accesmce@mce.gouv.qc.ca

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

Je vous prie de recevoir, [REDACTED] l'expression de mes sentiments distingués.

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

Marie-Claude Lajoie  
Responsable de l'accès aux documents

---

## AVIS DE RE COURS

---

Suite à une décision rendue en vertu de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*.

### RÉVISION

#### a) Pouvoir

L'article 135 de la loi prévoit qu'une personne, dont la demande écrite a été refusée en tout ou en partie par le responsable de l'accès aux documents ou de la protection des renseignements personnels, peut demander à la Commission d'accès à l'information de réviser cette décision.

La demande de révision doit être faite par écrit; elle peut exposer brièvement les raisons pour lesquelles la décision devrait être révisée (art. 137).

L'adresse de la Commission d'accès à l'information est la suivante :

#### Québec

575, rue Saint-Amable, bureau 110  
Québec (Québec)  
G1R 2G4  
Téléphone : 418 528-7741  
Télécopieur : 418 529-3102

#### Montréal

500, boulevard René-Lévesque Ouest, bur. 18.200  
Montréal (Québec)  
H2Z 1W7  
Téléphone : 514 873-4016  
Télécopieur : 514 844-6170

#### b) Motifs

Les motifs relatifs à la révision peuvent porter sur la décision, sur le délai de traitement de la demande, sur le mode d'accès à un document ou à un renseignement, sur les frais exigibles ou sur l'application de l'article 9 (notes personnelles inscrites sur un document, esquisses, ébauches, brouillons, notes préparatoires ou autres documents de même nature qui ne sont pas considérés comme des documents d'un organisme public).

#### c) Délais

Les demandes de révision doivent être adressées à la Commission d'accès à l'information dans les 30 jours suivant la date de la décision ou de l'expiration du délai accordé au responsable pour répondre à une demande (art. 135).

La loi prévoit spécifiquement que la Commission d'accès à l'information peut, pour motif raisonnable, relever le requérant du défaut de respecter le délai de 30 jours (art. 135).

### APPEL DEVANT LA COUR DU QUÉBEC

#### a) Pouvoir

L'article 147 de la loi stipule qu'une personne directement intéressée peut porter la décision de la Commission d'accès à l'information en appel devant trois juges de la Cour provinciale, sur toute question de droit ou de compétence. Cet appel ne peut toutefois être porté qu'avec la permission d'un juge de la Cour provinciale. Ce juge accorde la permission s'il est d'avis qu'il s'agit d'une question qui devrait être examinée en appel.

#### b) Délais et frais

L'article 149 prévoit que la requête pour permission d'appeler doit être déposée au greffe de la Cour provinciale, à Montréal ou à Québec, dans les 30 jours de la décision, après avis aux parties et à la Commission d'accès à l'information. Les frais de cette demande sont à la discrétion du juge.

#### c) Procédure

L'appel est formé, selon l'article 150 de la loi, par dépôt auprès de la Commission d'accès à l'information d'un avis à cet effet signifié aux parties dans les 10 jours qui suivent la date de la décision qui l'autorise. Le dépôt de cet avis tient lieu de signification à la Commission d'accès à l'information.

---





# Un nouveau modèle pour le taxi au Québec

Mémoire présenté aux auditions publiques de la Commission des transports et de l'environnement portant sur le projet de loi n° 100



Mai 2016





# Table des matières

<b>Sommaire</b> .....	3
<b>Présentation du CPCDIT</b> .....	4
<b>Le transport par taxi au Québec</b> .....	5
L'industrie du taxi, un phénomène étatique .....	5
L'importance économique de l'industrie québécoise du taxi .....	6
Les efforts faits par l'industrie jusqu'à ce jour et la concordance avec le principe du projet de loi n° 100 .....	8
<b>Pourquoi gérer l'offre de transport rémunéré de personnes?</b> .....	11
Stabilité du service .....	11
La sécurité de la clientèle du taxi .....	12
Responsabilité de l'État envers la loi et l'industrie .....	13
<b>Les effets du transport illégal au Québec</b> .....	15
Précarisation des emplois et impacts sociaux .....	15
Activité économique .....	15
Évasion et pertes fiscales évitées .....	16
<b>Le projet de loi n° 100</b> .....	18
Maintien du système .....	18
Flexibilité .....	19
Poursuite de la modernisation .....	20
Un projet de loi rassembleur .....	21
Cartographie d'un débat animé .....	21
<b>Pour une sortie de crise complète</b> .....	23
Encadrement de l'industrie .....	23
Développement de l'industrie .....	24
Lutte au transport illégal .....	25
<b>Un nouveau modèle fidèle aux priorités gouvernementales</b> .....	27
Annexe 1 .....	30
Annexe 2 .....	33
Annexe 3 .....	37
Annexe 4 .....	40



# 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 et auditions publiques sur le projet de loi n° 100, *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi*, le CPCDIT soumet un mémoire comprenant ses observations quant aux nouvelles propositions législatives, ses positions par rapport à celles-ci, et, plus largement, sa vision globale de l'industrie de taxi au sortir de la crise qui nous affecte depuis près de deux ans.

Le présent mémoire cherche à réitérer certaines réalités économiques de l'industrie, à expliciter le rôle de la gestion de l'offre dans le secteur du transport par taxi et à mettre en évidence les effets du transport illégal sur les routes du Québec. Dans un second temps, il présente son appréciation du projet de loi n° 100 et propose, à la lumière de tous les éléments étudiés jusqu'à maintenant, des recommandations visant l'encadrement, le développement et le contrôle de l'industrie afin de faire du projet de loi, une loi qui soit exhaustive et rigoureuse.

Le document s'articule autour d'une vision positive de la position tenue par le gouvernement avec le dépôt d'un projet de loi dont le principe fondamental est le maintien d'un seul régime juridique applicable à tous les services de transport par taxi et ainsi de favoriser une saine concurrence. Le CPCDIT, avec ce mémoire, souhaite aussi faire état de sa volonté profonde de participer à l'amélioration du service tel qu'il pourra être rendu dans ce nouveau modèle québécois. Pour cela, il comporte de nombreuses observations en vue de l'amélioration des services offerts aux usagers, de la sécurité, de l'environnement d'affaires et de l'équité des règles.

Par son travail, le gouvernement a jusqu'ici réussi à mettre en place un nouveau modèle sensé économiquement et conscient des obligations qu'il entretient par rapport au principe de l'État de droit. Le modèle proposé est moderne, novateur et équitable. Tous ces éléments font du projet de loi n° 100 un projet de loi exemplaire qui démontre le sérieux du gouvernement dans l'atteinte de ses priorités économiques.



# 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.

Les tumultes des deux dernières années ont permis au CPCDIT de réaffirmer son rôle de leader provincial en termes de développement de l'industrie. En s'assurant de maintenir un dialogue continu avec le gouvernement et les autorités concernées, il a permis de faire cheminer le Québec vers ce qui se présente progressivement comme un nouveau modèle équitable pour le transport par taxi au Québec.

Le CPCDIT est donc un acteur de premier plan. Des 8 300 permis de taxi au Québec, il en représente près de 70 %, soit environ 6 000. Si cela fait du CPCDIT l'interlocuteur principal du gouvernement concernant la présente réforme qui touche l'industrie du taxi, cela lui donne également une responsabilité en vue de la modernisation du service. Le Comité prendra volontiers les moyens pour accomplir ce nouveau devoir.



# Le transport par taxi au Québec

## L'industrie du taxi, un phénomène étatique

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 des 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 encore aujourd'hui 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, par le passé, 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 jusqu'à aujourd'hui 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, 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. Dans les derniers mois, nous avons pu constater que les pouvoirs de contrôle routier conférés à ces organismes étaient inefficaces pour assurer le respect du cadre en place pour structurer l'industrie. Il est manifeste, au terme de cette saga politique d'importance, que le manque de mordant de la



loi a permis l'émergence d'une problématique majeure. Nous croyons cependant que les principes annoncés dans le projet de loi n° 100 permettront de corriger les lacunes sur ces points. Cela est une bonne nouvelle pour le Québec et pour le respect de l'État de droit.

## L'importance économique de l'industrie québécoise du taxi

Le dépôt de ce projet de loi vient donc à point pour l'industrie du taxi. Effectivement, si la présence médiatique du sujet est aussi importante, c'est sans doute en partie parce que l'importance de l'industrie touchée 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 lors des travaux parlementaires tenus en février dernier.

Ce sont donc 20 600 titulaires de permis de chauffeurs de taxi, s'étant jusqu'à maintenant conformés aux lois et règlements, qui agissent 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 service 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 \$<sup>1</sup>.

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 \$. La valeur des permis de taxi varie 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

---

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



## Un nouveau modèle pour le taxi au Québec

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 est encore aujourd'hui, malgré le dépôt du projet de loi n° 100, affaiblit considérablement la valeur des permis, entraînant les effets néfastes que nous pouvons fort bien imaginer pour les détenteurs de ces permis.

L'industrie du taxi enrichit donc la collectivité québécoise par son activité économique. En effet, elle investit ici et elle dépense ici. C'est une industrie d'ici qui contribue à la richesse collective.

Ajoutons au portrait économique à considérer également, l'impact fiscal du transport illégal au travers de ce secteur d'activités. Il a été estimé que les activités de transport illégal auxquelles se livraient Uber et ses chauffeurs complices engendraient des pertes fiscales annuelles de plus de 20 millions de dollars par an. Le modèle qui est donc rejeté par le gouvernement n'est pas celui de l'innovation technologique, mais bien le modèle d'affaires opaque et clandestin que cherchait, et cherchera encore, à nous imposer Uber.

Dans un autre ordre d'idées, et il en a été question de nombreuses fois au fil du présent débat, les chauffeurs s'étant procurés ces permis se sont assurés légalement l'accès à un emploi fiable et de qualité, en procédant à des investissements importants dont le faible risque repose sur la certitude que l'État de droit sera maintenu au Québec. Ils ne sont d'ailleurs pas les seuls au Québec à devoir posséder un permis pour travailler, comme dans le secteur de la construction. Ces chauffeurs ont un droit à la propriété de ces permis de taxi qui se doit d'être respecté. L'inverse, la légalisation du transport par taxi illégal aurait été un rejet du principe fondamental de notre fonctionnement social, soit le droit de propriété en tant que tel. Une expropriation forcée, en somme.

À la lumière de l'importance économique de l'industrie dont il est ici question, et de l'ampleur des enjeux en cause, il est donc évident que par le dépôt du projet de loi n° 100, le gouvernement du Québec démontre son réel engagement à prendre les moyens nécessaires pour assurer la stabilité de l'économie et la saine gestion des finances publiques. Aux yeux du CPCDIT, son engagement à faire respecter les lois et le droit de propriété des permis contribuera sans doute à la crédibilité économique du Québec comme province.



## Les efforts faits par l'industrie jusqu'à ce jour et la concordance avec le principe du projet de loi n° 100

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 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. Les règlements actuels permettent d'éviter les cas où un fournisseur de transport actuellement illégal vend son service à sa clientèle à l'aide de véhicules désuets et dangereux servant occasionnellement au transport par taxi, et le CPCDIT est rassuré de voir que le principe du projet de loi n° 100 réitère les exigences actuelles.

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. Dans l'ensemble du Québec, en 2016, l'industrie du taxi réalise plus de 70 % des déplacements publics des personnes handicapées admises au transport adapté, ce qui représente 5,5 millions de déplacements, dans une seule année. À Montréal, cette industrie assume plus de 88 % de ces déplacements. Le taxi offre un service



## Un nouveau modèle pour le taxi au Québec

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. Comme nous le mentionnerons également plus loin dans ce mémoire, le CPCDIT est heureux de voir le projet de loi n° 100 inscrire ce concept dans la Loi.

À ce titre, le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie de taxi accueille favorablement l'article 13 du projet de loi n° 100 qui prévoit « *qu'un titulaire de permis d'intermédiaire en service de transport par taxi doit [...] prendre un règlement sur les normes de comportement et d'éthique auquel il doit se soumettre et que doivent aussi respecter les titulaires de permis de propriétaires de taxi et les titulaires de permis de chauffeur de taxi à qui il fournit des services* ».

Cependant, cette mesure omet d'inclure les chauffeurs de taxi indépendants, soit ceux qui ne sont reliés à aucun intermédiaire. Le CPCDIT croit qu'il serait important, en vertu des principes ainsi ajoutés à la Loi, de prendre également les moyens afin d'assurer que tous les titulaires de permis de propriétaire de taxi soient liés à un intermédiaire. Cela permettrait sans doute de favoriser l'encadrement uniforme de l'industrie au Québec et conséquemment de mieux contrôler la qualité du service à la clientèle.

D'autre part, les véhicules hybrides et électriques atteignent aujourd'hui près de 40 % de la flotte, voire une proportion équivalente à près de l'ensemble de la flotte automobile dans certaines régions, comme Sherbrooke ou La Baie. L'industrie du taxi légal est donc l'interlocuteur principal du gouvernement concernant l'électrification du transport rémunéré de personnes.

En termes de mobilité durable, il est important de noter que l'industrie a déjà un très bon dossier. Sur ce point, les nouvelles dispositions législatives mises en place par les articles 5 et 53 qui permettront vraisemblablement de rendre permanents les éléments légaux mis en place par le projet pilote favorisent les services de transport par taxi électrique. L'industrie du taxi croit que par des projets de ce type, les services peuvent être réformés et améliorés raisonnablement tout en respectant l'encadrement légal nécessaire au bon fonctionnement des services dans une perspective plus large.



## Un nouveau modèle pour le taxi au Québec

Cela dit, il y aura tout de même nécessité, sur cet élément, que tout nouveau projet s'inscrivant dans les dispositions cherchant à favoriser le transport par taxi électrique, soit rigoureusement étudié. Le CPCDIT croit donc que l'approbation de nouveaux projets de transport par taxi électrique devrait être conditionnelle à la tenue de consultations publiques de la Commission des transports et de l'environnement ayant la mission de statuer dans de tels cas.

Enfin, répétons-le, plusieurs croiront à tort qu'Uber a inventé le principe d'application mobile pour la commande de taxi. Or, 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.

Cela dit, le besoin est, nous croyons, avéré, en faveur d'une application mobile qui soit fonctionnelle à l'échelle provinciale. Le CPCDIT propose donc au gouvernement de participer, avec les fonds de 25 millions annoncés pour le développement de l'industrie, à la mise en place d'une application mobile provinciale. Des annonces publiques sont d'ailleurs imminentées à ce sujet.

Le CPCDIT s'engage à travailler avec acharnement afin de moderniser l'industrie en harmonie avec les autorités gouvernementales pour fournir, en vertu de ce nouveau modèle pour le transport par taxi désormais proposé, le service que les Québécois méritent.



# **Pourquoi gérer l'offre de transport rémunéré de personnes?**

Le projet de loi n° 100, dans son tout premier article, réitère la nécessité « *d'assurer une gestion de l'offre de service* ». De l'avis du CPCDIT, le gouvernement prend une direction pleine de sagesse en réaffirmant ce principe situé à la base de toute industrie orientée vers la stabilité de l'offre de service, plutôt que vers le profit pur et simple.

Si pour certains, la gestion de l'offre est un frein à l'amélioration du service offert, les différentes consultations publiques et le débat public qui a occupé l'attention de tous dans les derniers mois auront permis de démontrer que bien au contraire, elle est une façon d'assurer un service stable et prévisible, équitable et des emplois de qualité.

Il est clair également que l'encadrement du système, plutôt que de freiner le progrès de l'industrie, permet aux autorités de diriger son développement. C'est ce que nous permettent de constater les multiples dispositions en faveur de l'amélioration des services inscrits dans le projet de loi n° 100.

Il est donc de mise de rappeler que la gestion de l'offre permet principalement d'assurer la rentabilité, et par le fait même la stabilité, du service offert. Par ailleurs, pour des questions de sécurité, le maintien du cadre en place actuellement est crucial. Finalement, face à une population importante de détenteurs de permis, le gouvernement entretient certaines responsabilités évidentes.

## **Stabilité du service**

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



## Un nouveau modèle pour le taxi au Québec

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.

Le principe du projet de loi n° 100 démontre la compréhension du gouvernement de cette réalité d'importance pour une société développée comme la nôtre.

### 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 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



## Un nouveau modèle pour le taxi au Québec

mécaniques qui seront désormais obligatoires une 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. Encore une fois, le projet de loi n° 100 ne modifie pas ces aspects de la Loi et permettra visiblement de maintenir les hauts standards sécuritaires s'appliquant à toute l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile.

### 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, 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 administratifs 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 leur 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, était toute simple; faire valoir son statut d'État de droit et faire respecter la loi une bonne fois pour toutes. Le projet de loi n° 100, dans sa forme actuelle, permettra au gouvernement de remplir son rôle à cet effet.



## Un nouveau modèle pour le taxi au Québec

La solidité du gouvernement, qui n'a pas plié devant les intérêts économiques d'une compagnie étrangère, lui évite aujourd'hui d'avoir à assumer les coûts de réparations de dommages qui se seraient imposés s'il avait brisé, 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.

En ce sens, le projet de loi n° 100 permet sans doute, aux citoyens, de garder confiance en leurs institutions.



# **Les effets du transport illégal au Québec**

## Précarisation des emplois et impacts sociaux

Il en aura été question tout au long du débat public mené durant les derniers mois, 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 laissait inutilement près de 20 600 emplois en proie au capitalisme sauvage et hors-la-loi mené par l'entreprise étrangère.

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 incertaines jusqu'à la sanction du projet de loi n° 100, 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 ont été laissés jusqu'à maintenant, 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 technologiques* » que certains continueront de réclamer malgré tout?

## Activité économique

Si ce risque inutile, en plus d'être incohérent avec les priorités actuelles du gouvernement et injustifiable économiquement, et vraisemblablement écarté, il importe de rappeler que la tolérance à l'endroit d'Uber et de son modèle d'affaires, prédateur au Québec, représente une perte d'activité économique potentielle de près de 125 M \$.

Effectivement, Uber conserve de 20 à 25 % de la valeur de chaque course qui est effectuée par ses chauffeurs. Dans l'éventualité où son modèle aurait remplacé le système de transport par taxi au Québec, cela aurait induit, pour une industrie



générant un chiffre d'affaires de 500 M \$ annuellement, une valeur de 125 M \$ 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.

Le projet de loi n° 100 nous permettra donc d'éviter d'avoir à importer techniquement les services de répartition d'appels de taxi des Pays-Bas, et ce, tel qu'il l'est envisagé, sans avoir à se priver du bénéfice que constitue effectivement une application mobile pour faire la répartition des demandes de transport. Plusieurs organisations québécoises ont déjà démontré leur capacité à fournir ce genre de services.

Évidemment, donc, 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.

En vertu de cette lecture économique, il est donc facile de comprendre la décision du gouvernement du Québec d'adopter un cadre réglementaire modernisé certes, mais rejetant le modèle d'affaires que la multinationale milliardaire cherchait à imposer.

### Évasion et pertes fiscales évitées

Finalement, les activités menées par un transporteur illégal ne sont soumises à aucune règle fiscale que ce soit. Les pertes fiscales engendrées par la tolérance de ces types de services sont énormes et le nouvel encadrement en prend acte en augmentant considérablement les peines imposées en cas de non-respect de la loi.

Nous croyons qu'avec le nouveau cadre proposé, le gouvernement prend les moyens nécessaires pour éviter les 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 \$ annuellement que le gouvernement pourra préserver.

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 aurait été curieux de le voir 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 de l'industrie du taxi.



## Un nouveau modèle pour le taxi au Québec

Déjà à l'heure actuelle, les pertes fiscales engendrées par les activités d'Uber au Québec sont estimées à plus de 20 M \$ par an. Il est donc urgent pour le gouvernement de mettre un terme à ce type d'activité commerciale clandestine en adoptant le projet de loi n° 100.

En somme, par le dépôt de ce projet de loi, le gouvernement envoie donc un signal cohérent quant à sa rigueur sur la perception des taxes et impôts que le gouvernement envoie à l'ensemble de la société. Cette prise de position sur cet enjeu très controversé démontre le sérieux du gouvernement dans ses objectifs de saine gestion des finances publiques.



# Le projet de loi n° 100

Au terme de nombreuses consultations parlementaires, d'une réflexion collective ayant animé le débat public comme on ne le voit que rarement et de nombreux tumultes à saveur politique, économique et même judiciaire, le gouvernement du Québec a présenté, en date du 12 mai dernier, son projet de loi n° 100, *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi*.

Ce projet de loi maintient d'emblée le principe d'un seul régime juridique applicable aux services de transport par taxi.

Le CPCDIT croit que le gouvernement aborde la résolution du conflit qui tourmente le Québec depuis plusieurs mois dans un esprit marqué de la sagesse et de la rationalité dont il est chargé de faire preuve.

## Maintien du système

Le maintien d'un seul régime juridique applicable pour le transport par taxi permet d'assurer la rentabilité de l'industrie et, par le fait même, d'assurer la stabilité du service offert à la population.

Le maintien du système représente donc, tel qu'il a été développé dans les sections précédentes, le maintien de quelque 20 600 emplois de qualité, stables et dont la main-d'œuvre est dans bien des cas vulnérable.

En plus de bénéfices économiques directs que nous promet le projet de loi n° 100, son dépôt réitère également le caractère fondamental du Québec comme État de droit dans lequel la loi a préséance et dans lequel le développement en tout genre doit être fait en accord avec les principes législatifs en place. Le caractère même du projet de loi et le contexte ayant mené à ce processus législatif qui s'amorce démontrent d'autant plus la capacité de l'État à réagir aux changements qui s'opèrent sans cesse dans notre société.

Cela dit, réitérer la primauté de l'État de droit ne signifie pas automatiquement l'embourbement dans un statu quo borné. Le projet de loi n° 100 démontre très bien tous ces éléments en lançant un message très fort à l'endroit des acteurs économiques qui croient pouvoir bafouer les lois et imposer leurs volontés aux



## Un nouveau modèle pour le taxi au Québec

Québécois en faisant fi de leurs responsabilités corporatives, tout en apportant une flexibilité nouvelle qui sera sans doute bénéfique pour le Québec, à la lumière de ce que devient l'industrie du transport rémunéré de personnes.

### Flexibilité

Ainsi, la flexibilité nouvelle que nous permettra le nouveau modèle québécois pour le transport par taxi nous laisse entrevoir un service bonifié et apte à poursuivre continuellement sa modernisation, sans toutefois être forcé de faire place à une concurrence déloyale ou à des services amateurs.

En termes de flexibilité, l'article 8 du projet actuel prévoyant la possibilité pour les intermédiaires de fournir des services de taxi-partage est un pas très pertinent vers le développement de la mobilité durable. L'orientation prise par le gouvernement en la matière, à savoir de pouvoir partager légalement le coût d'une course, est clairement à l'avantage de la clientèle. Les moyens technologiques dont nous disposons aujourd'hui permettront très rapidement aux organisations crédibles de l'industrie de fournir des services de cette nature et cette nouvelle flexibilité sera sans aucun doute appréciée.

De la même manière, l'article 18 prévoyant la modulation des tarifs induit une nouvelle flexibilité dans l'industrie qui permettra, si l'on se fie au principe économique de l'offre et de la demande, d'assurer un service plus en phase avec le besoin de la population. Cela est certainement une amélioration de la Loi qui augmentera la qualité du service.

L'augmentation potentielle de la flexibilité résultant de la réduction du nombre d'agglomérations dans l'univers des services de transport par taxi pourrait toutefois se révéler un facteur de frictions importantes dans l'industrie. La concertation et une consultation publique seront absolument nécessaires.

Nous croyons donc que le système ainsi envisagé permettra de sortir le Québec d'une impasse que plusieurs prétendaient être insolvable dans le maintien du système cadre juridique applicable unique.

Il semble logiquement que dans son ensemble, la flexibilité nouvelle qu'apportera l'adoption du projet de loi n° 100, constituera un avancement considérable pour l'industrie du transport par taxi.



## Poursuite de la modernisation

D'autre part, le nouveau modèle s'appuyant sur une définition très claire de ce que sont les services de transport par taxi, par rapport aux services de covoiturage vient également dénoncer, d'une manière très officielle, l'hypocrisie de ceux qui cherchaient à définir leurs services illégaux comme urbains ou encore comme relevant de l'économie du partage.

Comprendons bien, le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie de taxi vise effectivement le développement. En départageant taxi et covoiturage, le projet de loi n° 100 donnera les moyens à l'industrie de croître, de se moderniser adéquatement. En ce sens, il est évident que le projet de loi permettra à l'industrie de procéder à des avancées significatives. Le cadre actuellement prévu donne l'oxygène nécessaire à la croissance de l'industrie, dans l'intérêt du consommateur.

Les dispositions législatives prévoyant d'ailleurs le versement de droits annuels au Fonds des réseaux de transport terrestre pointent également vers une ère nouvelle pour le développement d'une industrie qui demeure légale et raisonnablement encadrée.

Par ailleurs, le CPCDIT croit que la véritable économie du partage, dans le domaine du transport pour le cas qui nous concerne, pourra dorénavant être sincèrement développée au bénéfice de tous. Par les dispositions que le projet de loi n° 100 apporte, ce concept nouveau et très intéressant pourra être réellement apprécié, et départagé de ce qu'est le service commercial qui aura toujours sa place, maintenant que les balises sont placées pour en écarter les services capitalistes et prédateurs de sa définition qui était jusqu'ici imprécise.

En ce sens, la création d'un chantier sur la question de l'économie du partage récemment annoncée par le premier ministre est d'ailleurs bien reçue par le CPCDIT. Cela dit, qui dit économie du partage doit vraiment parler d'économie du partage. Nous joignons en annexe 4 ce qu'est vraiment l'économie du partage.

## Un projet de loi rassembleur

Les réactions au dépôt de ce projet de loi sont très démonstratives. S'il est vrai qu'il n'y a pas consensus sur la question, il demeure néanmoins que deux groupes



d'opposition parlementaire sont en faveur du principe du projet de loi. Ce genre de réaction à un projet de loi du gouvernement est notable.

En effet, le Parti Québécois s'est dit heureux « *qu'il y ait une seule loi qui s'applique à tous les travailleurs* » et les représentants de Québec solidaire ont souligné que le gouvernement s'était rangé « *du côté de la raison* ». La joute politique étant ce qu'elle est, ces démonstrations d'appui de l'opposition permettent de comprendre que le projet de loi va dans la bonne direction.

Finalement, les résultats d'un sondage mené pour le compte du CPCDIT démontrent très clairement la pertinence du principe du projet de loi n° 100 pour la population du Québec. En effet :

- 86 % des Québécois considèrent que « *les fournisseurs de services de transport de personnes par automobile doivent respecter les mêmes règles en matière de tarification, de sécurité, de permis, de formation et de paiement des taxes et des impôts* »;
- 86 % des Québécois considèrent qu'il « *est du rôle de l'État d'assurer le respect de la réglementation concernant les permis, la formation et la sécurité des services de transport de personnes par automobile* »;
- 90 % des Québécois considèrent que « *tous les fournisseurs de services de transport de personnes par automobile doivent respecter une tarification connue d'avance par la clientèle pour s'assurer que le coût d'une course est prévisible* ».

Le projet de loi qui est sur la table, quoi qu'en diront ses détracteurs, est très près d'atteindre le consensus, phénomène qu'il est extrêmement rare de voir poindre en démocratie.

### Cartographie d'un débat animé

Bien qu'il n'y ait pas consensus absolu autour de cette question, il nous est possible de bien identifier les acteurs des deux camps, afin de mieux saisir la portée du débat.

D'un côté, on retrouve principalement l'industrie du taxi, dont le CPCDIT se veut le principal porte-parole, mais qui demeure représentée par de nombreux groupes. Ces organisations insistent sur le maintien d'un système équitable, respectueux des investissements réalisés et axé sur la modernisation dans l'intérêt de la clientèle. Dans ce camp qui appuie présentement le principe du projet de loi



## Un nouveau modèle pour le taxi au Québec

n° 100, nous retrouvons notamment le Regroupement des intermédiaires de taxi de Québec, le Regroupement des travailleurs autonome – Métallos, l'Association Haïtienne des Travailleurs du Taxi et le Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal, pour ce qui est des organisations qui participeront de vive voix à cette commission parlementaire.

Nous pouvons également inclure sans hésitation les usagers du taxi qui sont soucieux de pouvoir bénéficier d'un service fiable, stable, sécuritaire et légalement régi. Ceci est particulièrement vrai dans le secteur du transport adapté et pour les personnes à mobilité réduite. Ceux-ci sont en mesure de comprendre que le cadre légal existant autour de l'industrie du taxi assure une qualité de service et un prix raisonnablement établi.

De l'autre côté du spectre, nous retrouvons notamment l'entreprise Uber, qui, sans surprise, adoptera encore l'attitude arrogante qui fait sa signature dans tous les états où elle fait face à des gouvernements qui se tiennent debout devant elle. Celle-ci cherche d'une façon ou d'une autre à imposer son modèle en faisant fi des lois et règlements applicables et impose aux législatures où elle s'installe des dommages économiques considérables. L'appuient dans sa démarche, les chambres de commerce, certains représentants du patronat et certains groupes de réflexion, qui voient dans son application mobile le tournant vers l'économie numérique.

Cela dit, ceux-ci oublient que le développement économique, même numérique et aussi attrant soit-il, ne peut se faire en contradiction avec la loi et en affectant négativement l'emploi. Ils comprennent mal les conséquences économiques qu'aurait pour effet de laisser tomber les lois au profit des multinationales milliardaires, autant que l'impact négatif de pertes d'emplois. À ce sujet, nous exprimons notre étonnement que des organisations supposément sérieuses appuient ainsi l'illégalité, l'évasion fiscale et favorisent la perception que l'illégalité est payante. Par ailleurs, le respect des investissements semble un enjeu oublié par ces acteurs, bien que ce soit la base de l'entrepreneurship. Nous pouvons finalement placer les jeunes libéraux dans le camp de ceux qui ont encore une certaine classe à suivre en économie.



# **Pour une sortie de crise complète**

À la lumière des constats précédemment explicités et du débat ayant eu cours durant les derniers mois, il nous apparaît évident que la réforme de la Loi actuellement envisagée doit se faire en suivant trois grands principes, soit ceux de l'encadrement de l'industrie, de son développement et de la lutte au transport illégal.

## **Encadrement de l'industrie**

Le CPCDIT propose donc, à la lumière de ce que prévoit le projet de loi n° 100, certaines recommandations visant à assurer l'encadrement équitable de l'offre de service de l'industrie, en commençant d'emblée par l'adoption du grand principe visant le maintien d'un seul régime juridique applicable aux services de transport par taxi, et le maintien des permis transférables actuels.

Dans un second temps, le gouvernement devra adopter les mesures lui permettant de déterminer le nombre et le territoire des agglomérations, les catégories de service et les conditions d'émission de ces permis. Or, afin d'assurer une limite raisonnable au contrôle dont le gouvernement disposerait ainsi, ces pouvoirs devraient être octroyés, sous réserve qu'ils soient exercés par règlement, en prévoyant une consultation publique suivant la publication d'un projet de règlement à la Gazette officielle, permettant aux personnes intéressées d'émettre leurs commentaires.

Le CPCDIT croit également que le gouvernement devrait, par l'adoption de ce projet de loi, ajouter les éléments assurant que l'attribution de tout nouveau permis soit réalisé en fonction des besoins de la clientèle, de la rentabilité de l'industrie et en priorisant une liste d'attente de chauffeurs respectant les critères d'éligibilité. Par comparaison à l'encadrement actuel, l'omission de ces aspects signifierait un recul vers l'arbitraire. Un tel mécanisme induirait d'autant plus de justice dans le fonctionnement de l'encadrement de l'industrie.

D'autre part, l'encadrement prévu dans le projet de loi instaurerait l'existence de règles et de normes éthiques pour les travailleurs du taxi, ce qui est une revendication historique de l'industrie. Cela dit, le CPCDIT insiste sur le fait que tous



## Un nouveau modèle pour le taxi au Québec

les indépendants devraient être liés à un intermédiaire existant ou à un nouvel intermédiaire, afin d'assurer un encadrement uniforme de l'industrie au Québec. L'industrie doit être structurée de telle sorte que les indépendants soient désormais partie prenante d'un intermédiaire.

Enfin, l'encadrement de l'industrie devrait prévoir certaines mesures afin de bien baliser également les activités des transporteurs dont les services s'inscrivent en marge de la *Loi concernant les services de transport par taxi*, par la tenue d'un registre public des organisations d'économie sociale ou humanitaires qui réalisent du transport de personnes par automobile, incluant les précisions sur les activités tenues et les tarifs.

Nous croyons qu'ainsi établi, l'encadrement légal constituant le modèle québécois du taxi permettrait d'assurer un service fiable, sécuritaire et orienté vers le service, tel qu'il en a toujours été question dans notre discours.

### Développement de l'industrie

Le projet de loi n° 100 prévoit également, dans sa version actuelle, de nombreuses mesures favorisant le développement de l'industrie. Tel qu'il en a déjà été question précédemment, le CPCDIT voit d'un bon œil l'orientation claire en vue du développement que donne le nouveau projet de loi, et souhaite proposer quelques éléments additionnels qui permettraient sans doute au Québec et à son nouveau modèle pour le taxi d'aller encore plus loin dans cette direction.

Ainsi, nous proposons que les dispositions du projet de loi n° 100 prévoyant le taxi-partage afin de favoriser la mobilité durable et la réponse adéquate aux besoins des consommateurs, soient adoptées, de même que les orientations gouvernementales prévoyant des montants versés au Fonds des réseaux de transports terrestres. Cependant, le CPCDIT souhaite que les moyens soient pris afin d'assurer que ces sommes servent exclusivement à la modernisation de l'industrie du taxi.

Dans un autre ordre d'idées, et il apparaît logique que cette proposition soit prise en tant que réponse ambitieuse à la crise dont nous tentons de sortir, le CPCDIT souhaite prioriser l'instauration d'une application mobile provinciale pour l'ensemble de l'industrie du taxi au Québec et l'adaptation au taxi-partage comme premiers projets découlant des fonds de 25 millions annoncés pour la modernisation de l'industrie.

De plus, comme il en a également été question, il faudra vraisemblablement explorer



## Un nouveau modèle pour le taxi au Québec

les possibilités de modulation des tarifs de transport rémunéré de personnes, de façon équitable et sécuritaire pour tous, pour des périodes particulières, établie et strictement encadrée par la Commission des transports du Québec. Le CPCDIT estime qu'une marge d'ajustement raisonnable et réaliste serait limitée à 10 %.

Aux yeux du CPCDIT, le développement de l'industrie passera également par le maintien pour toutes les catégories de transport rémunéré de personnes, des garanties actuelles concernant l'affichage des prix, de la formation des chauffeurs et de moyens existants visant la sécurité des usagers (antécédents judiciaires, véhicules, assurances, etc.), en plus de continuer à soutenir le taxi comme réponse privilégiée aux besoins des clientèles en transport adapté, et d'adopter dans les plus brefs délais des normes minimales de comportement et d'éthique applicables à toute l'industrie du taxi, incluant les intermédiaires, les chauffeurs et les taxis indépendants.

En ce sens, il est prioritaire de mettre à jour le programme de formation dans les meilleurs délais afin, notamment, d'améliorer le service à la clientèle.

Finalement, comme ce point sera crucial dans un avenir rapproché, le CPCDIT croit qu'afin de favoriser l'électrification de l'industrie du taxi, tout en demeurant équitable pour tous les promoteurs, le gouvernement devra rendre permanentes les dispositions du *Projet pilote favorisant les services de transport par taxi électrique*, mais à condition de soumettre tout nouveau projet à une consultation publique de la Commission des transports du Québec.

## Lutte au transport illégal

La dernière partie des recommandations à mettre en place, de l'avis du Comité, est de prendre les moyens nécessaires afin d'éviter d'avoir à reprendre ce travail de zéro au cours des prochaines années. Cela passe inévitablement par la mise en place de mécanismes de contrôle opportuns.

Pour ces raisons, le CPCDIT recommande d'adopter les dispositions proposées dans le projet de loi n° 100 concernant les pouvoirs d'inspection et d'enquête ainsi que les sanctions aux intermédiaires et aux chauffeurs, incluant en particulier la saisie des véhicules, la suspension du permis de conduire et les montants de pénalités prévus.

Le CPCDIT insiste également que les moyens requis, pour permettre à Contrôle routier Québec et au Bureau du taxi de Montréal d'accroître significativement les



## Un nouveau modèle pour le taxi au Québec

opérations de contrôle routier contre le transport illégal et le taxi au noir dans toutes les régions du Québec, soient garantis. À cet égard, il nous semble évident que les effectifs de ces autorités sont insuffisants.

Considérant l'affront majeur dont le Québec a été victime depuis plus de deux ans, nous recommandons des accusations face aux gestes illégaux d'entreprises, de leurs dirigeants et de chauffeurs et que les sanctions qui s'imposent soient apportées.

Ensuite, afin de restreindre sérieusement les risques de voir la même pièce se jouer une seconde fois devant nos yeux, nous recommandons de 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 pour tous à partir du premier dollar facturé.

Enfin, considérant l'attitude inadmissible dont nous avons été témoins en février dernier, et l'affront pur et simple que les dirigeants d'Uber ont démontré à l'endroit même de notre démocratie et de notre État de droit, le CPCDIT se permettra également de proposer que l'Assemblée nationale amende son Règlement afin de prévoir que le fait que toute organisation invitée à une consultation publique de violer clairement et ouvertement une loi adoptée par le Parlement constitue un outrage aux droits et priviléges des parlementaires et suscite son exclusion de cette consultation.



# **Un nouveau modèle fidèle aux priorités gouvernementales**

Le projet de loi n° 100, tel qu'il est actuellement rédigé, de même que les recommandations qui sont formulées dans le présent mémoire par le CPCDIT, sont, à notre humble avis, en phase avec les priorités du gouvernement.

Nous rapporterons donc volontiers à l'attention de tous que 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. Avec l'actuel projet de loi, il est permis de croire que ces 20 600 emplois, et les emplois connexes qu'ils engendrent, seront conservés.

D'autre part, l'industrie du taxi est 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 permettra au gouvernement, tel que nous l'observons avec les articles 5 et 56 du projet de loi n° 100, de procéder facilement à l'électrification de ce secteur important du transport. 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. Nous saluons donc la décision du gouvernement d'adopter un principe cohérent avec ses nombreuses cibles de mobilité durable.

D'ailleurs, en raison du mandat de promoteur de la mobilité durable dont la stabilité de l'industrie du taxi est garante, le ministre se doit également de 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



## Un nouveau modèle pour le taxi au Québec

de transport par taxi est moins dépendant de sa voiture et permet au Québec de s'écartier 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 certainement la voie de l'avenir. Il existe sans doute 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.

À cet effet, nous croyons que le gouvernement pourrait supporter activement le développement d'une application mobile provinciale, compatible avec les systèmes des intermédiaires de taxi déjà lancés dans cette voie. Le nouveau cadre légal qui s'appliquera bientôt permettrait sans doute cette réalisation d'envergure pour laquelle le CPCDIT est très enthousiaste et cherchera à travailler en totale collaboration avec les autorités.

Plus précisément, le CPCDIT voit dans cette application mobile provinciale un projet moteur pour toute l'industrie, et sera impliqué au cœur de ce projet. Sa représentativité est d'ailleurs un atout majeur qui lui permettra d'assumer un leadership dans ce projet mobilisateur. Le CPCDIT a d'ailleurs amorcé des travaux en ce sens et procédera à des annonces positives sous peu.

Finalement, 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. En ce sens, le projet de loi n° 100, en prévoyant la modulation raisonnable des tarifs dont les critères spécifiques sont toujours à discuter lors des travaux parlementaires, adopte une position mitoyenne totalement louable.

Finalement, 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. Avec le dépôt du projet de loi, c'est toute l'industrie, ses chauffeurs et les citoyens qui peuvent se dire rassurés par l'attitude sage et responsable du gouvernement. La



## **Un nouveau modèle pour le taxi au Québec**

confiance est maintenue et il ne fait aucun doute que le CPCDIT se positionnera en partenaire du gouvernement pour assurer le développement continu du service de taxi que les Québécois méritent. Même si l'essentiel est à portée de main, il y a donc encore beaucoup de travail à faire.



# Annexe 1 : Données économiques

Activité économique (chiffre d'affaires annuel)

- **440 M \$** de dollars à Montréal<sup>2</sup>
- **500 M \$** pour l'ensemble de la province (chiffre généralement admis)

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

- De **100 à 125 M \$** en perte d'activité économique<sup>3</sup>

Pertes fiscales actuelles

- TPS + TVQ :  
**32 400 000 \* 0,15 (TPS + TVQ) = 4 860 000 \$<sup>4</sup>**
- Impôts sur le revenu des chauffeurs :  
**24 100 000 \$<sup>5</sup> \* 0,10 (impôt moyen d'un chauffeur de taxi) = 2 410 000 \$**
- Total annuel des pertes actuelles :  
**7 270 000 \$**

Pertes fiscales actuelles occasionnées par les activités de transport illégales d'Uber

- **20 M \$** par année

<sup>2</sup> 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\\_163.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/BUR_TAXI_FR/MEDIA/DOCUMENTS/TLJ_163.PDF)

<sup>3</sup> Uber conservant 20 à 25% du prix des courses en redevances, exportés à l'étranger à la manière d'une vente conclue sur internet.

<sup>4</sup> Pour 450 000 déplacements en Uber par mois, selon un prix moyen estimé de 6 \$ par course.

<sup>5</sup> 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 M \$ x 1,05) x 0,09975 = 74 880 000 \$ = 74,9 M \$**
- Impôts sur le revenu des chauffeurs :  
Pour un revenu moyen de **20 700 \$/an**<sup>6</sup>, des impôts de **42,6 M \$** sont collectés, fédéral provincial combinés<sup>7</sup>
- Total annuel de pertes fiscales :  
**117,5 M \$**

## Valeur totale des permis

- **1 468 195 569 \$** soit **1,5 G \$**<sup>8</sup>

## 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 %**

<sup>6</sup> [http://www.servicecanada.gc.ca/fra/qc/emploi\\_avenir/statistiques/7413.shtml](http://www.servicecanada.gc.ca/fra/qc/emploi_avenir/statistiques/7413.shtml)

<sup>7</sup> Soumis à un niveau d'imposition de 10 %.

<sup>8</sup> 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 \$<sup>9</sup>
- Vérification d'antécédents judiciaires : 140 \$
- Inspections : 200 \$<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> <https://cftc.qc.ca/programmes-et-formations/transport-de-personnes/transport-par-taxi/>

<sup>10</sup> Inspection véhicule : 65 \$, 2 fois/an et taximètre : 40 \$, 2 fois/an.



# **Annexe 2 : Cas internationaux pertinents**

**La compilation suivante a été réalisée par la Société Radio-Canada<sup>11</sup> :**

## **Bruxelles**

15 avril 2014 : Bruxelles décrète que le service de covoiturage est illégal. Le tribunal de commerce de cette ville interdit à Uber d'exercer dans les rues sous peine d'une amende de 10 000 euros.

## **Allemagne**

26 septembre 2014 : les tribunaux administratifs de Berlin et de Hambourg décident d'interdire les services d'Uber en arguant que la compagnie n'a pas les permis requis.

## **Danemark**

19 novembre 2014 : l'État danois dépose une plainte contre le service de covoiturage dès son arrivée au pays, car, à son avis, l'activité d'Uber est illégale.

## **Colombie**

22 novembre 2014 : le ministère des Transports interdit toutes les applications servant à réserver des taxis qui ne sont pas enregistrés.

## **États-Unis**

26 novembre 2014 : le Nevada bannit Uber sur tout son territoire, parce que la compagnie refuse de se soumettre aux réglementations sur le transport des passagers.

---

<sup>11</sup> <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/politique/2016/05/12/001-ministre-transport-jacques-daoust-projet-loi-transport-remunere-taxi-uber.shtml>



## Thaïlande

28 novembre 2014 : les autorités thaïlandaises interdisent les services d'Uber, car, selon elles, les chauffeurs d'Uber ne sont ni enregistrés ni assurés pour conduire des véhicules commerciaux et que le système de paiement par carte de crédit de l'entreprise ne respecte pas les règlements.

## Inde

8 décembre 2014 : New Delhi interdit la compagnie de covoiturage à la suite du viol présumé d'une passagère par un chauffeur d'Uber. La Ville reproche à Uber de ne pas avoir vérifié les antécédents judiciaires de son chauffeur. L'interdiction a été levée le 8 décembre 2015.

## Pays-Bas

8 décembre 2014 : les autorités néerlandaises mettent un terme aux activités d'Uber. La Cour de commerce de La Haye estime que « les conducteurs qui transportent des personnes dans une voiture contre paiement et sans licence enfreignent la loi ».

## France

15 décembre 2015 : le gouvernement français annonce que le service UberPop sera interdit au pays à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015.

## Corée du Sud

5 février 2015 : Séoul interdit les services d'Uber et promet une forte récompense à quiconque dénoncera un chauffeur contrevenant. En décembre 2014, le PDG d'Uber et le partenaire sud-coréen de la société avaient été inculpés pour exercice illégal de la profession de taxi.

## Portugal

28 avril 2015 : un tribunal de Lisbonne ordonne à Uber de cesser ses activités au Portugal. Selon la cour, il s'agit d'un service illégal qui ne peut assurer aux clients que les chauffeurs et leurs véhicules sont adéquats.

## Brésil

29 avril 2015 : un juge de São Paulo interdit à Uber d'offrir ses services au Brésil, sous peine de lourdes amendes. L'entreprise était présente à São Paulo, Rio de Janeiro, Brasilia et Belo Horizonte.



## Italie

26 mai 2015 : un tribunal de Milan interdit UberPop sur tout le territoire italien. La justice estime qu'il s'agit d'une concurrence déloyale envers les taxis.

## États-Unis

17 juin 2015 : la Labor Commission of California juge qu'un chauffeur qui offre un service de covoiturage par l'entremise de la plateforme d'Uber est bel et bien un employé de la compagnie, et non un sous-traitant indépendant. Selon les lois américaines, les compagnies doivent verser des cotisations pour chacun de leurs employés (sécurité sociale, assurance chômage, indemnisation des accidents du travail). Ils n'ont cependant pas à le faire lorsqu'ils embauchent des sous-traitants indépendants.

## Suède

18 mai 2016 : Uber annonce qu'elle suspend son service après des décisions de tribunaux déclarant que ses conducteurs sans permis de taxi enfreignent la loi.

### **Cas supplémentaires :**

## Texas

À Galveston, au Texas, les autorités municipales ont légiférer 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<sup>er</sup> mars 2016, l'entreprise mettra fin à ses activités dans la ville<sup>12</sup>.

## 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 jugement<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> <http://www.chron.com/local/article/Uber-ends-service-in-Galveston-6804411.php>

<sup>13</sup> <http://www.lefigaro.fr/flash-eco/2014/12/31/97002-20141231FILWWW00060-uber-suspend-ses-activites-en-espagne.php>



## Un nouveau modèle pour le taxi au Québec

### 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 pays<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> <http://bfmbusiness.bfmtv.com/entreprise/uber-fait-une-croix-sur-l-allemagne-928294.html>



# **Annexe 3 : Liste des recommandations**

Maintenir un encadrement équitable de l'offre de service de transport rémunéré de personnes par automobile

1. Adopter le grand principe du projet de loi n° 100 qui vise le maintien d'un seul régime juridique applicable aux services de transport par taxi, incluant la définition des services de transport par taxi et le maintien des permis transférables actuels, afin d'assurer la rentabilité de l'industrie, des emplois de qualité et la retraite des travailleurs;
2. Adopter les mesures qui prévoient que le gouvernement pourra déterminer le nombre de permis, le nombre et le territoire des agglomérations, les catégories de services et les conditions d'émission de ces permis, sous réserve que cette capacité soit exercée par règlement du gouvernement, incluant une consultation publique, la publication d'un projet de règlement à la Gazette officielle permettant aux personnes intéressées d'émettre leurs commentaires;
3. S'assurer que l'attribution de tout nouveau permis soit réalisée en fonction des besoins de la clientèle, de la rentabilité de l'industrie et en priorisant une liste d'attente de chauffeurs respectant les critères d'éligibilité;
4. S'assurer que tous les indépendants soient liés à un intermédiaire existant ou à un nouvel intermédiaire, afin d'assurer un encadrement uniforme de l'industrie au Québec;
5. Tenir un registre public des organisations d'économie sociale ou humanitaires qui réalisent du transport de personnes par automobile, incluant les précisions sur les activités tenues et les tarifs;



6. Transmettre au CPCDIT l'arrêté ministériel portant sur tout projet pilote autorisé en vertu de l'article 89.1 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* 45 jours avant sa mise en vigueur.

## Soutenir le développement de l'industrie du taxi, sa modernisation et la qualité du service à la clientèle

1. Que l'Assemblée nationale adopte les dispositions du projet de loi n° 100 prévoyant le taxi-partage afin de favoriser la mobilité durable et la réponse adéquate aux besoins des consommateurs;
2. S'assurer que les montants versés au Fonds des réseaux de transports terrestres en vertu de ce projet de loi servent exclusivement à la modernisation de l'industrie du taxi;
3. Prioriser l'instauration d'une application mobile provinciale pour l'ensemble de l'industrie du taxi au Québec et l'adaptation au taxi-partage comme premiers projets découlant des fonds de 25 millions annoncés pour la modernisation de l'industrie;
4. Explorer les possibilités de modulation limitée à 10 % des tarifs de transport rémunéré de personnes, de façon équitable et sécuritaire pour tous, pour des périodes particulières, établie et strictement encadrée par la Commission des transports du Québec;
5. Maintenir, pour toutes les catégories de transport rémunéré de personnes, les garanties actuelles concernant l'affichage des prix, la formation des chauffeurs et la sécurité (antécédents judiciaires, véhicules, assurances, etc.);
6. Continuer à soutenir le taxi comme réponse privilégiée aux besoins des clientèles en transport adapté;
7. Adopter dans les plus brefs délais des normes minimales de comportement et d'éthique applicables à toute l'industrie du taxi, incluant les intermédiaires, les chauffeurs et les taxis indépendants;
8. Mettre à jour le programme de formation dans les meilleurs délais afin, notamment, d'améliorer le service à la clientèle.



9. Afin de favoriser l'électrification de l'industrie du taxi, tout en demeurant équitable pour tous les promoteurs, rendre permanentes les dispositions du *Projet pilote favorisant les services de transport par taxi électrique*, à la condition de soumettre tout nouveau projet à une consultation publique de la Commission des transports du Québec.

## Resserrer les contrôles en matière de transport illégal de personnes

1. Adopter les dispositions proposées dans le projet de loi n° 100 concernant les pouvoirs d'inspection et d'enquête ainsi que les sanctions aux intermédiaires et aux chauffeurs, incluant en particulier la saisie des véhicules, la suspension du permis de conduire et les montants de pénalités prévus;
2. 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 et le taxi au noir dans toutes les régions du Québec;
3. Porter des accusations face aux gestes illégaux d'entreprises, de leurs dirigeants et de chauffeurs, et réclamer les sanctions qui s'imposent;
4. 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 pour tous à partir du premier dollar facturé;
5. Que l'Assemblée nationale amende son Règlement afin de prévoir que le fait pour une organisation invitée à une consultation publique de violer clairement et ouvertement une loi adoptée par le Parlement constitue un outrage aux droits et priviléges des parlementaires et suscite son exclusion de cette consultation.



# Annexe 4 : Économie du partage

## INTERVIEW

### La gourou de l'économie de partage plaide pour la définition de standards qui aideraient le consommateur à s'y retrouver...



Rachel Botsman: « **L'impact de cette économie est encore sous-estimé** »

Rachel Botsman explique les mécanismes de l'économie collaborative lors du sommet 2014 du *Cognizant Community*. - Cognizant Technology Solutions/Flickr

Emma Cahez • Crée le 24 juillet 2015 à 12:41

Crédit : Max Doyle

L'Australienne Rachel Botsman est la gourou de l'économie du partage.

Expertise et théoricienne de l'économie de partage, Rachel Botsman est l'auteure de *Ce qui est à moi est à toi: la montée de la consommation collaborative*. Pour cette pionnière, l'économie collaborative ne pourra réussir son développement qu'en redonnant confiance aux utilisateurs.

**Alors qu'elle touche de plus en plus le grand public, l'économie collaborative ne risque-t-elle pas de perdre ses valeurs?**

L'économie de partage se situe aujourd'hui à un tournant, et il nous faut maintenir les valeurs de base, comme la transparence, l'humain. Ne pas tout mélanger, aussi: Uber, par exemple, applique les principes de l'économie de partage en transformant la manière d'accéder d'un point A à un point B, mais ne partage pas forcément les valeurs de cette économie.



## Un nouveau modèle pour le taxi au Québec

### **Cette économie profite-t-elle vraiment à tous?**

C'est l'un des grands sujets de discussion actuellement. Si vous possédez une maison ou une voiture, c'est évidemment plus simple de louer votre bien sur un site. Mais chacun peut potentiellement tirer bénéfice de ces plateformes, avoir accès à des biens jusqu'alors inaccessibles, ou donner de son temps.

### **Avec un risque: la précarisation des travailleurs...**

Le statut de ces prestataires de service constitue une vraie question. Ils ne doivent pas être considérés comme une main d'œuvre peu onéreuse. Dans cette période incertaine, les entreprises doivent trouver le moyen de former ces prestataires, de leur faire bénéficier d'une protection sociale, même s'ils ne sont pas salariés.

### **Les grandes entreprises s'intéressent de plus en plus à cette économie... Existe-t-il un risque de dérive, de «SharingWashing»?**

Je ne suis pas contre le fait que des grandes marques se mettent à l'économie de partage, cela permet de changer les comportements à plus grande échelle. Mais pas si cela ne relève que d'une opération marketing destinée à montrer qu'elles suivent la tendance. Les marques pionnières sont celles qui s'interrogent vraiment sur la manière de créer de la valeur différemment.

### **Beaucoup d'initiatives se lancent sans modèle économique. Sommes-nous face à une bulle spéculative?**

Le montant investi dans certaines start-up est un peu fou parfois... Quand les entrepreneurs ont trop d'argent, ils se centrent sur la technologie, parfois aux dépens de la compréhension des problématiques qu'ils tentent de résoudre. Par ailleurs, quand il y a tant d'argent, le risque est de créer un monopole dans un secteur, ce qui n'est jamais bon pour le consommateur.

Néanmoins, il est normal que la plupart des initiatives se lancent sans connaître quel sera leur modèle économique à long terme. Des entreprises comme BlaBlaCar doivent tester plusieurs business model: le développement de produits en marque blanche, la pub, l'adhésion, la taxe sur les transactions avant de savoir lequel va marcher. Si l'entreprise apporte un réel bénéfice aux gens, un modèle économique finit par émerger.

### **Faut-il créer un label?**

Préciser ce qu'est l'économie de partage, c'est important, mais ce n'est pas ce qui aidera les utilisateurs. Il faut définir des standards. Si j'hésite entre plusieurs sites de prêts entre particuliers, quels critères m'aideront à prendre une décision?



## Un nouveau modèle pour le taxi au Québec

### ***Quels sont ces standards?***

Je travaille actuellement sur le sujet avec une équipe de la Saïd Business School, de l'Université d'Oxford. C'est compliqué de définir des critères, concernant le système de paiement ou la réputation d'un site par exemple.

L'objectif est d'établir des standards simples mais rigoureux, permettant aux utilisateurs de pouvoir choisir les entreprises auxquelles ils peuvent accorder leur confiance.

### ***Cette nouvelle économie ne suscite-t-elle pas trop d'attentes?***

Au contraire, je pense que nous sous-estimons encore l'impact de cette économie de partage sur l'ensemble de notre vie. C'est une nouvelle façon de penser.