

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

TRANSFORMATIONS DE L'INDUSTRIE DU TAXI DE MONTRÉAL DANS LE
CONTEXTE DE NÉOLIBÉRALISATION DES MÉTROPOLES : LE CAS DE
UBER

MÉMOIRE
PRÉSENTÉ
COMME EXIGENCE PARTIELLE
DE LA MAÎTRISE EN GÉOGRAPHIE

PAR
ÉMILE BARIL

MAI 2019

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.10-2015). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES.....	iii
LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES	v
LISTE DES ABRÉVIATIONS.....	vii
RÉSUMÉ	ix
INTRODUCTION.....	2
CHAPITRE I	6
ÉTAT DES LIEUX ET QUESTIONS DE RECHERCHE : MONDIALISATION, NÉOLIBÉRALISATION DES VILLES ET ÉCONOMIE DE PLATEFORME	6
1.1 Mondialisation, métropolisation et néolibéralisation des villes.....	7
1.1.1 Mondialisation.....	7
1.1.2 Métropolisation.....	13
1.1.3 Néolibéralisation des villes.....	19
1.2 De la crise du fordisme à l'émergence de l'économie de plateforme	23
1.2.1 Crise du fordisme et post-fordisme.....	23
1.2.2 L'économie de plateforme dans les métropoles du monde.....	26
1.3 Objectifs et question de recherche	32
CHAPITRE II.....	36
APPROCHE THÉORIQUE, CADRE CONCEPTUEL ET DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE : GÉOGRAPHIE CRITIQUE, NÉO- INSTITUTIONNALISME ET URBANISATION NÉOLIBÉRALE	36
2.1 Approches théoriques : géographie critique et étude du néolibéralisme.....	37
2.1.1 Géographie critique.....	37
2.1.2 Le « néolibéralisme réel ».....	40
2.1.3 Néolibéralisation des villes.....	42
2.2 Cadres conceptuels : néo-institutionnalisme, urbanisation néolibérale et mobilisation	44
2.2.1 Le néo-institutionnalisme	44
2.2.2 Mécanismes de l'urbanisation néolibérale.....	51
2.2.3 Actions collectives et mouvements sociaux	53
2.3 Démarche méthodologique.....	57
2.3.1 Types de recherche et d'approche	58
2.3.2 Types de sources, échantillonnage et méthode d'analyse.....	58

CHAPITRE III	60
MONTREAL, L'INDUSTRIE DU TAXI ET L'ARRIVEE DE UBER : LE CAS DE LA METROPOLE QUEBECOISE	60
3.1 Contexte historique : réorganisation de l'espace métropolitain de Montréal	61
3.1.1 Réorganisation territoriale	62
3.1.2 Réorganisation économique	64
3.2 L'industrie du taxi de Montréal de sa formation à aujourd'hui	67
3.2.1 La genèse de l'industrie du taxi	67
3.2.2 Réglementation, déréglementation et la mobilisation des chauffeurs	69
3.2.3 L'industrie du taxi de Montréal de nos jours	75
3.3 Reconstitution des événements depuis l'arrivée de Uber à Montréal	78
3.3.1 Étapes du changement institutionnel	89
CHAPITRE IV	98
ANALYSE DES DONNÉES, RÉSULTATS ET INTERPRÉTATIONS : RÉORGANISATION ET MOBILISATION DE L'INDUSTRIE DU TAXI	98
4.1 Urbanisation néolibérale et la réorganisation de l'industrie du taxi de Montréal	99
4.1.1 Recalibrage des relations intergouvernementales	100
4.1.2 Remaniement de la réglementation du marché du travail	104
4.1.3 Renouvellement de la représentation de la ville	106
4.1.4 Reconfiguration de l'infrastructure institutionnelle de l'État national	109
4.1.5 Transfert de politiques interurbaines	111
4.2 Actions collectives et mobilisation de l'industrie du taxi	116
4.2.1 La mobilisation sociale	116
4.2.3 La mobilisation politique	121
4.2.3 La mobilisation juridique	123
CONCLUSION	128
ANNEXE A	132
ARTICLES DE JOURNAUX DEPUIS L'ARRIVÉE D'UBER À MONTRÉAL	132
ANNEXE B	135
ENTREVUES AVEC LES ACTEURS DE L'INDUSTRIE	135
APPENDICE A	136
GRILLE D'ENTRETIEN UTILISÉE LORS DES ENTREVUES	136
APPENDICE B	138
CERTIFICAT D'ÉTHIQUE À LA RECHERCHE	138
BIBLIOGRAPHIE	140

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

Tableau 1 : Nouvelles relations « espaces-secteurs » de la mondialisation.....	10
Tableau 2 : Rééchelonnement supranational et infranational de l'État et du capital.....	12
Tableau 3 : Changements dans les courses de taxi à New York (2014)	31
Tableau 4 : Changement institutionnel selon Greenwood et al. (2002)	50
Tableau 5 : Urbanisation néolibérale selon Brenner, Peck et Theodore (2011).....	53
Tableau 6 : Grille d'analyse de la mobilisation	57
Tableau 7 : Changements des courses de taxi à Montréal depuis Uber.....	88
Tableau 8 : Étapes du changement institutionnel selon Greenwood et al. (2002)	90
Tableau 9 : Ministres des Transports depuis l'arrivée de Uber à Montréal.....	92
Tableau 10 : Classification des étapes du changement institutionnel depuis 2013	97
Tableau 11 : Mécanismes de l'urbanisation néolibérale.....	100
Tableau 12 : Réorganisation de l'industrie du taxi de Montréal.....	115
Figure 1 : La croissance de la population mondiale au sein des villes (1990-2030)	15
Figure 2 : Changements dans les déplacements annuels à New York (2012-2016)	18
Figure 3 : Étapes du changement institutionnel	47
Figure 4 : Évolution de la CUM (1956-1996)	63
Figure 5 : Cartes des grappes du Grand Montréal (2012)	66
Figure 6 : Secteurs de taxi A9, A11 et A12 de Montréal	76
Figure 7 : Transferts et valeurs des permis de taxi de Montréal (2013-2017)	77
Figure 8 : Transferts fiscaux entre les différentes entreprises Uber	81
Figure 9 : Territoire d'opération de Téo Taxi	83

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AHTT : Association Haïtienne des Travailleurs du Taxi
ALÉNA : Accord de Libre Échange Nord-Américain
AMT/RTM : Agence Métropolitaine de Transport/Réseau de Transport Métropolitain
ASSNAT : Assemblée Nationale du Québec
BTM : Bureau du Taxi Montréal
CAQ : Coalition Avenir Québec
CMM : Communauté Métropolitaine de Montréal
CPCDIT : Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi
CTQ : Commission des Transports du Québec
CUM : Communauté Urbaine de Montréal
FMI/IMF : Fond Monétaire International/International Monetary Fund
GATT : General Agreement on Tariffs and Trade
ITWA : International Taxi Workers Alliance
MTQ : Ministère des Transports du Québec
NTIC : Nouvelles Technologies de l'Information et des Communications
OMC/WTO : Organisation Mondiale du Commerce/World Trade Organization
PLQ : Parti Libéral du Québec
PQ : Parti Québécois
PPP : Partenariat Public-Privé
QS : Québec Solidaire
RITQ : Regroupement des Intermédiaire de Taxi du Québec
RMM : Région Métropolitaine de Montréal
RTAM : Regroupement des Travailleurs Autonome Métallos
STM : Société des Transports de Montréal
TIC : Technologies de l'Information et des Communications
TNC : Transportation Network Companies
TLC : Taxi and Limousine Commission

RÉSUMÉ

L'entreprise de taxi « Uber » s'est rapidement implantée dans la plupart des grandes villes du monde. Elle gagne en popularité grâce à son application mobile qui met directement en contact ses « chauffeurs-partenaires » et des clients et clientes, et offre des déplacements à des tarifs concurrentiels. Son apparition s'est produite en tension, voire en confrontation avec les principaux acteurs de l'industrie du taxi traditionnelle, car le modèle Uber, associé à l'économie de plateforme, repose sur l'idée de la libre entreprise. C'est pourquoi Uber tente par différents moyens dont des activités de lobbying, une présence dans les médias de masse et les médias sociaux, de même que le recours à des moyens juridiques afin de faire déréglementer l'industrie du taxi. À Montréal, comme ailleurs, il en résulte une baisse de valeurs des permis de taxi et une diminution des revenus chez les chauffeurs de l'industrie traditionnelle. Face aux inquiétudes de ces derniers et à la résistance des propriétaires de permis, le gouvernement du Québec propose un projet-pilote pour permettre à Uber de poursuivre ses opérations dans un nouveau cadre légal.

L'objectif principal de ce mémoire est de mettre en lumière les conditions nécessaires à l'implantation et à la consolidation d'Uber dans la région métropolitaine. Pour y parvenir, nous avons fait appel à une perspective de géographie critique et en particulier aux travaux de Brenner qui nous permettent d'avancer que l'implantation d'Uber relève de trois processus de transformations sociospatiales soit la mondialisation, la métropolisation et la néolibéralisation. Nous avons été en mesure de voir que la stratégie adoptée par Uber vise la « destruction » ou le démantèlement de certains arrangements institutionnels mis en place pendant la période keynésienne-fordiste et la « création » de nouveaux arrangements favorables à la libre-concurrence et à l'économie de plateforme.

Notre enquête terrain repose sur la constitution d'un dossier de presse, de même que des entrevues semi-dirigées avec les principaux acteurs de l'industrie du taxi pour interpréter les transformations des règles et pratiques. Grâce au dossier de presse, nous avons été en mesure de reconstituer les principaux événements entourant l'arrivée d'Uber à Montréal, alors que les entrevues nous ont permis de mieux saisir les moyens adoptés par Uber pour s'établir dans la région métropolitaine, de même que les enjeux vus par les principaux acteurs et leurs pratiques de résistance ou d'adaptation face aux changements que connaît l'industrie du taxi.

Mots clés : Économie de plateforme, Uber, Industrie du taxi, Néolibéralisme, Métropolisation, Montréal

INTRODUCTION

Le processus de mondialisation du capitalisme global a entraîné une concentration des richesses, des pouvoirs et des populations au sein de certaines des grandes villes du monde. Ce processus s'est accompagné d'une réorganisation des pouvoirs à plusieurs échelles, dont émergent les métropoles comme les nouveaux acteurs importants d'une arène globale dynamique et en changement. Nombre de chercheurs ont démontré que la mondialisation économique a mené progressivement à un processus de restructuration socio-spatiale à l'échelle monde entraînant avec elle la concentration des richesses, des pouvoirs et des populations dans les métropoles. Ce processus qu'on associe à la métropolisation se conjugue avec la présence de nouveaux travailleurs et travailleuses qualifiés, mais aussi comme Sassen (2004) l'a démontré, de nombreux migrants (légaux ou illégaux) qui occupent des emplois précaires et souvent informels.

Cette transformation des régions métropolitaines fait en sorte que les enjeux liés à la mobilité urbaine s'imposent désormais comme un enjeu majeur du développement urbain (Orfeuil et Ripoll, 2015) d'où l'expérimentation de l'offre de transport et la facilitation des déplacements dans les centres-villes, vers les pôles technologiques et les aéroports afin de répondre aux besoins de cette nouvelle classe de travailleurs et des touristes venus en provenance des différentes régions du monde. La recherche d'innovation pouvant répondre aux nouveaux besoins d'efficacité et de rapidité en transport ou en logement a permis l'avènement d'une nouvelle forme d'organisation du travail : l'économie de plateforme. Ayant recours aux nouvelles technologies et aux applications mobiles, de nouvelles entreprises apparaissent dans le paysage métropolitain et visent à diversifier l'offre de transport urbain.

C'est dans ce contexte que des entreprises comme Uber et AirBnb, qui sont associées à l'économie de plateforme, apparaissent grâce aux capitaux privés et aux activités de

recherche menées dans des centres comme Silicon Valley. Les nouvelles technologies, les réseaux sociaux, les applications mobiles et les médias vont grandement influencer et conditionner la consommation, l'alimentation, le travail et les déplacements dans les grandes villes. Ces entreprises de l'innovation technologique et sociale entrent en tension avec les réglementations des villes et des États. Il arrive même que des lois, adoptées pour protéger les employés et les clients, soient remises en question par ces nouvelles entreprises qui tentent d'imposer des changements institutionnels aux gouvernements en place. Bien que ce phénomène soit encore récent, de plus en plus d'études scientifiques s'intéressent à la présence de nouvelles entreprises, et en particulier à Uber, dans les grandes métropoles américaines (Johal, Ditta et Zon 2016 ; Clewlow et Mishra 2017 ; Jamil et Noisieux 2018) et européennes (Brossat 2018).

Pour notre part, nous nous sommes intéressés aux conditions nécessaires à l'implantation d'Uber dans les métropoles. En effet, il nous reste à apprendre sur l'économie de plateforme et ses stratégies de perturbation du système politique en place. Comme nous allons le démontrer dans ce mémoire, des changements institutionnels sont nécessaires à l'implantation d'entreprises comme Uber, et ces changements, qui bouleversent l'industrie du taxi traditionnelle apparaissent comme des concessions à une entreprise localisée à l'extérieur du pays qui, en plus de ne pas payer d'impôts là où elle offre ses services, revendique des conditions facilitantes pour ses chauffeurs. C'est pourquoi des auteurs comme Martin (2016), Srnicek (2017), Tucker (2017), Jamil (2017) considèrent qu'il s'agit de l'archétype des phénomènes de mondialisation, métropolisation et néolibéralisation.

Comme nous allons le démontrer, depuis l'arrivée d'Uber, nous assistons à des changements institutionnels, des changements dans les lois et les règles qui régissent l'industrie du taxi. Ces changements proviennent des pressions et du lobby exercés par Uber, mais aussi de la mobilisation des principaux acteurs de l'industrie du taxi. Même si notre recherche porte sur le cas de Montréal, nous ferons également référence au cas de New York où l'implantation d'Uber qui s'est produite dès 2011 a été documentée.

Le premier chapitre propose un état des lieux où nous abordons le contexte de mondialisation et de métropolisation dans lequel se produisent les transformations urbaines à l'ère néolibérale. Nous y voyons comment la crise du fordisme et l'émergence d'une organisation du travail post-fordiste cadrent avec l'arrivée de l'économie de plateforme dans les villes du monde. Ce faisant, nous posons notre question principale de recherche et nos hypothèses.

Pour le second chapitre, nous présentons l'approche théorique et les cadres conceptuels mobilisés pour notre recherche. D'abord, avec une recension des travaux de géographie, nous pouvons élaborer l'approche théorique, celle de la géographie critique et des études urbaines critiques dans lequel se situe ce mémoire. À l'aide d'une complémentarité de deux approches, les auteurs anglophones des études urbaines critiques et les auteurs francophones et les travaux sur la ville-néolibérale, ce chapitre montre l'importance d'une étude de cas sur un processus de néolibéralisation d'une métropole.

Pour le troisième chapitre porte sur la région métropolitaine de Montréal, sa transformation que l'on peut associer au phénomène de métropolisation, et son industrie de taxi. On se penche brièvement sur les différentes lois et règles qui encadrent cette industrie. Nous verrons comment ces arrangements institutionnels deviennent la principale cible d'une entreprise comme Uber qui doit les démanteler pour pouvoir se tailler une place. À l'aide d'une revue d'articles de journaux, nous reconstituons le fil des événements en lien avec l'implantation d'Uber à Montréal, de même qu'en rapport aux réponses du gouvernement provincial, de la Ville de Montréal, du Bureau du Taxi et de la Commission des Transports du Québec.

Pour le quatrième chapitre présente les résultats de notre recherche. Notre dossier de presse et les entrevues menées avec des acteurs de l'industrie du taxi, du gouvernement et du secteur privé nous permettent d'identifier les moments clés de la réorganisation des

arrangements institutionnels qui régissaient l'industrie du taxi, de même que les mécanismes utilisés pour y parvenir. Nous y voyons également la mobilisation de l'industrie du taxi et des chauffeurs qui tentent, tant bien que mal, de résister ou de s'adapter aux nouveaux arrangements qui se sont dessinés depuis l'arrivée d'Uber.

CHAPITRE I

ÉTAT DES LIEUX ET QUESTIONS DE RECHERCHE : MONDIALISATION, NÉOLIBÉRALISATION DES VILLES ET ÉCONOMIE DE PLATEFORME

In the end, then, the taxi driver in New York City and growing segments of Third World labor are connected by more than ethnicity – they are connected by the position they occupy in the long chain of neoliberal economic organization. And it is in industries such as the taxi industry, where Fordism’s “imperfections” were apparent, that this form of economic reorganization was experimented with (Mathew 2005: 82).

Dans ce chapitre, nous allons d’abord aborder trois grands processus qui, ces dernières décennies, ont contribué à restructurer l’organisation sociospatiale du monde contemporain : la mondialisation¹, la métropolisation et la néolibéralisation. La mondialisation a engendré deux transformations majeures, soit la métropolisation et le rééchelonnement du politique déployé aux échelles supra-nationale et infra-nationale (Brenner 2004, Peck et Theodore 2002). Comme l’ont démontré un bon nombre de chercheurs, la crise du modèle keynésiano-fordiste et l’émergence de nouvelles technologies d’information et de communication ont entraîné la réorganisation des activités économiques et des façons de produire, de même qu’un processus de restructuration du capitalisme à différentes échelles. Ce processus d’ordre économique s’est accompagné d’une restructuration du politique qui a affecté l’État national qui agit

¹ Distinction entre mondialisation et *globalisation* (en anglais, mais parfois utilisé en français), priorisant l’aspect humain du terme « monde » plutôt que physique du terme « globe »

dorénavant comme médiateur entre les organisations infranationale et supranationale (Brenner 2004).

De la crise du modèle keynésiano-fordiste aux politiques néolibérales, le rôle de l'État n'est plus d'assurer une redistribution des ressources, mais plutôt d'accroître la compétitivité et l'attractivité du territoire, plus particulièrement les métropoles (Béal et Rousseau 2014). Ces dernières constituent désormais les nouveaux territoires où se concentre une grande partie des habitants. Elles sont également les lieux de concentration des pouvoirs économique et politique, et également lieux où se produisent des innovations sociales et technologiques. Parmi ces innovations, on retrouve une nouvelle forme de production de services et d'échanges associés à l'économie de plateforme, qui vient bouleverser les formes d'organisations traditionnelles du travail de l'époque keynésiano-fordiste (Jamil et Noisieux 2018 ; Gesualdi-Fecteau 2018).

1.1 Mondialisation, métropolisation et néolibéralisation des villes

1.1.1 Mondialisation

La mondialisation est définie selon plusieurs chercheurs (Manzagol 2003 ; Carroué 2003) comme un processus géohistorique d'extension progressive du capitalisme à l'ensemble de l'espace global. Grataloup (2007), dans sa *Géohistoire de la mondialisation*, situe l'origine de la mondialisation à la découverte des Amériques de 1492, la première traversée consciente de l'Atlantique. Les pays européens, alors appelés les empires-monde (Grataloup 2007), puis les économies-monde (Manzagol 2003), se lancent à la conquête de nouveaux territoires pour s'approprier de ressources naturelles, comme le café, la canne à sucre ou les minerais et de ressources humaines, les esclaves. Dans cette période de grande concurrence entre les puissances coloniales, l'Angleterre du 19^e siècle, la première à abaisser ses tarifs sur le blé, abandonne les actes de navigation réservant aux bateaux

anglais le droit de commercer et signe le traité franco-anglais de 1860 considérés comme un premier accord de libre-échange (Manzagol 2003 : 16-17).

Dans une même perspective, Carroué (2003) divise en trois périodes clés le processus de mondialisation : les grandes découvertes, la révolution industrielle et la libéralisation financière. Cette division de Carroué rejoint la lecture de Held (1999) qui définit la mondialisation comme :

un processus (ou un ensemble de processus) qui incarne une transformation de l'organisation spatiale des relations et échanges sociaux – en termes d'extension, d'intensité, de rapidité et d'impact – engendrant des flux et réseaux transcontinentaux ou interrégionaux d'activité, d'interaction et d'exercice du pouvoir (Held 1999 : 16)

Pour sa part, le sociologue Wallerstein (1974) se penche sur l'organisation de l'espace global. Il propose la notion de système-monde qu'il définit comme un réseau mondial et unique qui résulte du processus d'expansion du capitalisme. Pour lui, l'espace global est organisé de façon hiérarchique, où les États nationaux producteurs, vendeurs et acheteurs sont en quête de capitaux. Les relations économiques, politiques et culturelles entre les pays du nord et du sud sont configurées par ces échanges. L'ère impérialiste est, pour Wallerstein, le moment de mise en contact du système capitaliste européen avec les territoires du sud et leurs richesses à exploiter. Son approche, inspirée du marxisme, considère les facteurs historiques et économiques nationaux dans la détermination des politiques de l'« échiquier global ».

Ce système génère de la croissance économique dans les pays capitalistes du Nord, et fait apparaître de nouveaux besoins en matière de finance internationale. Les accords de Bretton Woods de 1944, instaurés pour la régulation des échanges et de la finance mondiale, sont abandonnés en 1973 en faveur d'un marché sans réglementation et de taux d'échange libre qui fluctuent. Pour Harvey (2007), il ne fait pas de doute que la fin des barrières économiques, la création du *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT), le Consensus de Washington de 1990 et les nouvelles exigences de l'Organisation Mondiale

du Commerce (OMC) et du Fond Monétaire International (FMI) sont fondateurs de la mondialisation du capitalisme global :

The creation of new institutional practices, such as those set out by the IMF and the WTO, provided convenient vehicles through which financial and market power could be exercised. The model required collaboration among the top capitalist powers and the Group of Seven (G7), bringing Europe and Japan into alignment with the United States to shape the global financial and trading system in ways that effectively forced all other nations to submit (Harvey 2007: 32)

Quijano (2000) avance qu'une analyse complète du système global doit intégrer les caractéristiques colonialiste et moderniste du capitalisme global. Quijano, comme Escobar (1988), avance que le capitalisme global revêt une « colonialité du pouvoir » à son expansion, le produit d'une histoire impériale qui se matérialise en quatre aspects : la force de travail, la domination ethnoraciale, le patriarcat et l'eurocentrisme. Plus concrètement, il s'agit d'une exploitation du territoire et de la force de travail rendue possible par la présence coloniale, une rentabilité et flexibilité de la main d'œuvre, une domination ethnoraciale et une segmentation de classe dans la division du travail par la race :

Global capitalism was, from then on, colonial/modern and Eurocentered. Without a clear understanding of those specific historical characteristics of capitalism, the concept of a "modern world-system" itself, developed principally by Wallerstein [...] cannot be properly or completely understood (Quijano 2000 : 540)

Pour leur part, Benko et Lipietz (1992) ajoutent qu'une nouvelle relation entre l'économie mondiale et l'espace local caractérise la réorganisation sociospatiale du monde. Les territoires qui réussissent à attirer des capitaux, sièges sociaux et entreprises à grands investissements s'assurent une vitalité et une croissance. Avec les nouvelles structures en place dans l'espace global, un certain nombre de villes (métropoles ou mégalo-poles) sortent gagnantes. D'autres espaces, jadis dynamiques, se voient dévitaliser par leur marginalisation au sein des réseaux mondiaux financiers, scientifiques, sociaux et politiques (Klein 2016). De plus, les transformations sectorielles au sein de ces espaces sont importantes, avec des secteurs gagnants des changements dans la mondialisation et des secteurs perdants (Tableau 1). S'assurer une présence dans les nouveaux nœuds des

réseaux de la mondialisation devient une priorité pour les villes désirant acquérir le statut de ville-mondiale (ou ville-globale) (Benko et Lipietz 1992).

Tableau 1 : Nouvelles relations « espaces-secteurs » de la mondialisation

<i>Transformations sectorielles</i>	<i>Transformations spatiales</i>	
	<i>Espaces gagnants</i>	<i>Espaces perdants</i>
<i>Secteurs gagnants</i>	Nœuds des réseaux globaux Sièges sociaux et principales firmes Concentration de la richesse et du pouvoir Pourcentage élevé de travailleurs bien payés et protégés	Faible pourcentage de travailleurs bien payés et protégés Embourgeoisement urbain ou rural Ségrégation sociale importante
<i>Secteurs perdants</i>	Familles monoparentales et groupes sociaux à revenu précaire Secteurs où domine le travail précaire (immigration récente, population peu scolarisée, etc.) Problèmes sociaux importants, itinérance	Perte de ressources et de services Travailleurs dans des secteurs précaires, à faible revenu Stigmatisation et perte d'identité

*Klein (2016 :178)

Ce faisant, on observe, depuis les trente dernières années, des transformations sociopatiales importantes à l'intérieur du système économique mondial : la globalisation des échanges et des distances parcourues, l'apparition des technologies de l'information et des communications, l'augmentation de la mobilité des personnes et du capital et les nouvelles dynamiques transfrontalières (Sassen 2004). Cette nouvelle mobilité globale est caractérisée par des flux matériels, immatériels, de personnes et de capitaux vers les espaces urbains et en particulier les grandes villes et/ou les métropoles. Sassen (2004) note l'importance du rôle des femmes et des migrant-es dans le développement de ces métropoles.

Les espaces urbains qui constituent les nœuds de ces réseaux importants de la mondialisation se matérialisent dans une nouvelle forme de ville : la ville-globale. Pour

Sassen (2004), les villes du monde sont les nouveaux postes de commandement de l'économie globale. New York, Paris, Tokyo, Londres, Singapour, entre autres, sont des nœuds incontournables dans le réseau d'échange et de la finance globale. Sassen retient avance un certain nombre de critères pour mieux appuyer l'élaboration de son modèle de la ville globale. Elle évoque notamment la présence de sièges sociaux, la participation à une boucle d'information mondiale, des transactions transfrontalières de villes à villes et l'accroissement des marchés financiers globalisés et des services spécialisés (Sassen 2004 : 10-12).

Sassen (2004) observe que les villes globales, et de façon générale les grandes métropoles, sont en voie de devenir les nouveaux centres du pouvoir politique de l'économie mondiale et cela au détriment des États-nations. Le rôle et l'influence de ces métropoles outrepassent le territoire national dans lequel elles sont établies. Cependant il importe de faire la distinction entre les grandes métropoles des villes-globales. Une métropole, comme Montréal, a un rôle important dans les réseaux de pouvoirs politiques et économiques du Québec et du Canada, mais ne répond pas à certains critères attribués aux villes globales par Sassen. New York, par contre, correspond entièrement aux critères du modèle des villes-globales. Par ailleurs, l'intégration géoéconomique des territoires à un système global a eu pour effet de déstabiliser les formations économiques nationales qui constituaient jusqu'alors la charpente de l'organisation socio-spatiale du monde.

La nouvelle importance des métropoles au sein de l'organisation du monde et la réorganisation de l'État dans ce contexte entraînent des changements du politique qui s'articulent à différentes échelles. Ces changements correspondent à la seconde composante de notre lecture qui s'appuie sur les travaux de Brenner portant sur le contexte global : le rééchelonnement.²

² *Rescaling* (Brenner 2004); plusieurs traductions ont été proposées comme réétalonnage (Jouve 2007) qui signifie « vérifier une mesure, par comparaison avec un étalon » à nouveau ou rééchelonnement qui signifie « placer plusieurs choses par échelons répartir par intervalles » à nouveau (Larousse 2018). La deuxième nous semble plus appropriée.

Avant les années 2000, les études sur la mondialisation accordaient une grande importance à la dimension économique de ce processus. Mais un certain nombre de chercheurs s'attarderont à démontrer que la mondialisation entraîne également la réorganisation de l'État. Dans son livre *New State Space* (2004), Brenner place les métropoles au cœur de ce processus de réorganisation politique et sociospatiale de l'État. Il s'attarde à démontrer que la mondialisation a pour conséquence d'affaiblir l'échelle nationale, autrefois principal lieu d'interactions entre les acteurs et le capital. Cela se fait au profit des échelles supranationale et infranationale où l'on assiste à la formation d'instances de gouvernance, de nouveaux organismes et de nouvelles alliances, et ce à travers deux secteurs du pouvoir : le Capital et l'État (Tableau 2).

Tableau 2 : Rééchelonnement supranational et infranational de l'État et du capital

	<i>Échelle Supranationale</i>	<i>Échelle Infranationale</i>
<i>Rééchelonnement de l'État</i>	Organisation Mondiale du Commerce (OMC), G7-G20, ALÉNA, Banque mondiale (BM), Fond Monétaire International (FMI), etc.	Gouvernance Urbaine, Partenariat Public-Privé (PPP), Organisations quasi non-gouvernementales ; Nouvelle importance métropolitaine ; Nouvelles régulations et réglementations urbaines
<i>Rééchelonnement du capital</i>	Intégration aux marchés financiers globaux; Formation de blocs économiques supranationaux; Intensification des échanges internationaux; Nouvelles alliances stratégiques des grandes firmes capitalistes	Création de districts industriels locaux; Innovations économiques régionales; Nouveaux technopôles; Villes-globales; Zones d'exportations et finance offshore

*Traduction de *New State Space* (Brenner 2004 : 59-63)

La réorganisation scalaire de l'État ne signifie pas, pour Brenner, l'érosion de son pouvoir. En d'autres termes, il ne s'agit pas de la disparition de l'État-nation. Le pouvoir politique autrefois organisé à l'échelle nationale se retrouve aujourd'hui distribué aux échelles

supranationale et infranationale. L'autorité de l'État nationale est tournée vers un rôle de médiateur qui se traduit par une réorganisation du développement des politiques nationales pour favoriser l'implantation du capital dans le territoire : ce n'est plus le capital qui doit s'adapter à la géographie de l'espace national, mais l'espace national qui doit s'accommoder à la géographie du capital (Brenner 2004). En d'autres mots, la réorganisation socio-spatiale associée à la mondialisation répond davantage à la logique du capital transnational.

Dans son livre *Désenclaver la démocratie* (2004), Nootens présente son analyse des transformations de l'État dans le contexte de mondialisation. Elle démontre que le processus de mondialisation a un aspect multidimensionnel qui interpelle plusieurs secteurs d'activités traditionnels de l'État-nation comme l'activité économique, politique, militaire, juridique, technologique ou environnementale. Ces pouvoirs se réorganisent vers les échelles infranationales et supranationales. Nootens, tout comme Brenner, explique cette transformation du rôle de l'État par l'émergence de nouvelles instances de gouvernance, d'acteurs transnationaux, de la grande mobilité du capital et des individus. En d'autres termes, l'État est de moins en moins le lieu unique où les intérêts publics et privés s'articulent.

Ce phénomène de transformation de l'État-nation est couplé à la montée en importance des métropoles comme nouveaux territoires influents. Ces dernières sont dorénavant considérées comme les nouveaux lieux de concentration des richesses et des pouvoirs. C'est pourquoi le phénomène de métropolisation est souvent vu comme corollaire au processus de mondialisation.

1.1.2 Métropolisation

Comme nous l'avons vu jusqu'à maintenant, les métropoles occupent une place importante au sein de la mondialisation. On retrouve dorénavant, au sein des métropoles,

les nouveaux lieux du pouvoir économique, comme les sièges sociaux des entreprises multinationales, de la finance mondiale et les firmes et agences de notation. La présence de ces sièges sociaux, comme nous l'avons vu avec Sassen (2004), explique aussi la présence de travailleurs hautement qualifiés dans les métropoles. Ces changements dans les villes entraînent une dévolution des tâches et responsabilités vers les métropoles et vers de nouveaux espaces politiques.

Béal (2013) note qu'historiquement les États avaient une responsabilité à jouer dans le développement des politiques urbaines en fournissant les fonds, l'expertise et la conception des projets. Puis, les États ont dû déléguer ces compétences aux métropoles par la « mise en place d'interventions plus douces », incitant les acteurs locaux à prendre en charge ces compétences, à gouverner la ville par projets (Pinson 2009). Olive (2015) décrit ce jeu de pouvoir entre l'État et les métropoles :

D'un côté, l'émergence institutionnelle des métropoles participe d'un mouvement général d'autonomisation des villes qui, prenant de l'ampleur, tend à fragiliser les fondements politiques de l'État-nation [...]. Mais d'un autre côté, le renforcement très volontariste des métropoles confirme la capacité de l'État à (re)définir les règles du jeu, à mettre en concurrence les collectivités, à redistribuer la carte des ressources (compétences, fiscalité), à renforcer certains niveaux territoriaux pour en affaiblir d'autres (Olive 2015 : 141).

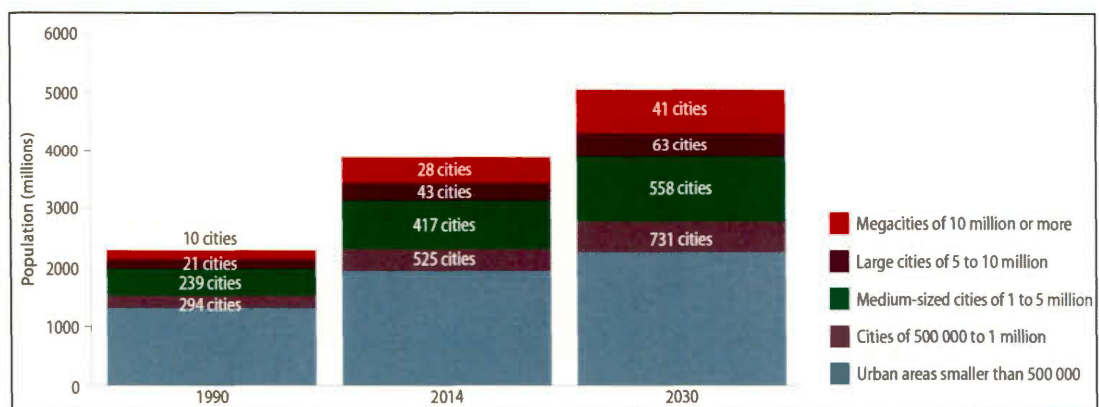
Comme le mentionne Olive (2015), certaines compétences sont reléguées aux régions métropolitaines d'où le fait qu'on assiste à une montée en importance des métropoles comme espace politique décisionnel.

Dans ce contexte où les métropoles entrent en concurrence les unes les autres, les gouvernements locaux adoptent des politiques et des stratégies visant à attirer les grandes entreprises. Parallèlement, ces dernières sont à la recherche de conditions locales qui les favorisent et leur permettent d'assurer leur croissance et une plus grande accumulation de capital à l'échelle globale. Accroître la compétitivité des entreprises au niveau global passe donc par un lien fort avec les échelons locaux.

Ghorra-Gobin (2006) explique que cette dynamique engendre de nouvelles interactions entre le public et le privé, les entreprises, surtout les firmes globales, profitant grandement des conditions qui leur sont offertes par les gouvernements locaux. De plus, cela favorise l'expérimentation de nouveaux modes de régulation qui ont lieu au sein des villes.

Le phénomène de métropolisation se distinguerait donc aussi par des faits démographiques. On assiste à une densification en hauteur des centres-villes, à des fusions de municipalités pour créer des agglomérations métropolitaines encore plus vastes ce qui contribue à accroître la taille de la population métropolitaine (Bassan et al. 2000). De plus, l'activité économique qui y prévaut contribue à attirer des travailleurs. Bref, une part de la croissance de la population urbaine mondiale s'observe dans les grandes villes du monde, dont la proportion ne fait qu'augmenter par rapport aux aires urbaines de moins de 500 000 habitants (Figure 1). On constate également, une croissance majeure des villes moyennes (*medium-sized cities*), soit celle composée d'un à cinq millions d'habitants.

Figure 1 : La croissance de la population mondiale au sein des villes (1990-2030)



*World Urbanization Prospect (2014)

Hamel (2010) note plusieurs conséquences à la métropolisation : baisse des densités urbaines générales combinée à une densification des zones périurbaines ; fragmentation

du tissu urbain à la faveur des pressions du marché immobilier ; apparition de zones bâties dispersées et séparées à l'occasion de zones rurales, et formation de vastes agglomérations polycentriques à l'échelle des régions métropolitaines d'où le fait que l'on dise que les métropoles contemporaines sont polynucléaire (Hamel 2010). Ces faits urbains émergent des stratégies d'aménagement du territoire des élites, pour la privatisation et l'accumulation de capital.

Les banlieues ont une importance nouvelle dans ce nouveau contexte démographique et agissent, selon plusieurs, comme les nouveaux pôles de développement économique. Le modèle classique d'analyse concentrique de la ville, créé par les sociologues de l'École de Chicago, est remis en question par une nouvelle lecture, celle de l'École de Los Angeles (Sénécal 2007). Dear et Flusty (1998) nomment ce type de développement polycentrique un urbanisme postmoderne. Ils avancent que l'émergence des *edges cities*, pouvant faire compétition aux centres traditionnels, désorganise la forme traditionnelle en « beigne » de la ville. Pour leur part, Terral et Shearmur (2008) sont d'avis que cette transformation n'est pas généralisée. Les villes canadiennes et du nord-est des États-Unis retiennent encore l'activité économique dans les *central business districts* (CDB). Ils concluent aussi que la multipolarisation est un processus inévitable du développement métropolitain, mais ils notent que certains centres, comme celui de Montréal par exemple, ne faiblissent pas et possèdent toujours une attraction qu'ils continuent d'exercer sur les activités tertiaires. En fait, selon eux la croissance de la population et la présence des entreprises dans la ville-centre contribuent à l'attraction de main-d'œuvre qualifiée et nécessitent le réaménagement des quartiers centraux et péricentraux du centre-ville.

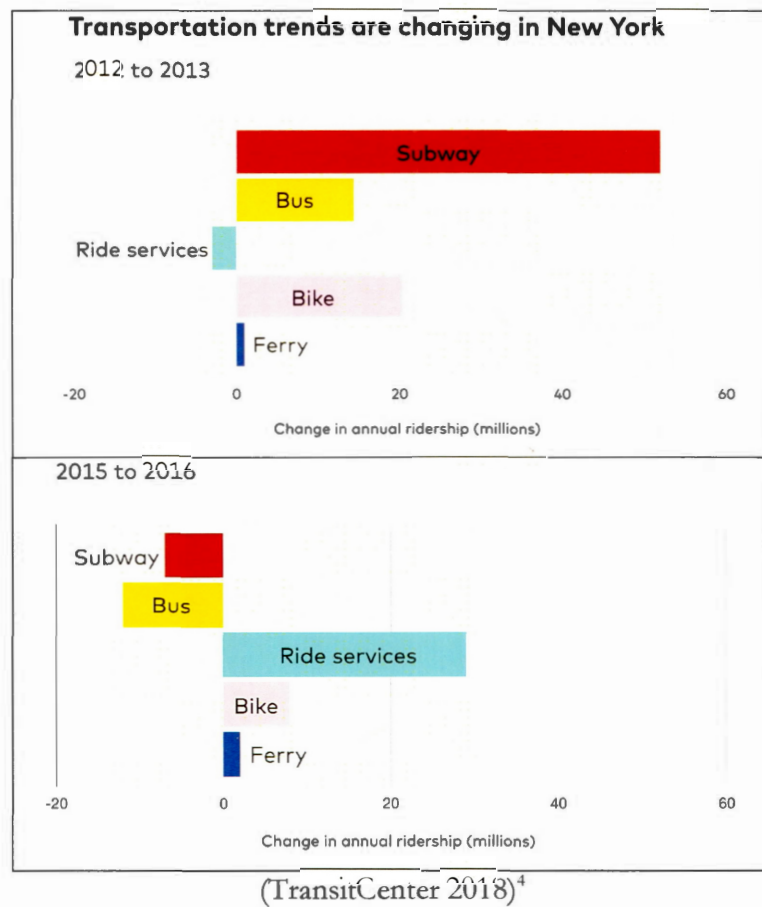
Orfeuil et Ripoll (2016) parlent d'un aménagement du territoire pour une nouvelle mobilité des biens et personnes vers la ville-centre, d'une affluence des capitaux vers le centre. La concentration des capitaux dans les centres et le retour à la ville des classes aisées sont la cause du processus de *gentrification* des quartiers centraux (Smith 2007). La réorganisation socio-spatiale associée à la mondialisation décrite précédemment fait en sorte que les

opérations des grandes entreprises peuvent se situer sur plusieurs territoires nationaux simultanément, alors que les sièges sociaux, les centres de recherche et de développement et les activités liées à la financiarisation se concentrent surtout dans les villes-centres des métropoles. Pour attirer les travailleurs qualifiés les entreprises et les municipalités vont miser sur l'aménagement des quartiers, la présence d'infrastructure haut de gamme (salle de concert, musée, grande bibliothèque, place publique, aménagement de rue, etc.) et de projets d'habitation de luxe. En même temps, on assiste à un déplacement des travailleurs et travailleuses de services (Robinson 2005). Ces personnes à emploi précaire ont un rôle à jouer dans les prestations des nouveaux services urbains. De plus, ils se logent et se transportent à travers des villes de plus en plus fragmentées. C'est ici qu'on comprend la « niche » que représentent les nouveaux besoins en transport de ces travailleurs en termes de mobilité dans les métropoles.

Les *Transportation Network Companies* (TNC), soit des compagnies de taxi ou de transport de personnes par application mobile, comme Uber ou Lyft, constituent un exemple de la nouvelle importance accordée à la centralité et à la mobilité des travailleurs qualifiés dans les métropoles. À New York, par exemple, les TNC occupent une part de plus en plus importante dans les moyens de transport urbain comme le démontre le *TransitCenter*³. En comparaison à 2012, le transport en commun pour l'année 2015 à New York a connu une baisse importante, alors que les TNC sont en croissance (Figure 2).

³ Centre de recherche qui se penche sur les nouveaux enjeux urbains de transport au sein des villes américaines

Figure 2 : Changements dans les déplacements annuels à New York (2012-2016)



⁴ Consultation en ligne juin 2018, extrait de : <http://www.streetfilms.org/unsustainable-traffic-2018/>

1.1.3 Néolibéralisation des villes

Le néolibéralisme est un ensemble de discours, pratiques et dispositifs de gouvernement des sociétés qui se fonde sur la concurrence généralisée (Harvey 2007). Pour Dardot et Laval (2008), il s'agit d'une nouvelle rationalité globale en ce qui a trait aux choix politiques et économiques. Ses principes idéologiques reposent sur les textes fondateurs du libéralisme économique, comme ceux d'Adam Smith et la « main invisible » du marché, et des doctrines de l'École de Chicago de Friedman et Hayek. Le néolibéralisme est un processus structurant qui fait partie intégrante des changements contemporains. Harvey (2007) en propose une définition:

Neoliberalism is a theory of political economic practices proposing that human well-being can best be advanced by the maximization of entrepreneurial freedoms within an institutional framework characterized by private property rights, individual liberty, unencumbered markets, and free trade (Harvey 2007: 22).

Examinant l'histoire du développement du néolibéralisme à travers le monde, Harvey avance que l'objectif principal, la revitalisation du capitalisme global, a échoué. Pour lui, cet échec de la théorie néolibérale laisse alors place à la restauration du pouvoir de la classe supérieure sur laquelle le néolibéralisme repose.

Neoliberalism has not proven effective at revitalizing global capital accumulation, but it has succeeded in restoring class power. As a consequence, the theoretical utopianism of the neoliberal argument has worked more as a system of justification and legitimization. The principles of neoliberalism are quickly abandoned whenever they conflict with this class project (Harvey 2007 : 29)

Jessop (2013) sépare en quatre catégories les différents processus de néolibéralisation à travers le monde. Premièrement, une transformation du système politique qui est caractérisée par une table rase des structures de redistribution sociale existantes. Il note en exemple les pays ayant émergé de l'ex-URSS. Deuxièmement, un changement de régime, où s'accroissent la libéralisation, la privatisation et la dérégulation. Il mentionne ici les économies atlantiques-fordistes, comme les cas classiques sous Reagan et Thatcher, mais

aussi des cas modérés tels que le Canada, la Nouvelle-Zélande, l'Irlande, l'Islande et l'Australie. Troisièmement, il identifie des cas de processus de restructuration économique marqués par la présence d'intervenants extérieurs, par exemple les principes de « bonne gouvernance » appliqués au pays du Sud par les organisations supranationales, comme en Amérique du Sud ou en Afrique. Quatrièmement, il observe aussi des ajustements mineurs dans les politiques publiques, fait de façon modérée et réversible.

Dans le contexte de montée en importance du néolibéralisme comme théorie politique et économique de gestion de l'État, les réarrangements institutionnels et juridiques nationaux sont différents à travers les États du monde, qui ont leur histoire et leurs cultures. Pour Brenner, Peck et Theodore (2013) cela s'explique par la « dépendance au chemin emprunté »⁵, soit les différences sociospatiales dans le développement contextuel et inégal du néolibéralisme à travers l'espace global. Au sein des États à tradition keynésienne plus forte, le démantèlement des arrangements institutionnels est plus long.

Le néolibéralisme peut être considéré comme un phénomène multiscalaire, ayant différentes stratégies d'adaptation aux contextes locaux. À l'inverse des postulats de la théorie néolibérale selon lesquels le marché fonctionne de façon uniforme à travers le monde, l'implantation des projets néolibéraux se fait de façon contextuelle. Brenner, Peck et Theodore (2013) avancent qu'il s'agit plutôt d'un phénomène multipolaire, tributaire des changements historiques et politiques.

Pour ces chercheurs, les métropoles agissent comme point d'entrée du capital par l'entremise des grands sièges sociaux, des entreprises et des firmes multinationales. Elles sont aussi les nouveaux sites stratégiques du néolibéralisme :

La place centrale accordée aux villes dans les systèmes de production et de reproduction fordistes keynésiens fait d'elles des arènes clés (sinon des cibles) de mise au point des stratégies de *roll-back* néolibérales ; en même temps, leur importance stratégique comme lieux d'innovation et de croissance, de

⁵ *Path-dependency*

gouvernance dévolue et d'expérimentation à l'échelle locale, place les villes en première ligne des stratégies de *roll-out* (Brenner Peck et Theodore 2013 : 32)

Dans une même perspective, Purcell (2009) qualifie les villes de laboratoires où les nouvelles politiques néolibérales peuvent être testées et développées. Les espaces urbanisés se trouvent interpellés par ces processus de restructuration de l'État et de démantèlement des structures keynésiano-fordistes.

Les États sont au cœur de ce renouveau urbain. Ils créent de nouvelles alliances supranationales sous forme de traités pour accroître les possibilités d'échanges, et infranationales sous forme de partenariats locaux (Brenner 2004). La gouvernance locale est alors reconfigurée selon un modèle plus décentralisé.

Hackworth (2006) s'intéresse aux impacts de la mondialisation sur l'administration publique des villes, le tournant entrepreneurial et l'apparition de nouveaux partenariats public-privés. Il estime que la fin du modèle keynésiano-fordiste ne provient d'une soudaine popularité du néolibéralisme, mais il est en relation avec les nouvelles exigences du capital financier global envers les administrations locales :

The shift to entrepreneurial or neoliberal urban governance is less the result of an organic shift to the right made in the face of capital flight than the result of an institutionally regulated (and policed) disciplining of localities (Hackworth 2006: 17)

Le *New Public Management* caractérise les nouvelles pratiques des diverses institutions publiques (Santé, Éducation, Environnement, Transports, etc.) empruntées au secteur privé : des appels à projets, des objectifs programmés (Olive 2015), une pluralité d'acteurs, une réduction du rôle de l'État et des indicateurs de performance des projets urbains (Pinson 2010). Il s'agit d'un modèle de gestion importé du monde entrepreneurial qui est imposé aux institutions publiques (Denault 2013). Les cadres et autres gestionnaires locaux facilitent ainsi le processus d'intégration géoéconomique des entreprises à l'échelle locale avec de nouvelles réglementations, des partenariats public-privé (PPP), des incitatifs pour

les achats fonciers, des approches de gestion basée sur les résultats, des indicateurs de performance et de productivité (Swyngedouw 2004). L'objectif est de rendre le portefeuille étatique plus rentable et favoriser la croissance des entreprises.

Les espaces urbains se trouvent soumis à de nouvelles contraintes du marché global. Le renouveau urbain enclenché par les villes fait partie, selon plusieurs auteurs (Béal et Rousseau 2014; Morange et Fol 2014) d'une transformation de l'image de la ville et de ses industries, afin de la rendre plus compétitive sur la scène globale. À la manière des entreprises qui se font concurrence à l'échelle mondiale, les administrations publiques désirent leur ville plus grande et plus attirante (Béal et Rousseau 2014).

Afin que ces métropoles soient plus compétitives, diverses politiques publiques renoncent à « la planification spatiale au profit du nouveau régionalisme compétitif incarné par la planification urbaine stratégique » (Morange et Fol 2014 : 3). Le but est d'investir dans ce qui permet d'être compétitif sur la scène globale, plutôt que dans ce qui augmente la qualité de vie des citoyens. Afin d'augmenter l'attractivité, elles adoptent des politiques urbaines qui visent à créer des conditions favorables pour attirer des investisseurs, des entreprises et des classes sociales privilégiées :

L'objectif n'est plus d'assurer la redistribution spatiale, mais d'accroître la compétitivité des territoires ; et, au niveau local, la ville entrepreneuriale, tournée vers l'attraction des ressources, des emplois et du capital, qui succède à la ville managériale de l'ère keynésianofordiste (Béal et Rousseau 2014 : 2).

Ces auteurs avancent donc que, depuis les trois dernières décennies, on assiste à la transformation des politiques publiques urbaines de développement. D'un agenda à redistribution sociale pour des biens et services collectifs, on passe à un agenda centré sur l'investissement, la compétitivité des villes et l'attraction des capitaux, des entreprises et des classes sociales privilégiées (Béal et Rousseau 2014; Séguin 2004).

L'entrepreneuralisme et le redéveloppement des industries traditionnelles vers plus de rentabilité s'imposent donc dans les dynamiques et politiques urbaines et constituent ce processus de néolibéralisation des villes (Harvey 2007; 2012).

Le phénomène de privatisation de la ville est donc intimement lié au processus de mondialisation et de son corollaire, la métropolisation. Les caractéristiques contemporaines de la ville néolibérale découlent de plusieurs étapes économiques qui se sont traduites dans l'histoire de leur développement qui a conduit au contexte actuel. Du modèle keynésien-fordiste à l'ère néolibérale, les crises des modèles économiques ont entraîné la réduction du soutien de l'État aux programmes nationaux d'aide et l'émergence du processus de néolibéralisation des villes. Dans la prochaine section, nous verrons comment la crise du modèle fordiste a permis l'émergence du post-fordisme et celle d'un nouveau modèle d'organisation du travail, l'économie de plateforme.

1.2 De la crise du fordisme à l'émergence de l'économie de plateforme

1.2.1 Crise du fordisme et post-fordisme

Pour mieux saisir la portée du néolibéralisme sur la transformation des espaces urbanisés, il importe de revenir brièvement sur le régime d'accumulation keynésiano-fordiste. Pour Peck et Tickell (1994), la crise du modèle fordiste est d'abord une crise d'accumulation. La production et consommation de masse et les régulations keynésiennes ont entraîné un déséquilibre.

Le fordisme, selon Jessop (1994), a plusieurs possibilités de définition :

- a) Organisation du travail orienté vers la production de masse
- b) Régulation économique incluant diverses méthodes de contrôle des dirigeants⁶

⁶ Il note en exemple : "[...]the separation of ownership and control in large corporations with a distinctive multidivisional, decentralized organization subject to central controls; monopoly pricing; union recognition and collective bargaining; wages indexed to productivity growth and retail price

- c) Mode de croissance macroéconomique entre la production et la consommation
- d) Organisation sociétale impliquant la consommation conforme et les biens et services collectifs standardisés d'un État bureaucratique

(Jessop 1994 : 253-254).

Le passage d'une économie fordiste en crise vers une forme organisationnelle postfordiste est l'objet d'étude de plusieurs chercheurs, associés à l'École de la régulation ou à l'École néo-schumpetérienne. Ces deux écoles visaient à identifier les causes de la crise du modèle fordiste et l'émergence de nouvelles formes de politiques économiques néolibérales. L'École de la régulation émerge en France dans les années 1970 et vise à expliquer les dynamiques économiques qui oscillent entre crise et stabilité. Pour la période 1945 à 1975, l'École de la régulation met de l'avant la thèse voulant que la stabilité de l'accumulation fordiste ait été permise grâce à un rapport étroit entre l'État et l'économie. :

The aim of the early French regulationists was to develop a theoretical framework which could encapsulate and explain the paradox within capitalism between its inherent tendency towards instability, crisis and change, and its ability to coalesce and stabilize around a set of institutions, rules and norms which serve to secure a relatively long period of economic stability (Amin 1994: 7)

Au cours du 20^e siècle, des dirigeants de nombreux États à travers le monde s'inspirent des théories de l'économiste britannique Keynes afin d'élaborer leurs politiques économiques. L'État acquiert un rôle important notamment par le biais de la gestion des relations salariales, de l'offre et la demande et de la compétition des marchés. Il a également acquis un rôle actif dans l'intégration du nouveau capital lié à la croissance de la production et celle des revenus qu'il a investis dans des projets d'infrastructures et d'équipement. Finalement, l'État identifie la recherche de solutions aux problèmes sociaux créés par le modèle fordiste comme un trait du régime keynésien. À titre d'exemple, les programmes d'assurance chômage, d'assurance sociale et autres solutions d'État sont apparus avec la

inflation; monetary emission and credit policies oriented to securing effective aggregate demand; statesponsored social reproduction oriented to the generalization of norms of mass consumption and the provision of infrastructure and means of collective consumption suitable to a Fordist mode of growth" (Jessop 1994: 253)

croissance économique engendrée par le modèle fordiste. En fait, les politiques keynésiennes d'encouragement à l'investissement, de redistribution et de couverture sociale voulaient réduire les inégalités causées par le développement économique (Béal et Rousseau 2008). Avec la crise du modèle fordiste, ces programmes deviennent la cible d'un démantèlement dans le but d'optimiser l'État et de réduire ses dépenses.

Pour sa part, l'École néo-schumpétérienne est développée par Freeman et Perez durant les années 1980. Leur théorie des changements de cycles économiques se fonde sur des grandes avancées dans la production par l'arrivée et la diffusion de nouvelles innovations technologiques (Amin 1994). Ils s'inspirent grandement des travaux du début du 20^e siècle de Kondratieff et de Schumpeter, en reprenant les aspects cyclique et technologique de la production.

Étant donné le lien fort entre croissance fordiste et politiques keynésiennes, la crise a entraîné un décentrement des pouvoirs de l'État. Peck et Tickell (1994) identifient deux étapes de cette crise : une phase de *roll-back*, où l'État procède à un démantèlement des arrangements institutionnels keynésiens, et une phase de *roll-out*, où l'État met en place de nouvelles politiques favorisant l'accumulation (Peck et Tickell 1994 : 283). La crise du modèle fordiste de production entraîne aussi une recherche de nouvelle forme institutionnelle d'État. À la fin des années 1970, le néolibéralisme se positionne comme le projet politique servant à répondre au problème de rentabilité dans la production. L'État qui avait alors une vocation de redistribution de la richesse est réorienté vers un rôle de créateur de croissance (Brenner, Peck et Theodore 2013). Toutefois, près de 40 ans plus tard, la crise financière de 2008 rappelle, comme le suggère l'École de régulation, le paradoxe du capitalisme et sa forme inhérente de croissance/crise.

1.2.2 L'économie de plateforme dans les métropoles du monde

Le tournant post-fordiste de la fin du 20^e siècle, l'avènement des politiques néolibérales en milieu urbain et l'évolution et la diffusion des nouvelles technologies à l'échelle globale ont une influence importante sur le local et les innovations qui en émergent (Klein 2016). Le nouveau mode de régulation postfordiste concorde avec l'émergence d'un nouveau type d'activité économique au 21^e siècle : l'économie de plateforme.⁷ Srnicek (2017) donne une définition de ce nouveau modèle économique centré sur le digital :

[...] refers to those businesses that increasingly rely upon information technology, data, and the internet for their business models. This is an area that cuts across traditional sectors – including manufacturing, services, transportation, mining, and telecommunications – and is in fact becoming essential to much of the economy today (Srnicek 2017: 16)

Aujourd'hui, la "plateforme" est perçue par plusieurs chercheurs comme un nouveau moyen technologique emprunté par les entreprises pour l'accumulation de capital (Tucker 2017). Les liens entre le modèle post-fordiste et l'émergence de nouvelles formes d'échanges entre paires comme l'économie de plateforme restent à développer. Nous verrons dans cette section la genèse de l'économie de plateforme, les liens avec les traits traditionnels du capitalisme et l'arrivée d'Uber dans les métropoles.

Pour Sundararajan (2016), l'activité économique d'avant la révolution industrielle est caractérisée par un pourcentage significatif de travailleurs et travailleuses autonomes, sans rapport avec un employeur. Les échanges de biens et services se font au sein de la communauté, où les gens développent des liens de confiance entre eux. De la fin du 19^e au 20^e siècle, on assiste à la croissance d'un modèle d'organisation du travail entre employeur-employé. On passe d'une économie où l'activité économique est essentiellement constituée de travailleurs indépendants, près de 50% avant la Révolution

⁷ Aussi connue comme économie du/de partage ou économie collaborative; dans la littérature anglophone le concept est connue comme *Sharing Economy*, *Gig Economy* ou *Platform Economy* ; nouvelle économie (*New Economy*) se trouve aussi dans la littérature, mais ce terme est assez imprécis (Sundararajan 2016).

industrielle, selon Sundararajan (2016), à une économie fordiste où la majorité de la population est employée par un patron. Cette transformation de l'organisation du travail et du salariat est le produit de facteurs historiques, comme les guerres européennes et américaines et les politiques keynésiennes du 20^e siècle. Toujours selon Sundararajan, l'économie de plateforme est un retour à cette forme d'activité économique pré-industrielle où les travailleurs et travailleuses autonomes sont, grâce aux applications téléphoniques, sans patron.

Tout comme le discours et l'idéologie néolibérale qui ont pour ambition de régler les grands enjeux contemporains en maximisant la liberté individuelle, la propriété privée et la liberté de marché (Harvey 2007), l'économie de plateforme, tout en étant profitable, entraîne des changements dans les mœurs et les lois de plusieurs secteurs d'activités comme le transport ou l'habitation pour favoriser la liberté de choix et l'accessibilité.

Tucker (2017) se questionne sur le type de capitalisme⁸ formé par l'économie de plateforme et sur la transformation des relations de travail entre employeurs et employés :

Platform capitalism fits within a larger political economic transformation that has seen the decline of the standard employment relationship central to the post-World War II era of welfare state capitalism and the growth of precarious work, including own-account self-employment and temporary work, associated with the rise of neo-liberal capitalist formations (Tucker 2017: 6)

Selon Tucker, l'économie de plateforme détient certaines caractéristiques associées au capitalisme : une activité économique orientée vers un marché décentralisé, des restructurations du travail pour rencontrer une demande grandissante et une ligne toujours plus mince entre le travail et la vie quotidienne avec de nouvelles formes de rémunération plus hétéroclites. Pour Tucker, il manque toutefois plusieurs éléments clés pour une analyse plus complète du capitalisme de plateforme. D'abord, le capitalisme est une structure basée sur les relations de propriété et de classes, dont les moyens de production

⁸ Sundararajan emploie le terme *crowd-based capitalism*, alors que Tucker préfère le terme *platform capitalism*.

sont contrôlés par une minorité de la population alors que la majorité dépend du travail rémunéré. Ensuite, le capitalisme est fondé sur l'expansion et le profit continu. La valeur économique n'est pas générée par l'échange, mais par la capacité du capital à extraire un profit par des relations de domination et d'exploitation (Tucker 2017 : 6). Ces aspects sont incontournables à l'analyse de l'économie de plateforme dont la richesse est créée sur la taxation des droits d'utilisation de la propriété intellectuelle de la plateforme.

Srnicek (2017) avance qu'avec le long déclin de la profitabilité du secteur manufacturier, le capitalisme du 21^e siècle est caractérisé par l'importance des données numériques pour maintenir la croissance économique. La nouveauté de ce contexte numérique est l'arrivée de la plateforme, soit une infrastructure technologique pour un appareil mobile à partir duquel les données peuvent être transférées, analysées ou utilisées. On assiste d'abord à l'incorporation des plateformes chez les grandes compagnies comme Facebook, Google, Amazon. Par la suite, les *start-ups* comme Uber et AirBnb s'attaquent à des secteurs de la société encore intouchés comme le tourisme et le transport. Ce type d'entreprise utilisant les plateformes est au cœur des transformations entre travailleurs, clients et investisseurs :

the start-up boom today appears to be driven largely by these forces: it is a continuation of asset-price Keynesianism rather than an abdication of its basic tenets. Yet there are other limits that prevent lean platforms from providing a sustainable source of dynamism. Perhaps the most pertinent limits are the ones involving outsourcing (Srnicek 2017: 167).

Le phénomène de *outsourcing*⁹ est essentiel à l'économie de plateforme. Les entreprises opèrent selon une dévolution des coûts, par exemple AirBnb et Uber pour le ménage, l'entretien des logements/véhicules, les questions d'assurances, l'essence, le chauffage et autres.

⁹ Le *outsourcing* implique qu'une entreprise engage une autre entreprise pour des tâches secondaires en se fondant sur une force de travail globale hyper-exploitée et souvent localisée dans les pays du Sud pour des tâches en ligne comme l'entrée de données, microprogrammation, téléphonie, etc.

Jamil et Noisieux (2018) font le lien entre dégradations des droits des travailleurs et le contexte d'émergence du « capitalisme de plateforme » au sein d'une économie néolibérale. Le néolibéralisme considère que la capacité de travail des personnes doit être en compétition et soumise aux forces du marché, avec la plus grande flexibilité possible et la réduction au minimum du filet social de protection. C'est de ce contexte qu'émergent les entreprises de l'économie de plateforme, le travail temporaire, précaire et indépendant des « travailleurs-autonome ». Il y a donc une différence notable entre une entreprise de l'économie de plateforme qui regroupe des utilisateurs de façon horizontale, des échanges de personne-à-personne¹⁰, et une entreprise de l'économie de plateforme hiérarchisée qui sépare de façon distincte clients et travailleurs et qui vise la croissance maximale de ses profits. Les droits des travailleurs et travailleuses sont remis en question par des nouvelles stratégies de rémunération, d'employabilité et de surveillance.

Gesualdi-Fecteau et Vallée (2017) notent que la transformation de l'organisation du travail et l'usage du travail à la demande, dans le contexte de l'économie de plateforme, est lié à une obligation de disponibilité et une ligne toujours plus mince entre « temps au travail » et « temps personnel ». Il s'agit d'un type de démantèlement des formes de travail organisées et encadrées par des lois et règlements, de même que des conventions collectives signées par les syndicats et les patrons de l'État, héritage de la période fordiste. Gesualdi-Fecteau (2018) mentionne aussi le système de notation est utilisé par plusieurs plateformes pour évaluer le travail de ses employés par les clients et maintenir une compétitivité :

Ces entreprises cherchent à renoncer à la structure hiérarchique et aux références traditionnelles de la subordination en recourant à un système fondé sur la réputation des travailleurs et travailleuses où la prérogative de l'évaluation serait transférée aux consommateurs (Gesualdi-Fecteau 2018 : 49).

¹⁰ De l'expression informatique « *peer-to-peer* » ou P2P ; chaque client est aussi un serveur. En économie de plateforme l'échange entre personne est centralisé, à la manière d'un serveur unique.

Slee (2016) constate que l'économie de plate-forme traite de deux phénomènes qu'il importe de distinguer. Il s'agit d'une double vision du phénomène de « partage » de biens et services contemporains au sein de cette nouvelle économie. Slee voit une dichotomie qu'il décrit entre, d'une part, les entreprises multinationales comme Uber et Airbnb qui s'implantent dans les espaces nationaux pour augmenter leur potentiel d'accumulation et, d'autre part, les entreprises coopératives, communautaires, à but non lucratif qui visent un partage des biens et services en place :

La première est la vision communautaire et coopérative des échanges personnels à petite échelle ; la seconde est l'ambition perturbatrice, mondiale, d'entreprises qui consacrent des milliards de dollars à défier les lois adoptées démocratiquement, qui rachètent leurs concurrents pour démultiplier leur portée et (dans le cas d'Uber) qui développent de nouvelles technologies pour se passer de main d'œuvre (Slee 2016 : 15)

Les économistes et les professionnels adoptent des stratégies afin d'obtenir des conditions favorables à l'implantation et à la consolidation d'entreprises liées à de l'économie de plateforme. Ils mettent en œuvre un agenda de transformations profondes des politiques économiques urbaines pour favoriser une plus grande liberté de marché au sein des villes du monde. Les transformations actuelles des règlements municipaux dus à l'arrivée de l'économie du partage relancent les débats au niveau de l'encadrement réglementaire des entreprises comme Uber et AirBnb.

À titre d'exemple, la Ville de New York signe un accord avec Uber, en 2016, pour mener une étude de quatre mois sur l'impact de la réduction de la congestion par les applications comme Uber et Lyft¹¹. Dans cette métropole du nord-est des États-Unis, la réduction de la congestion ainsi que la réduction de la pollution constituent des priorités. À New York, où la majorité des courses de taxi ont lieu dans le centre-ville de Manhattan, les taux de remplacement des taxis jaunes vers Uber sont de presque un pour un (Fischer-Baum et Bialik 2015). Dans une série de données publiée par le *Taxi and Limousine Commission* (TLC),

¹¹ Lyft est la seconde compagnie de *ridesharing* aux États-Unis, avec une croissance également phénoménale. L'application est arrivée au Canada, à Toronto, en 2018.

New York présente une augmentation du nombre de courses total, mais une baisse radicale du nombre de courses des taxis jaunes à Manhattan (Tableau 3). De plus, la valeur des médaillons¹², les permis de taxi new-yorkais, est en baisse. Les prêteurs sont de plus en plus réticents à financer des prêts pour l'achat de permis de taxi et les chauffeurs ont de la difficulté à atteindre leurs objectifs de courses pour rentabiliser la location journalière du véhicule.

Tableau 3 : Changements dans les courses de taxi à New York (2014)

<i>Quartiers</i>	<i>Uber</i>	<i>Taxi</i>	<i>Net</i>
<i>Brooklyn</i>	+1 123 969	+299 388	+1 423 357
<i>Queens</i>	+655 525	+191 974	+847 499
<i>Manhattan</i>	+4 045 735	-3 685 504	+360 231
<i>Bronx</i>	+126 283	-265	+126 018
<i>Staten Island</i>	+3 920	+192	+4 112
<i>Manhattan (Centre-ville)</i>	+3 818 179	-3 830 621	-12 442

(Fischer-Baum & Bialik 2015)

Comme nous l'avons vu précédemment, les études visant à mieux connaître les conséquences politiques, économiques et sociales de l'arrivée d'Uber se multiplient. Moore et Balaker (2006) ont recensé les travaux publiés par des économistes sur les questions des réglementations du taxi. Sur 28 recherches recensées, 19 prônaient une baisse ou une abolition de la réglementation du taxi par le gouvernement. Ils concluent qu'il existe un fort support des économistes états-uniens en faveur de la déréglementation du taxi depuis plusieurs décennies (Cervero 1985 ; Dempsey 1996).

Horpedahl (2015) mentionne qu'au sein du panel d'experts économiques de l'*Initiative on Global Markets*¹³, 40 des 43 économistes présents appuyaient fortement de laisser le marché libre aux nouvelles entreprises de l'économie de plateforme. Selon eux, une absence de

¹² Le *Haas Act* de 1937 introduit le premier système de permis, les *medallions*. Un permis de taxi donne le droit à une personne de faire du transport de personne contre une rémunération.

¹³ *Initiative on Global Markets* est un centre de recherche de l'école de business de la *University of Chicago*

règlements peut favoriser la concurrence entre les entreprises du taxi et permettre ainsi d'offrir des bénéfices aux clients (Gabel 2016 ; Dupré 2016).

1.3 Objectifs et question de recherche

En 2011, la compagnie Uber Inc. fait son entrée dans les industries de taxi états-uniennes. Créée à San Francisco, la *start-up* fonctionne par une mise en contact entre un client et un chauffeur. Le client, désirant se rendre du point A au point B, télécharge l'application d'Uber et y inscrit son trajet. De son téléphone cellulaire, il indique sa position géographique ainsi que le lieu de sa destination. Ces informations sont reçues par un « chauffeur partenaire »¹⁴ grâce à l'application pour chauffeurs. Ces derniers sont considérés par Uber comme des travailleurs indépendants. Ils doivent posséder leur propre véhicule, de l'essence, et un téléphone cellulaire.

Avec AirBnb, Uber est considérée comme l'une des premières entreprises associées à l'économie de plateforme qui a comme caractéristique de décentraliser ses dépenses pour accroître sa rentabilité. En fait, les entreprises comme Uber et AirBnb font face à des réglementations municipales et nationales adoptées aux 20^e et 21^e siècles qui gênaient l'offre de transports et de logement qui ne cadrent pas avec leurs nouveaux modèles d'affaires décentralisés. L'importance financière d'Uber¹⁵ lui permet de faire fléchir les administrations locales et nationales, dont les lois et règlements sont qualifiés d'obsoletes par les nouveaux entrepreneurs qui exigent des gouvernements des changements législatifs (Posen 2016 ; Gabré 2016). Uber s'implante essentiellement dans les métropoles, où il y a un dynamisme économique et culturel, la présence de secteur de pointe et de travailleurs qualifiés.

¹⁴ Uber emploie le terme partenaire-chauffeur pour désigner les personnes faisant du transport pour la compagnie. Partout dans le monde, il y a des débats juridiques à savoir si les partenaire-chauffeur sont des employés ou des travailleurs-indépendant.

¹⁵ La valeur d'entrée d'Uber de 60 millions de dollars grimpe à 51 milliards de dollars en 2015 et sa présence se solidifie dans plus de 300 villes du monde (Johal, Ditta et Zon 2016). À ce jour, Uber est estimée à 72 milliards de dollars (Recode 2018).

Nous avons abordé trois processus en cours à l'échelle globale : la mondialisation, la métropolisation et la néolibéralisation des villes. Uber est un phénomène intrinsèquement métropolitain, par sa présence dans plus de 300 grandes villes du monde (Uber 2018) et, plus particulièrement, dans les centres de ces villes. Sa diffusion rapide et globale et sa capacité à faire fléchir les réglementations nationales et locales représentent les éléments des processus de mondialisation, métropolisation et de rééchelonnement. Pour assurer son implantation dans la ville, l'entreprise doit remettre en question les cadres législatifs nationaux de l'époque fordiste qui régissent l'industrie du taxi traditionnelle.

La question principale de ce mémoire est : quels sont les principaux éléments nécessaires à l'implantation d'Uber dans la région métropolitaine de Montréal ? Nous posons comme hypothèse que l'arrivée de l'entreprise s'accompagne de changements institutionnels, aux lois et règlements de l'État qui encadrent l'industrie du taxi. De plus, des transformations à l'industrie du taxi de Montréal depuis l'arrivée d'Uber, comme de nouvelles pratiques et de nouvelles règles, s'inscrivent dans le processus de néolibéralisation des métropoles. Finalement, la réponse de l'industrie du taxi traditionnelle et des chauffeurs face à ces changements se traduit par différentes actions collectives qui visent à protéger l'industrie comme telle et les acquis obtenus au cours des années par les chauffeurs de taxi.

Dans ce premier chapitre, nous avons établi le contexte d'émergence de l'entreprise Uber. Nous avons été en mesure de voir comment, de ce nouveau contexte économique et politique qui secoue l'État national, l'économie de plateforme s'insère dorénavant dans les grandes villes et vient bouleverser les organisations keynésienne-fordiste du travail. Notre travail se penche sur le projet politique d'un acteur de l'économie de plateforme, Uber, et les moyens employés pour transformer les institutions gouvernementales. La déréglementation de l'industrie du taxi, les modifications législatives et l'intégration dans l'espace national de cette entreprise a fait couler beaucoup d'encre dans les pays du monde. Notre mémoire s'agit à la fois d'une étude de cas pouvant ajouter des données empiriques

aux nombreux travaux portant sur la néolibéralisation des métropoles, ainsi qu'un travail théorique portant sur la transition d'une industrie traditionnelle vers un modèle post-fordiste. Le prochain chapitre aborde le cheminement théorique de géographie critique dans lequel s'inscrit le mémoire, le cadre conceptuel mobilisé pour l'analyse des données et l'approche méthodologique.

CHAPITRE II

APPROCHE THÉORIQUE, CADRE CONCEPTUEL ET DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE : GÉOGRAPHIE CRITIQUE, NÉO- INSTITUTIONNALISME ET URBANISATION NÉOLIBÉRALE

In other words, all aspects of social space under modern capitalism must be understood as presuppositions, arenas and outcomes of dynamic processes of continual social contestation and transformation (Brenner 2004: 32).

Beneath these abstractions lie palpable changes –many of them negative – for real people in cities. Those people have been remove from welfare rolls, public housing, and unionized jobs in the direct –more often indirect – name of neoliberalism. [...] Some of these people have begun to organize a resistance movement to these changes (Hackworth 2007: 173).

Notre mémoire a pour objectif d'analyser la transformation de l'industrie du taxi à Montréal depuis l'arrivée de l'entreprise Uber et d'identifier les conditions nécessaires à son implantation. Dans ce chapitre, nous présentons brièvement les approches théoriques, pour ensuite aborder les concepts mobilisés et les grilles d'analyse associées au néo-institutionnalisme et aux études urbaines critiques. Finalement, nous présentons notre démarche méthodologique de recherche.

2.1 Approches théoriques : géographie critique et étude du néolibéralisme

Afin d'élaborer le cadre théorique dans lequel notre étude s'inscrit, nous avons fait appel à des travaux de géographie critique et d'études urbaines critiques.¹⁶ Dans ce chapitre, nous présentons brièvement la géographie critique, et en particulier les travaux portant sur le néolibéralisme, le néolibéralisme réel et la néolibéralisation des villes, qui nous ont permis de saisir le rapport entre le processus de restructuration des activités économiques, la transformation du rôle de l'État et les métropoles. Puis, nous nous attarderons sur les deux grilles d'analyse que nous avons empruntées afin de mettre en lumière les étapes et les mécanismes de changements de l'industrie du taxi de la métropole. Enfin, nous verrons le néo-institutionnalisme, cette approche de la science politique qui nous a permis de caractériser les changements institutionnels apportés à l'État pour permettre l'implantation de Uber dans la métropole.

2.1.1 Géographie critique

Depuis les années 1970, l'approche théorique dominante au sein des études urbaines critiques est le marxisme. Des auteurs comme Lefebvre (1968), Castells (1998) et Harvey (1976) posent les jalons théoriques nécessaires à la compréhension de la relation entre le capitalisme et l'espace urbain.

Lefebvre, dans ses travaux sur le droit à la ville et la production de l'espace, critique l'urbanisme et les enjeux politiques et économiques qui se cachent derrière l'aménagement du territoire et qui influencent la vie individuelle et collective. La centralité, où se concentrent les richesses et les pouvoirs, fait de la ville un « centre de décision » (Lefebvre 1968).

¹⁶ *Critical urban studies*

Pour Castells (1998), il y a impact des réseaux informationnels sur la morphologie des villes, ainsi qu'une importance des mouvements sociaux urbains et des nouvelles technologies dans les transformations urbaines et sociétales. Le pouvoir économique est lié à une société en réseaux et à l'espace des flux. Les élites font partie des réseaux, d'informations et de communications. Il mentionne qu'eux-mêmes sont à la fois produits et soutenus par les nouvelles technologies de l'information et des communications.

Enfin, le géographe David Harvey s'inspire du marxisme pour saisir la relation entre capitalisme et espace urbain. Harvey (1976) qui estimait que les travaux de Marx accordent peu d'importance à l'espace et une grande importance au temps, propose une adaptation des concepts du marxisme à la géographie. Il développe une lecture géographique du capitalisme à différentes échelles, et s'intéresse particulièrement à l'espace urbain où s'exercent les mécanismes du capitalisme qui contribuent à creuser des inégalités sociospatiales et incitent les mouvements de contestation à lutter pour le droit à la ville. Pour lui, la géographie ne peut rester neutre face à ces enjeux et se doit d'être engagée.

À partir du début des années 1970, aux États-Unis, émerge la géographie radicale. Elle apparaît dans une période de contestation sociale et politique importante où le mouvement des Droits civiques prend forme, de même que le mouvement étudiant et celui d'opposition à la guerre au Vietnam. Aux États-Unis, la revue *Antipode* est également au cœur de ce mouvement de géographie engagée. Ce nouveau courant s'oppose à l'approche positiviste et à la méthode hypothético-déductive sur laquelle repose la Nouvelle géographie, et insiste sur l'importance d'une production du savoir qui conteste le pouvoir des élites (Gintrac 2012).

Alors que la géographie radicale se focalise essentiellement sur les rapports de classes et leur relation au territoire, d'autres géographes, s'inspirant des études postmodernes, postcoloniales, écologistes, féministes et de genre, prennent en considération qu'il existe d'autres types d'inégalités que celles de classes. Leurs travaux s'ouvrent à des rapports

socio-spatiaux qui découlent de système d'oppression autre que le capitalisme, mais qui se traduisent également dans la construction des territoires. C'est ainsi qu'on voit apparaître de nouveaux courants de géographie qui questionnent différents types de rapports de pouvoir, de même que le rôle de l'État dans la reproduction de ces rapports de domination.

Neil Brenner fait partie de la relève de géographie critique et des études urbaines critiques. Avec son livre *New State Space* (2004), il s'inscrit dans une approche théorique marxiste. Insatisfait du peu d'attention accordée à la dimension spatiale des transformations étatiques, Brenner développe une approche d'analyse scalaire de l'État contemporain. C'est ainsi qu'il propose une analyse des restructurations du capitalisme et leur rapport à l'État dans le contexte de mondialisation. Sa principale contribution consiste à démontrer que les pouvoirs de l'État, loin de disparaître, se déploient à différentes échelles, notamment aux échelles supranationale et infranationale. Autrement dit, le politique n'est plus associé exclusivement au modèle stato-centré que l'on a connu et qui s'est mis progressivement en place depuis le traité de Westphalie.

Pour développer son analyse, Brenner s'inspire de l'approche de Harvey sur le processus de destruction-crédation qui caractérise le capitalisme, et il s'y réfère pour analyser la transformation de l'État. En étudiant les transformations politiques, juridiques et institutionnelles qui se produisent à partir des années 1980, il démontre que le néolibéralisme se déploie à travers le monde, dans des temps et des espaces différents. Peck et Tickell (1994), démontrent que la transformation des États s'opère selon deux mécanismes : le démantèlement des arrangements institutionnels en place et la création de nouvelles combinaisons d'arrangements qui sont favorables au programme néolibéral et à de nouvelles initiatives ou innovations sociales et technologiques.

2.1.2 Le « néolibéralisme réel »

Le concept de « néolibéralisme réel », qui se veut une sorte de clin d'œil au « socialisme réel » de l'ère soviétique et faisant référence aux politiques économiques et sociales communistes en URSS et dans les pays du Bloc de l'Est, a comme ambition de saisir les « réalités » empiriques engendrées par les programmes et politiques qui découlent de l'idéologie néolibérale. Plusieurs travaux portant sur le sujet proposent des modèles d'analyses pour mieux saisir les manifestations concrètes des transformations économiques et sociales mises en œuvre au nom du néolibéralisme théorique (Wacquant 2012 ; Hilgers 2012 ; Peck et Theodore 2012). C'est pourquoi le concept de néolibéralisme réel vise à mettre en lumière les écarts « entre l'idéologie et la pratique, la doctrine et la réalité, la vision et les conséquences » (Brenner, Peck et Theodore 2013 : 26). Il repose sur l'idée d'un décalage majeur entre l'idéologie du néolibéralisme et les réalités « empiriques » qui diffèrent selon les contextes politiques dans lesquels les sociétés évoluent. Bref, il y a la théorie et la pratique :

Theoretical neoliberalism is a body of literature mostly generated by economists. Practical neoliberalism includes (a) reforms or actions taken in the name of neoliberalism or based on its assumptions, of which the quintessential expression is the Washington consensus and (b) the embodiment of a principle of competition and maximization in the categories of perception and practice of social agents and institutions (Hilgers 2012 : 81)

Pour Kalb (2012), le néolibéralisme réel prend forme en trois phases de développement. La première phase est créée et menée par les administrations gouvernementales selon les préceptes des théoriciens du néolibéralisme, comme Friedman et Hayek. La seconde phase, caractérisée par la présence de nouvelles organisations mondiales¹⁷, s'en prend aux crises financières nationales et vise à favoriser le marché. La seconde phase émerge à l'intérieur de l'État et se présente comme une solution aux problèmes sociaux. La troisième phase repose sur l'implantation des principes de « bonne gouvernance » aux pays du Sud (Denault 2013). Elle est caractérisée par la venue d'acteurs extérieurs au sein des

¹⁷ *General Agreement on Tariffs and Trade (GATT), World Trade Organization (WTO), World Bank (WB), International Monetary Fund (IMF).*

administrations. La transformation de l'État est au cœur de ces interventions d'où le fait que des chercheurs constatent que le projet néolibéral tend à modifier les structures institutionnelles (Brenner et Theodore 2002).

Peck et Theodore (2012) conçoivent le néolibéralisme réel comme un processus contradictoire de transformations des politiques économiques autorisé par l'État (2012 : 178) et visant à intensifier la compétition et la présence du marché dans tous les secteurs d'activités.

Le néolibéralisme réel serait marqué par des séries d'échecs des politiques publiques, des stratégies d'adaptation improvisées et des obstacles et contre-mouvements forts :

It has carved a path, therefore, not of manifest destiny but one shaped by opportunistic moments, workarounds and on-the-hoof recalibrations, which in practice often bear little resemblance to the lofty ideals expressed in neoliberal theory (Peck et Theodore 2012: 179).

Pour Wacquant (2012), le néolibéralisme n'est pas un projet économique, mais bien un projet politique dont l'agenda de transformations législatives n'est pas orienté vers un démantèlement complet de l'État, mais une réorganisation de celui-ci :

[...] markets everywhere are and have always been political creations: they are price-based systems of exchange that follow rules that must be set up and refereed by robust political authorities and supported by extensive legal and administrative machineries, which in the modern era equates with state institutions (Wacquant 2012 : 71)

L'État devient un acteur parmi tant d'autres, il doit négocier avec les entreprises et avec la société civile pour la mise en place des politiques publiques. Les gouvernements nationaux se retrouvent fragmentés par les instances de gouvernance et la multiplication d'acteurs aux intérêts distincts. On constate que Brenner, Peck et Harvey ont très peu pris en compte le rôle des acteurs dans les transformations de l'État et la gouvernance des villes. Or, comme nous le verrons dans la prochaine section, le concept de la « ville-néolibérale »

et de la gouvernance par projet dans la recherche franco-européenne vient pallier à ce manque.

2.1.3 Néolibéralisation des villes

Depuis moins d'une vingtaine d'années, plusieurs chercheurs francophones contribuent aux recherches et débats sur la néolibéralisation des villes et des États. Alors que l'implantation du néolibéralisme est plus avancée aux États-Unis qu'en Europe, un certain nombre de géographes français développent leur cadre d'analyse à la néolibéralisation des villes. Plusieurs auteurs comme Pinson (2006), Olive (2015), Béal (2014) et Rousseau (2014) se sont inspirés des approches néomarxistes pour « mettre en évidence le remplacement des politiques d'aménagement du territoire par des politiques de métropolisation » (Morange et Fol 2014 : 12).

Pour Pinson (2010), il renouveler l'analyse des formes de gouvernance des villes françaises, en considérant les rapports entre acteurs :

Le principal mérite de ces travaux est de « désaxer » le regard porté sur les villes et de ne plus considérer les rapports verticaux entre acteurs urbains d'une part, et représentants locaux et centraux de l'État, d'autre part, comme évidemment structurants et explicatifs des formes que prennent les politiques urbaines et les modalités de gouvernement des sociétés urbaines. À l'inverse, l'approche en termes de régimes postule que les relations horizontales, autrement dit les conflits, coopérations et logiques d'alliance qui se nouent entre acteurs, groupes et organisations présents dans la ville peuvent être autant voire davantage explicatifs des processus et dispositifs de gouvernance urbaine (Pinson 2010 : 11)

Cette lecture de la ville-néolibérale met en évidence les jeux d'acteurs et les changements organisationnels des grandes villes contemporaines.

Dans une perspective qui critique les principales thèses états-uniennes, les auteurs français soulèvent plusieurs questions. Béal (2014), reproche aux travaux états-uniens leur faible ancrage empirique et plaide pour des travaux qui lient théorie et empirie. De plus, il plaide

en faveur d'une approche qui mette davantage l'accent sur le rôle des acteurs dans l'élaboration des politiques urbaines. On remarque, à la lecture de plusieurs de ses travaux, la prédominance des études de cas et des analyses des jeux d'acteurs (Béal et Rousseau 2008 ; Béal et Pinson 2014).

Dans la même perspective, Lorrain (2013) constate aussi que l'approche marxiste des auteurs états-uniens du 20^e siècle met uniquement l'accent sur les processus structurants et les traits capitalistiques des inégalités, sans s'intéresser aux acteurs qui contribuent par leurs pratiques et stratégies aux transformations. Les recherches d'inspiration marxistes placent les sphères de production au premier rang de leur analyse, reléguant la ville et ses dynamiques au second rang. Lorrain ajoute que les lectures qui tiennent compte des grands cycles historiques et des changements de période du capitalisme, comme le passage de la période fordiste keynésienne à une période où domine le projet néolibéral, « n'incitent pas à examiner les processus pouvant expliquer le passage d'un régime à un autre » (Lorrain 2013 : 8). Bref, les chercheurs français qui s'intéressent à la néolibéralisation, privilégient l'analyse des modes d'action des acteurs qui leur semble davantage porteuse que l'analyse des facteurs structurels.

Pour notre part, le projet que nous avons développé s'inscrit en continuité avec l'approche proposée par Lorrain, où l'accent est mis sur le rôle des acteurs au sein des processus transformateurs de la métropole, tout en s'inspirant grandement de cadres théoriques des chercheurs de la géographie critique états-unienne.

Afin de pallier au manque de recherches à teneur empirique qui documentent la néolibéralisation des métropoles, nous avons réalisé une étude de cas sur le rôle des acteurs dans les transformations d'une industrie traditionnellement règlementée par le gouvernement et sur le processus d'implantation d'Uber à Montréal. Nous nous intéressons aux processus structurants des inégalités dans la ville, en plaçant les pratiques et les stratégies des acteurs en relation avec l'élaboration des politiques publiques urbaines.

Nous adoptons la vision du néolibéralisme comme étant un processus de transformation politique mis en place par divers acteurs ayant une croyance commune en la liberté du marché (Jessop 2013).

En parallèle évolue l'économie de plateforme qui, elle aussi, est habitée d'une vision transformatrice de la société (Slee 2016). L'économie de plateforme voit le potentiel de l'utilisation des technologies pour développer de nouveaux types d'entreprises qui veulent éliminer des intermédiaires et prônent le partage des coûts de production avec la main d'œuvre et l'offre de services avec les utilisateurs.

2.2 Cadres conceptuels : néo-institutionnalisme, urbanisation néolibérale et mobilisation

Jusqu'à maintenant, nous avons présenté les principaux travaux de la géographie critique qui nous permettent de saisir, dans ses grandes lignes, le processus de néolibéralisation des villes qui se réfère à un projet politique porté par des acteurs. Comme nous l'avons mentionné, ce projet nécessite une restructuration de l'État par le biais de changements institutionnels. Rappelons, avec Peck et Tickell (1994), que la néolibéralisation engendre une phase de démantèlement des arrangements institutionnels pour instaurer de nouveaux arrangements qui seront davantage favorables au libre-marché et à la concurrence. Dans cette section, nous abordons d'abord la théorie néo-institutionnelle et ses approches analytiques de l'État contemporain.

2.2.1 Le néo-institutionnalisme

La théorie institutionnelle, en sciences sociales, découle surtout des travaux du sociologue Weber (1919) sur le rôle des institutions dans la société. Il avance que les institutions officielles et bureaucratiques ont un contrôle sur les organisations et les populations qui se retrouvent enfermées dans une nouvelle rationalité, la « cage de fer » (Weber 1919). Le rapport dialectique entre les institutions et les organisations est repris par le néo-institutionnalisme qui, refaisant surface dans les années 1970-1980, interroge

les relations entre les institutions, officielles et non officielles, et les diverses organisations. Le néo-institutionnalisme tente de mettre en lumière les facteurs explicatifs du changement institutionnel dans le temps, en se penchant notamment sur les relations entre institutions, pratiques et stratégies des acteurs. En d'autres mots, il existe une diversité d'acteurs qui influencent le changement institutionnel et qui sont à leur tour influencés par les institutions.

La théorie néo-institutionnelle se déploie en plusieurs courants, comme le néo-institutionnalisme historique, sociologique et celui du choix rationnel (Schmidt 2006). Ces approches mettent l'accent sur les acteurs, l'histoire des institutions et leur développement, ainsi que sur le contexte sociologique dans lequel les décisions sont prises.

Pour le néo-institutionnalisme historique, « les règles politiques formelles et les politiques publiques établies sont la source de contraintes institutionnelles qui infléchissent les stratégies et les décisions des acteurs politiques » (Béland 2002 : 22). Dans les travaux de Peck et Theodore (2012) sur le néolibéralisme, on donne une place importante au contexte historique et aux institutions en place pour l'analyse du processus de néolibéralisation. Ces adaptations sont dépendantes de l'histoire politique et sociale des États dans lesquels elles s'implantent. Comme le rappelle Brenner (2004), le néolibéralisme n'arrive pas partout en même temps ni dans un vacuum. Il cherche à s'implanter dans des pays qui ont une histoire politique et organisationnelle. Bref, il y a des arrangements institutionnels en place et des acteurs organisés ce qui explique, en grande partie, que bien que l'agenda néolibéral possède les mêmes objectifs peu importe où il s'implante, cela ne donne pas lieu aux mêmes reconfigurations du politique. Les restructurations locales ont donc leurs spécificités, c'est pourquoi il est pertinent d'étudier un cas en particulier, comme celui de l'industrie du taxi à Montréal.

Le néo-institutionnalisme a pour objet l'étude des transformations de l'État, ainsi que les facteurs socio-économiques ayant une influence sur celui-ci, comme le rôle des

organisations et des groupes d'intérêts. À travers de nombreuses études empiriques dans une variété de domaines réglementés par l'État, le néo-institutionnalisme a mis au point plusieurs concepts et outils d'analyse des logiques organisationnelles et institutionnelles (Greenwood et al. 2002; Béland 2002 ; Lawrence et Suddaby 2006).

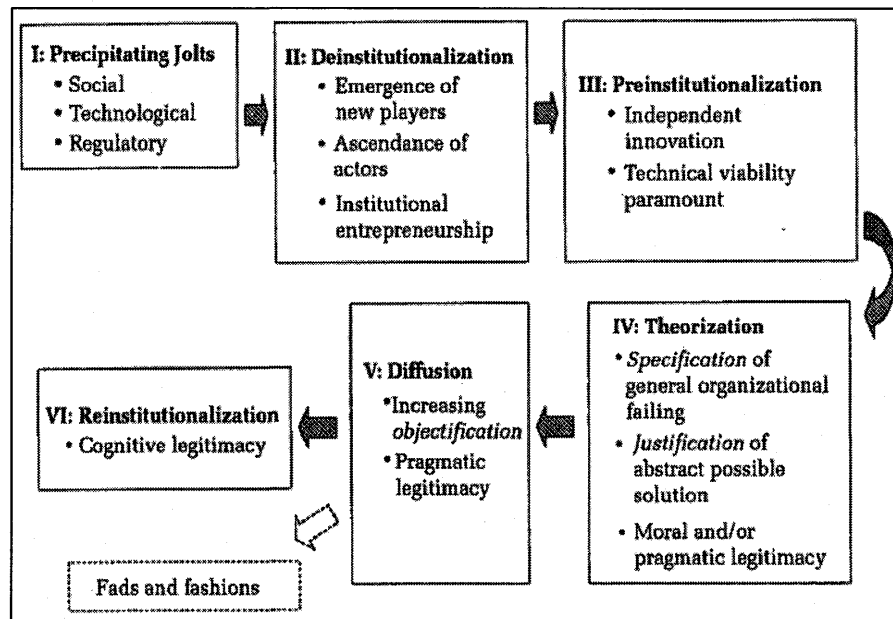
Pour Béland (2002), il y a deux éléments socio-économiques importants à tenir en compte dans une analyse néo-institutionnelle :

- (a) Pour circonscrire l'impact des intérêts économiques sur les décisions politiques, il faut mettre l'accent sur la protection sociale offerte par le secteur privé ;
- (b) Pour cerner l'influence des idées sur l'élaboration des politiques sociales, il faut analyser les paradigmes véhiculés par les réformateurs, les experts et la classe politique.

(Béland 2002 : 22)

Greenwood et al. (2002), dans leur étude du changement institutionnel, avancent que les associations de professionnels ont un rôle important à jouer dans la légitimation du changement. Les agences de régulation, les groupes de professionnel, les associations et autres commissions participent en effet à la formation et à la reproduction du changement en « endossant de façon autoritaire » les échecs institutionnels et en œuvrant à trouver des solutions potentielles.

Figure 3 : Étapes du changement institutionnel



(Greenwood et al. 2002)

La grille d'analyse de Greenwood et al. (Figure 3) présente les principales étapes qui mènent au changement institutionnel. La première étape du changement institutionnel est une secousse technologique et sociale qui survient dans un domaine réglementé par l'État. À titre d'exemple, on peut penser à l'arrivée d'Internet dans le domaine de la musique, ou des applications mobiles dans le taxi. Dans ce secteur d'activités comme dans la grande majorité des autres secteurs, le gouvernement est responsable des lois et règlements, de la gestion de l'offre, du contrôle de qualité et des services. La technologie, en particulier les applications mobiles, a entraîné un grand bouleversement dans les pratiques de production et de consommation des biens et des services. À titre d'exemples, la consommation de la musique en ligne a complètement bouleversé l'industrie de la musique, l'apparition des livres et articles numériques ont remis en cause l'industrie du livre et les applications mobiles (Uber, Lyft, TéoTaxi, etc.) secouent l'industrie du taxi. Ces « secousses », sur un

champ institutionnalisé, agissent comme un bouleversement des pratiques et une remise en question des règles établies :

According to this model, (stage I) occurs when events, or "jolts" (Meyer, Brooks, & Coes 1990), destabilize established practices. Jolts may take the form of social upheaval, technological disruptions, competitive discontinuities, or regulatory change [...] (Greenwood et al. 2002 : 59)

La seconde étape est celle de la désinstitutionnalisation. Elle est caractérisée par l'arrivée de nouveaux joueurs et l'ascension d'acteurs locaux. On assiste à la mise en place d'initiatives qui remettent en cause les règles institutionnelles. La montée de ces nouveaux acteurs fait suite à des changements des pratiques :

These changes precipitate (stage II) the entry of new players (Thornton, 1995), the ascendance of existing actors (Scott, Mendel, & Pollack, forthcoming), or local entrepreneurship [...]. Their effect is to disturb the socially constructed field-level consensus by introducing new ideas and thus the possibility of change (Greenwood et al. 2002 : 60)

On peut penser ici aux nouvelles entreprises de taxi comme Uber et Lyft qui ont leur siège social dans un autre pays, de même qu'aux nouvelles entreprises locales montréalaises comme TéoTaxi et Netlift qui profitent de la situation pour faire leur entrée dans le marché.

La troisième étape est celle de la préinstitutionnalisation. Les acteurs, dorénavant plus nombreux, innoveront de façon indépendante afin de trouver des solutions viables à long terme à leurs problèmes. Ces innovations nécessitent des réformes, ou des changements dans les institutions, pour permettre à leur modèle d'exister. En exemple, TéoTaxi, une entreprise québécoise de taxi par application mobile, a demandé au gouvernement un projet-pilote pour explorer un nouveau modèle où les chauffeurs sont payés à l'heure et non à la course. Nous reviendrons sur ce cas dans les prochains chapitres.

La quatrième étape est celle de la théorisation. Les acteurs présentent les pratiques institutionnalisées en place comme adaptées, ou non, au contexte actuel. On tente de

justifier les nouveaux modèles et cherche à légitimer les nouveaux modes de fonctionnement (Moyon et Lecocq 2007). Selon Greenwood et al. (2002), il s'agit de considérer les échecs pour mieux réfléchir aux nouveaux éléments à apporter. La théorisation est une étape importante pour le processus de légitimation de nouvelles politiques. Bien qu'il s'agisse, selon les auteurs, d'une phase peu étudiée, la théorisation est en partie formée de mimétisme d'autres politiques provenant d'ailleurs. Le cas du « Groupe de travail sur l'économie collaborative », mis en place par le gouvernement du Québec, est un exemple de ce type d'activité de réflexion institutionnelle.

Cette grille développée par Greenwood et al. (2002) a été utilisée par Moyon et Lecocq (2007) dans leur étude sur les transformations de l'industrie de la musique. Avec l'arrivée du mp3 et d'Internet, ces chercheurs ont observé un bouleversement technologique et social dans un domaine autrefois fortement réglementé, celui de la production et la diffusion de la musique. Leur étude se penche sur les processus de changements institutionnels, l'influence d'acteurs variés et la dynamique du champ de la musique. Ils ont noté que le comportement stratégique de certains acteurs qui tentent de préserver les institutions en place, sont une réponse au processus de changement institutionnel (Moyon et Lecocq 2007).

Ce nouveau type d'entreprise a amené avec lui de nouvelles façons de faire et s'est rapidement imposé comme un nouveau modèle. Ils font référence aux entreprises comme Napster, MySpace et Youtube. Le tableau 4 présente les principales étapes du changement institutionnel sur lesquels se fondera notre analyse des règlements et des normes qui encadrent l'industrie du taxi montréalaise à la suite de l'arrivée et l'implantation de Uber.

Tableau 4 : Changement institutionnel selon Greenwood et al. (2002)

<i>Étapes</i>	<i>Caractéristiques</i>
<i>Secousse</i>	Perturbation du champ liée à des secousses sociales, technologiques ou réglementaires
<i>Désinstitutionnalisation</i>	Apparition de nouveaux entrants. Mise en place de projets qui remettent en cause les règles institutionnelles déjà en place.
<i>Préinstitutionnalisation</i>	Apparition de modes de fonctionnement isolés. Expérimentation de nouvelles solutions techniques. Les acteurs en place défendent le champ institutionnel.
<i>Théorisation</i>	Considération des échecs institutionnels. Justification des nouveaux modèles. Légitimation des nouveaux modes de fonctionnement.
<i>Diffusion</i>	Consensus autour du nouveau mode de fonctionnement qui est considéré comme nécessaire. Légitimité pragmatique.
<i>Réinstitutionnalisation</i>	Le mode de fonctionnement est devenu une règle institutionnelle. Le champ retrouve sa stabilité.

* Traduite par Moyon et Lecocq (2007 : 8)

Comme nous le verrons dans la section suivante, l'approche de Greenwood et al. (2002) converge avec l'approche des géographes Brenner, Peck et Theodore (2013). L'approche historique du néo-institutionnalisme rejoint les études urbaines critiques portant sur le néolibéralisme réel. Elles ont en commun l'intérêt porté au contexte historique et politique des transformations de l'État. Elles ont aussi en commun l'utilisation du concept de « dépendance au chemin emprunté », *path-dependency* :

It tends to focus on sequences in development, timing of events, and phases of political change. It emphasizes not just the asymmetries of power related to the operation and development of institutions but also the path-dependencies and unintended consequences that result from such historical development (Schmidt 2006: 3)

Cependant, nous constatons que la grille de Greenwood met en lumière les étapes du changement institutionnel dans un secteur spécifique, et à une échelle locale. Alors que comme nous allons le voir dans la prochaine section, Brenner, Peck et Theodore ont développé un cadre analytique pour comprendre les transformations de l'État. Nous verrons dans la prochaine section la grille des mécanismes de l'urbanisation néolibérale et son importance pour ce mémoire.

2.2.2 Mécanismes de l'urbanisation néolibérale

Le passage d'un modèle keynésien-fordiste à un modèle néolibéral implique la restructuration de l'État qui s'opère par le démantèlement des arrangements institutionnels et l'instauration de nouveaux arrangements. Pour Brenner et ses collègues, le néolibéralisme est tributaire de l'historique des États, des « chemins géographiques » qu'ils empruntent et des différentes spatialités qu'ils possèdent (Brenner et Theodore 2002). C'est pourquoi il est pertinent d'étudier empiriquement des métropoles où la néolibéralisation a entraîné des changements.

Dans les métropoles nord-américaines, la néolibéralisation a été permise grâce à plusieurs mécanismes identifiés entre autres par Brenner, Peck et Theodore (2013). Ces mécanismes correspondent à des mesures mises en place au cours des trente dernières années pour réorganiser l'infrastructure institutionnelle, modifier ou abolir des lois et règlements hérités de l'époque keynésienne-fordiste. Les études de ces auteurs leur permettent d'identifier deux étapes de ce processus de restructuration du politique : soit la destruction et la création. La destruction est le moment où les arrangements institutionnels existants sont défaits. Les acteurs entrepreneuriaux tentent de contourner les entraves territoriales à l'accumulation. Les mesures de protection, le filet social et autres sont plus longs à défaire dans les juridictions à tradition socialiste plus forte que dans ceux où la présence l'État est plus faible. La création renvoie au moment où de nouveaux arrangements institutionnels sont établis, principalement entre les structures étatiques et les acteurs privés pour favoriser l'extraction du capital :

[...] la destruction (partielle) des ajustements institutionnels et des compromis politiques existants, au moyen de réformes orientées par le marché, et ensuite, la création (tendancielle) de nouvelles infrastructures pour stimuler le marché et la croissance économique, la marchandisation ainsi qu'une gouvernance assise sur le capital (Brenner, Peck et Theodore 2013 : 30).

Brenner, Peck et Theodore ont identifié plusieurs mécanismes, comme ils les nomment, qui permettent de relèvent de ce processus de destructuration-restructuration des pratiques, des lois et règles actuelles de l'industrie du taxi. Les cinq mécanismes que nous retenons pour notre analyse sont : (a) le reformatage des relations intergouvernementales, (b) le remaniement de la réglementation du marché du travail, (c) le renouvellement de la représentation de la ville, (d) la reconfiguration de l'infrastructure institutionnelle de l'État national, (e) le transfert de politiques interurbaines (voir Tableau 5).

Toujours pour ces auteurs, ces mécanismes correspondent aux moyens concrets utilisés par les artisans de programmes néolibéraux qui ont été mis de l'avant au sein des villes d'Amérique du Nord et d'Europe occidentale durant les deux dernières décennies. En nous inspirant de leur cadre d'analyse, nous verrons que l'implantation de l'entreprise Uber nécessite le démantèlement de lois et règlements de l'industrie du taxi qui correspondent à certains mécanismes de l'urbanisation néolibérale de Brenner, Peck et Theodore. À notre avis, la destruction-crédation de l'industrie du taxi vise à permettre l'implantation de l'entreprise Uber, sa stabilisation, puis accroître son potentiel d'accumulation.

Le tableau 5 suivant fait la synthèse des mécanismes de l'urbanisation néolibérale et des deux moments de destruction et création qui accompagnent et permettent l'arrivée de Uber au Québec. Ces nouveaux arrangements institutionnels favorisent l'assouplissement de normes et de règlements dans divers secteurs, par exemple celui de Uber et de l'industrie du taxi. Cela se place au centre des préoccupations des géographes critiques qui se penchent sur le capitalisme global, les transformations de l'espace et l'État. La prochaine section se penche sur les actions collectives et les mouvements sociaux dans le contexte de néolibéralisation des villes.

Tableau 5 : Urbanisation néolibérale selon Brenner, Peck et Theodore (2011)

<i>Mécanismes</i>	<i>Moments de « destruction »</i>	<i>Moments de « création »</i>
<i>Recalibrage des relations intergouvernementales</i>	Démantèlement des anciens systèmes de soutien du gouvernement central aux activités municipales	Dévolution des tâches et des responsabilités aux municipalités Création de nouvelles structures d'incitation pour l'entrepreneuriat local et la croissance
<i>Remaniement de la réglementation du marché du travail</i>	Démantèlement du système traditionnel de formation professionnelle et des programmes d'apprentissage pour travailleuses et travailleurs défavorisés	Création de nouveaux cadres de réglementation qui favorise le travail précaire Implantation de programmes d'employabilité confinant les travailleurs dans des emplois mal rémunérés Expansion des économies informelles
<i>Renouvellement de la représentation de la ville</i>	Discours performatif sur le désordre urbain ; classes dangereuses et déclin économique	Discours entrepreneurial et représentations centrées sur la revitalisation urbaine, le réinvestissement et le rajeunissement
<i>Reconfiguration de l'infrastructure institutionnelle de l'État national</i>	Démantèlement des formes hiérarchiques et bureaucratisées d'administration publique locale Attaques contre les relais traditionnels de responsabilité démocratique locale	Déploiement de nouvelles formes de gouvernance locale en réseau basées sur des partenariats public-privé et sur la nouvelle gestion publique Prise en compte des intérêts des élites commerciales dans le développement local
<i>Transfert de politiques interurbaines</i>	Dégradation des approches adaptées au contexte en ce qui concerne l'élaboration de politiques à l'échelle locale	Diffusion d'approches génériques et prototypiques d'une réforme modernisée auprès des responsables politiques en quête de bricolages rapides face aux problèmes sociaux locaux

*Traduction par Tessier-Gaudreau dans Brenner, Peck et Theodore (2013 : 33-35)

2.2.3 Actions collectives et mouvements sociaux

Depuis quelques années déjà, des géographes associés à la géographie critique s'intéressent aux mouvements sociaux et aux actions collectives (Klein et Tremblay 1989; Purcell 2009; Harvey 2012; Orfeuill et Ripoll 2016) et en particulier aux initiatives qui se produisent dans les métropoles, dans la mesure où c'est là, dans le ventre du dragon du néolibéralisme, que s'organise la résistance. On pense ici au mouvement altermondialiste,

au mouvement des *Indignados* en Espagne, aux nombreuses luttes contre la gentrification et pour le droit au logement, ou encore aux luttes urbaines associées au Droit à la ville.

Comme le mentionne Harvey, dans son ouvrage *Rebel Cities* (2012), le Droit à la ville et l'aménagement du territoire tombent entre les mains du secteur privé :

Increasingly, we see the right to the city falling into the hands of private or quasi-private interests. In New York City, for example, we have a billionaire mayor, Michael Bloomberg, who is reshaping the city along lines favorable to the developers, to Wall Street and transnational capitalist class elements, while continuing to sell the city as an optimal location for high-value businesses and a fantastic destination for tourists, thus turning Manhattan in effect into one vast gated community for the rich (Harvey 2012: 23)

Les lieux centraux de la ville de New York, comme l'Île de Manhattan, font l'objet de restructuration pour permettre une plus grande intégration des capitaux transnationaux, des grandes entreprises et du tourisme. Comme le note Harvey, l'Île devient une communauté privée pour les plus riches. C'est dans ce contexte, face aux restructurations urbaines par le secteur privé que s'organisent des actions collectives. Le mouvement Occupy Wall Street, par exemple, lançait un message direct aux capitaux privés qui restructurent la ville de New York en occupant pendant plusieurs mois le parc Zuccotti situé au cœur du district financier de Wall Street.

Comme il le mentionne, les mouvements sociaux urbains actuels s'inscrivent dans un contexte historique de lutte aux processus (re)structurants du capitalisme global et aux expérimentations néolibérales dans les villes. Pour Purcell (2009), les mobilisations citoyennes revendiquent plus que le Droit à la ville, mais le Droit à l'Habiter, et se posent en alternative à la néolibéralisation et « au droit à posséder l'espace et à en tirer profit » (Purcell 2009: 47).

Les villes sont la cible des stratégies de réorganisation néolibérale, mais aussi les lieux de résistance des mouvements sociaux :

We argue, however, that cities have become strategically important arenas for neoliberal forms of creative destruction, as well as for resistance movements of various kinds. The central place of cities in Fordist-Keynesian systems of production and reproduction defines them as key arenas (if not targets) for neoliberal rollback strategies (Brenner, Peck et Theodore 2011: 20).

Comme mentionné brièvement au chapitre 1, la précarisation de la main d'œuvre est une des conséquences de cette nouvelle utilisation de la ville par les entreprises et pour l'accumulation de capital. La situation de précarité dans laquelle les travailleurs urbains se retrouvent catalyse la mobilisation sociale. Dans de nombreuses grandes villes du monde, l'industrie du taxi est connue pour être constituée d'un bon nombre de travailleurs précaires et migrants qui peinent à se trouver un emploi dans le domaine dans lequel ils ont parfois étudié. C'est sans doute la raison pour laquelle de nombreux chercheurs (Namazi 2010 ; Blasi et Leavitt 2006 ; Mathew 2005) se penchent sur les liens entre migrations, insertion professionnelle et l'industrie du taxi. Il y a une importance des réseaux de migrants pour l'amélioration de la qualité de l'emploi et la création de « niche » de métier de migrants, servant à vaincre les obstacles liés à la recherche d'emploi dans le pays d'accueil (Mittra 2009).

Mathew (2005), dans son livre *Taxi ! Cabs and capitalism in New York City*, analyse les stratégies de mobilisation des chauffeurs de taxi, pour la plupart des migrants d'origine indienne, pakistanaise et haïtienne, contre la Ville de New York et ses politiques. Il soulève plusieurs questions quant à la capacité d'organisation de ces réseaux de migrants :

How did a largely immigrant workforce achieve such unity, defying all the conventional wisdom about organizing? And how could a popularly elected mayor afford to ignore the united call of 24,000 New Yorkers, implementing a reform package they were utterly opposed to? The answers lie in the complexities of the taxi industry, the lives of the workers, and the politics of the larger transformation of urban spaces like New York (Mathew 2005 : 31)

Dans le cas de l'industrie du taxi de New York au début des années 2000, les travailleurs migrants ont été peu pris en compte lors de l'implantation d'une réforme de l'industrie du taxi. Les luttes urbaines, comme celle des chauffeurs de taxi, visent à influencer le

dénouement obtenu lors d'une phase de destruction des lois et de création de nouveaux accords institutionnels. Les acteurs ont recours à différentes stratégies, comme les moyens juridiques pour défendre les acquis Keynésien-fordistes, les lobbys pour influencer les décideurs politiques et les actions collectives pour perturber le quotidien et augmenter leur visibilité médiatique. Il s'agit aussi d'une industrie avec une faible mobilisation politique, une absence de syndicat et de négociation collective, étant donné l'individualité du statut de chauffeur de taxi.

Tilly et Tarrow (2008) proposent, dans *Politique(s) du conflit*, une méthode d'analyse de la mobilisation et des mouvements sociaux. Les auteurs définissent la mobilisation comme :

Le processus central de la politique du conflit - la mobilisation – en isolant les différents mécanismes pour les examiner un à un : notamment ceux qui, interactifs, mettent en contact les contestataires, leurs adversaires, des tierces parties et le public en général (Tilly & Tarrow 2008 : 153)

L'analyse de la mobilisation se divise en trois étapes, nécessaires pour comprendre le conflit : la description du processus, son découpage en éléments causaux fondamentaux et le réassemblage de ces éléments en une narration de son déroulement. Ils font également la distinction entre l'action collective : « la coordination des efforts au nom d'intérêts ou de programmes partagés » et le conflit : « implique qu'on pose une exigence portant atteinte aux intérêts de quelqu'un d'autre » (Tilly & Tarrow 2008 : 21).

Suivant la méthode de Tilly et Tarrow, nous divisons en trois notre description et notre analyse de la mobilisation : (a) sociale, avec des manifestations, blocages, marches, recrutement syndical, campagne de sensibilisation, (b) politique, avec des publications de documents, mémoire, des activités de lobbying, de concertation entre associations et (c) juridique, avec les injonctions, recours collectif et autres moyens légaux. Le Tableau 6 fait la synthèse de notre grille d'analyse de la mobilisation.

Tableau 6 : Grille d'analyse de la mobilisation

<i>Processus-clé</i>	<i>Variables</i>	<i>Indicateurs</i>
<i>Mobilisation</i>	Sociale	Manifestations/blocages
		Campagne de sensibilisation
		Recrutements syndicaux
	Politique	Lobbysme
		Sorties médiatiques
	Juridique	Recours collectifs
		Injonctions

2.3 Démarche méthodologique

L'intérêt personnel dans cette recherche de géographie critique est né suite aux premières manifestations des chauffeurs de taxi à l'arrivée de Uber à Montréal. Quelles étaient les raisons poussant un groupe de plusieurs centaines de chauffeurs de taxi, pour la plupart migrant, à bloquer les routes, l'aéroport et à monopoliser l'attention des médias ? Rapidement, nous avons constaté que cette lutte locale était loin d'être isolée et que, partout dans le monde, des groupes de chauffeurs se levaient contre la présence de Uber. À ce moment-là, nous avons débuté une revue de littérature scientifique et médiatique sur l'industrie du taxi de Montréal, la présence de Uber dans le monde et le lien entre la migration et le métier de chauffeur.

La démarche méthodologique pour notre recherche de géographie humaine est largement inspirée des méthodes des géographes critiques qui composent notre cadre théorique et conceptuel. La recherche qualitative en géographie humaine se penche entre autres sur les discours des acteurs, leurs intentionnalités et ce qu'ils révèlent et des choix et pratiques qui influencent la réalité des gens (Tuan 1991). C'est pourquoi, notre analyse s'appuie sur un rapport dialectique entre les approches théoriques et cadres conceptuels et les discours et pratiques des acteurs recueillis durant la collecte de données.

2.3.1 Types de recherche et d'approche

Le type de recherche du présent projet de mémoire est fondamental (Bédard 2017). Nous avons comme objectif de contribuer à la compréhension heuristique d'un phénomène urbain qui relève de la transformation des métropoles dans un contexte marqué par la mondialisation. Comme mentionné, notre recherche interroge aussi les discours, pratiques et stratégies des acteurs et fait des liens entre la théorie et l'empirie. Le but est de confronter la transformation de l'industrie du taxi et l'implantation de Uber à Montréal aux cadres théoriques des études urbaines critiques et du néo-institutionnalisme, mais nous désirons également documenter empiriquement les transformations de l'État dans le contexte de néolibéralisation des villes.

Le type d'approche que nous employons est en partie structuré, car nos variables et indicateurs étaient en partie prédéfinis et ont été mis en relation avec les données collectées sur le terrain à partir des grilles d'analyse. Pour aller au-delà d'une simple approche descriptive des éléments de nouveautés clés à la métropolisation et à la néolibéralisation, nous avons recours à une lecture analytique inspirée des travaux de Greenwood et de Brenner. À la suite de la retranscription des entrevues, nous avons constaté de nombreux liens entre certaines étapes du néo-institutionnalisme et certains mécanismes de l'urbanisation néolibérale. Le néo-institutionnalisme est apparu comme une piste d'analyse aux changements institutionnels qu'a connus le Québec depuis l'arrivée de Uber à mi-chemin de la recherche. Une partie de notre approche était d'induction, puisque le terrain a révélé des éléments d'analyse importants qui manquaient à nos cadres et grilles.

2.3.2 Types de sources, échantillonnage et méthode d'analyse

Les sources écrites sont composées d'une revue média des événements ayant eu lieu à Montréal depuis l'arrivée de Uber. Nous avons téléchargé la plupart des articles du journal *LaPresse* et du journal *LeDevoir* concernant le dossier Uber depuis 2013, date correspondant à l'arrivée de Uber à Montréal. Nous avons choisi ces deux journaux

francophones parce qu'ils étaient ceux qui avaient le plus couvert la situation de Uber à Montréal.

Ce dossier de presse est principalement utilisé pour identifier les principaux événements ayant conduit à l'implantation de Uber au Québec. La revue de presse est composée de 171 articles (Annexe A1). Elle a également servi à repérer des personnes-clés qui peuvent être considérées comme des acteurs clés, des informateurs ou des spécialistes avec qui nous avons échangé sur notre sujet de recherche durant nos entrevues. À cela, nous ajoutons des documents et rapports officiels, comme ceux de l'Assemblée Nationale (ASSNAT) et de la Commission sur l'avenir de l'industrie du taxi, des diverses associations de travailleurs du taxi comme l'AHTT ou le RTAM. Nous mobilisons également la littérature scientifique de nombreuses autres villes et disciplines sur les industries de taxi et les cas de transformations depuis l'arrivée de Uber.

Les entrevues semi-dirigées ont été conduites avec les acteurs de l'industrie du taxi. On retrouve des élus au gouvernement provincial, des chauffeurs-propriétaires, porte-paroles, avocats, militants syndicaux, élus provinciaux, représentants d'entreprises et autres acteurs institutionnels, comme le Bureau du Taxi de Montréal ou la Commission des Transports du Québec (CTQ). Nous avons enregistré onze entrevues avec ces acteurs et deux tables rondes portant sur l'économie de plateforme à Montréal (Annexe A2). Notre grille d'entretien (Annexe A3) nous a été très importante lors des entrevues. Plusieurs sujets, enjeux et autres événements devaient être abordés avec les acteurs de l'industrie du taxi rencontrés. Leurs commentaires nous ont permis d'interpréter puis caractériser précisément les transformations de l'industrie du taxi de Montréal. Certains acteurs n'ont pas répondu à nos invitations à les rencontrer malgré de nombreuses tentatives, notamment le ministère des Transports (MTQ), Uber et TéoTaxi. Il s'agit d'une limite de notre mémoire, cependant, le dossier média nous permet tout de même de reconstituer les discours de ces acteurs tout au long de l'évolution du dossier.

CHAPITRE III

MONTRÉAL, L'INDUSTRIE DU TAXI ET L'ARRIVÉE DE UBER : LE CAS DE LA MÉTROPOLE QUÉBÉCOISE

Quand on s'aventure à vouloir pénétrer le monde du taxi, on a l'impression d'entrer dans une véritable forêt, plus encore, dans une jungle. C'est à s'y perdre, au sens fort du mot, non seulement pour ceux qui cherchent à s'informer, mais surtout pour ceux qui cherchent à y gagner leur vie (Charland 1981 : 3)

Dans ce chapitre, nous allons aborder le processus de métropolisation à Montréal. L'activité économique qui caractérise la région métropolitaine de Montréal d'aujourd'hui joue un rôle dans le développement du transport à l'échelle régionale. Les travailleurs qualifiés et non qualifiés se déplacent vers de nouveaux pôles, à travers un territoire toujours plus étalé et plus fragmenté. Le contexte politico-économique, l'émergence de l'économie de plateforme et les nouveaux travailleurs de la métropole permettent l'arrivée d'une nouvelle industrie du taxi pour la région métropolitaine.

Puis, nous allons voir comment s'est créée l'industrie du taxi de Montréal. Nous verrons que les phases de réglementation et déréglementation de certaines industries du taxi, dont Montréal, ont créé un climat favorable à l'émergence de Uber et de l'économie de plateforme. Nous verrons l'importance du taxi pour l'intégration socio-économique dans le pays d'accueil et l'historique de mobilisation des chauffeurs de taxi. Des premières mobilisations de chauffeurs du début du 20^e siècle aux émeutes contre la discrimination et le racisme des années 1970, les actions collectives de l'industrie du taxi font partie de la mobilisation urbaine de Montréal. Ce faisant, les chauffeurs et plus particulièrement les propriétaires se retrouvent au cœur de la lutte contre la présence de Uber à Montréal.

Finalement, nous dressons une reconstitution chronologique des événements à Montréal depuis l'arrivée de Uber. Les changements législatifs et la transformation des pratiques engendrés pour l'implantation et la consolidation de la présence de Uber dans la métropole ont été recensés à l'aide des articles de journaux collectés. Bref, nous tentons de reconstituer les principaux événements ayant conduit à l'implantation de Uber à Montréal et les changements institutionnels qui ont eu lieu pour ce faire.

3.1 Contexte historique : réorganisation de l'espace métropolitain de Montréal

Après la Première Guerre mondiale, Montréal connaît plusieurs transformations de son économie et son organisation politique. Les années 1920 marquent l'essor de la classe moyenne, l'amélioration des conditions de vie des habitants et l'urbanisation (Linteau 1992). Puis, la Grande Dépression vient freiner la croissance. La scène politique est alors marquée par la montée des politiciens populistes.

La population de la Région métropolitaine de Montréal (RMM) dépasse le million d'habitants durant l'entre-deux-guerres. Durant la période d'Après-Guerre (1951-1971), elle connaît une augmentation majeure de sa population (78%) du fait de la hausse des natalités, l'immigration et l'exode rural (Bussière 1989). Malgré une forte croissance de la population sur l'île, c'est au sein des banlieues que l'expansion démographique a lieu. La zone périurbaine revêt une nouvelle importance sans précédent. L'expansion démographique vers la banlieue explique la motorisation des déplacements et la stagnation du transport en commun :

En 1986, la population des couronnes nord et sud atteints 1 139 000 soit 39% du total de la population de la RMM, comparativement à 14% en 1951. Sur l'ensemble de la période 1951-1986, cela représente une augmentation de 420%. Il va sans dire que cette évolution est à mettre en parallèle avec la forte motorisation qui se produit au cours de la période. Ainsi, de 1970 à 1987, le nombre d'automobiles augmente de 75,2% dans la RMM, pour atteindre 1 210 378 en 1987 (Bussière 1989 : 161).

Cet étalement urbain de Montréal se poursuit dans les années 1990, avec une augmentation du nombre de déplacements du domicile au travail. Ce contexte nous conduit au projet marquant de l'histoire de la région métropolitaine et de la ville : les fusions de municipalités de 2000-2001 qui donnent naissance à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et la création de la grande ville de Montréal.

Le but de cette réforme gouvernementale est de rendre la métropole plus compétitive. Les fusions d'agglomérations, adoptées par le gouvernement du Parti Québécois de 1994-2003, visent des économies d'échelle pour l'ensemble du territoire du Québec sur le plan de la gestion et de l'offre des services et de la planification territoriale pour les villes (Latendresse 2004). Nous verrons, dans la prochaine section, la genèse de cette réforme et la création des institutions régionales qui régissent la métropole aujourd'hui.

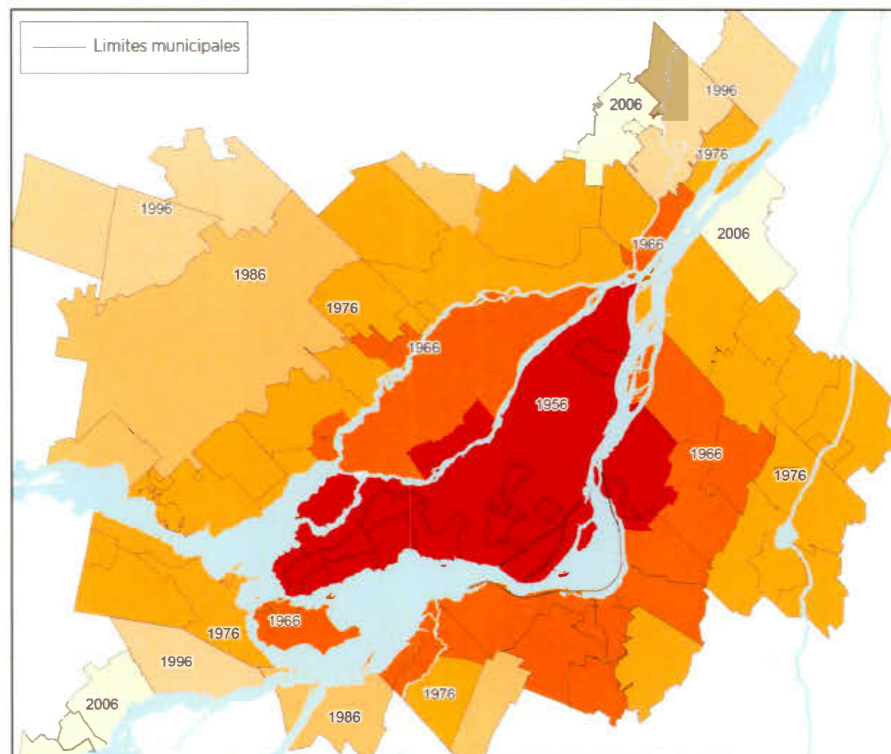
3.1.1 Réorganisation territoriale

L'expansion territoriale vers la banlieue et la motorisation de la région métropolitaine depuis la Deuxième Guerre ont transformé les pratiques des résidents de Montréal. La centaine de municipalités de l'agglomération et leurs maires participent à un développement inégal du périurbain. L'étalement se fait de façon désordonnée et coûteuse, dans la mesure où chaque municipalité doit se doter d'infrastructures, de services. Il y a également un clivage entre les classes sociales aisées qui se dirigent vers les banlieues, et la ville qui retient beaucoup des ménages à revenus modestes (Linteau 1992).

En 1969, le gouvernement du Québec met en place la Communauté Urbaine de Montréal (CUM) pour la gestion du territoire métropolitain de Montréal (voir Figure 4). L'objectif principal de la CUM est d'assurer la redistribution des coûts des services à l'échelle métropolitaine. Plusieurs champs de compétences sont mis en place comme le service de police, de gestion des eaux, de l'environnement, d'évaluation foncière et de transports en commun pour la région. Certaines banlieues sont fusionnées, par exemple l'île Jésus qui

devient la Ville de Laval. En 1996, le gouvernement du Québec crée l'Agence métropolitaine de transport (AMT) dont la vocation monofonctionnelle est de répondre aux enjeux de transport et gérer l'équipement régional (Douay 2010).

Figure 4 : Évolution de la CUM (1956-1996)



(Cahiers Métropolitain 2015)

Au début des années 2000, la région métropolitaine va connaître de nombreux changements institutionnels. La réforme de 2001 regroupe au sein d'une seule instance de gouvernance 82 municipalités de l'île de Montréal, des couronnes nord et sud pour créer la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), la nouvelle instance de gouvernance de la région. La fusion des 28 municipalités de l'île de Montréal pour former une mégaville donne lieu à une réorganisation politico-administrative et une nouvelle gestion de l'espace métropolitain (Hamel 2010).

Le gouvernement du Québec a deux mandats importants pour la CMM : assurer la croissance harmonieuse du Grand Montréal et améliorer sa position internationale (Douay 2010). Ces deux mandats relèvent du processus de métropolisation dont nous avons parlé plus tôt, comme l'attractivité et la compétitivité. Finalement, la CMM a aussi comme mandat d'instaurer une équité fiscale d'agglomération.

Ce processus a eu pour effet d'élargir le territoire de la région métropolitaine qui comprend désormais 4,1 millions de personnes (Cahiers Métropolitains 2016), divers noyaux d'activités économiques et 82 municipalités indépendantes. Dans la prochaine section, nous verrons comment les noyaux d'activités économiques et les déplacements des travailleurs qualifiés et non qualifiés de Montréal ont conduit à l'émergence de l'industrie du taxi de Montréal d'aujourd'hui.

3.1.2 Réorganisation économique

Dans le plan de développement économique de la CMM pour 2015-2020, neuf grappes du Grand Montréal sont identifiées comme noyaux d'activités économiques phares pour la métropole : (a) aérospatiale, (b) aluminium, (c) cinéma et télévision, (d) logistique et transport, (e) mode, (f) science de la vie, (g) services financiers, (h) technologies de l'information et des communications (TIC) et (i) technologies propres. Ces secteurs ont pour effet d'attirer des travailleurs qui s'établissent dans la grande région montréalaise. Une grappe est définie comme :

une concentration géographique d'entreprises et d'institutions interreliées dans un domaine particulier. Les grappes couvrent un ensemble d'industries liées et d'autres entités importantes pour la compétitivité. Elles comprennent, par exemple, des fournisseurs de biens spécialisés comme des composantes, de la machinerie, des services et des fournisseurs d'infrastructure spécialisés (Cahiers Métropolitains 2018).

On observe donc à Montréal plusieurs noyaux d'activités économiques spécialisés. La concentration d'entreprises et de services liés à un même secteur d'activité a un effet

attractif en matière d'investissements. La localisation géographique d'un domaine en particulier assure la possibilité de projets pour la Ville et une plus grande compétitivité pour le secteur privé. On peut penser par exemple au Technoparc et à l'Éco-campus Hubert-Reeves à Dorval pour la recherche dans les technologies vertes. À Longueuil, on retrouve le secteur de l'aérospatial avec le Centre Technologique d'Aérospatial et Arnprior Aerospace Montreal. L'aérospatiale a connu une croissance annuelle moyenne de 5,9% de l'emploi au cours des vingt dernières années, pour près de 60% du PIB total du secteur de l'aérospatiale canadien dans le Grand Montréal (Cahier Métropolitain 2018). À Laval, la recherche en biopharmaceutique représente une grappe importante pour la région.

À Montréal, on retrouve la plus forte concentration de sièges sociaux d'entreprises pharmaceutiques au pays, soit près d'une cinquantaine de sociétés, nationale et internationale, en biotechnologie (Cahier Métropolitain 2018). On retrouve sur l'Île des grappes en transport comme le Port de Montréal, dans le domaine du cinéma avec les différents studios comme Mels, Grandé et autres, dans le secteur de la mode autant avec les designers, en technologies et multimédias avec les nombreuses entreprises de jeux vidéo comme Ubisoft, Eidos venue s'établir.

La métropole québécoise a connu une croissance en 2017 du taux d'emploi de 3,6% et du PIB réel de 3,7%. À noter que les emplois à temps partiel ont fait un saut de 9,3 % en 2017 (Cahiers Métropolitains 2018). La Figure 5 illustre géographiquement les grappes et les différents pôles économiques du Grand Montréal.

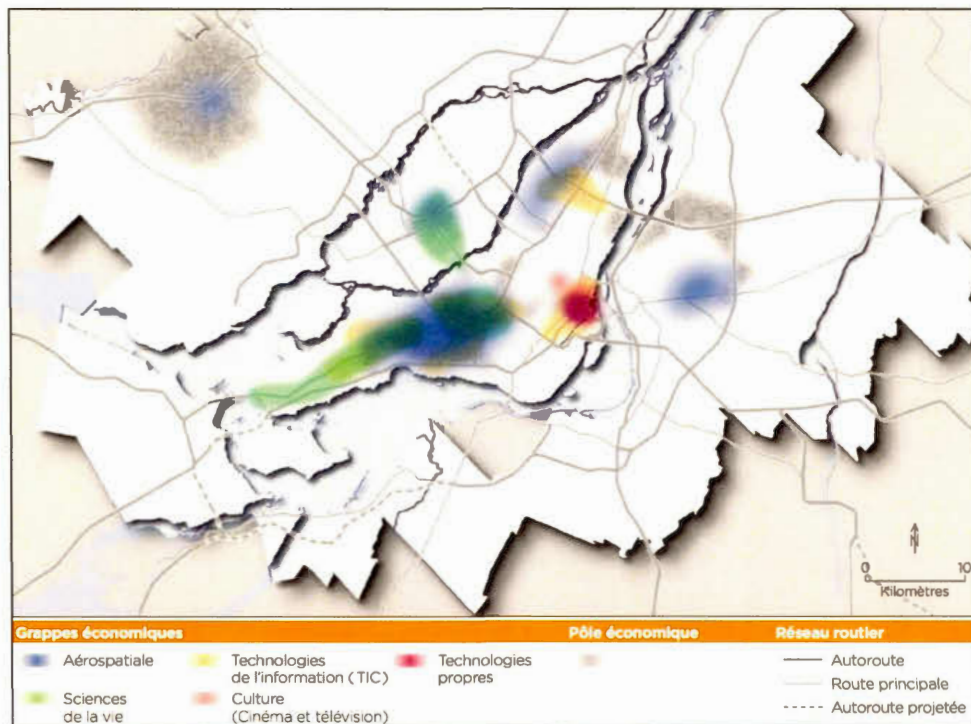
Le transport des travailleurs qualifiés et non qualifiés vers les grappes d'emploi constitue un facteur contribuant à l'essor de l'industrie du taxi de Montréal. Alors que 69,7% des travailleurs se déplaçant du domicile au travail en automobile¹⁸. L'importance de l'industrie du taxi dans la mobilité urbaine est majeure, pouvant aller jusqu'à 40% du transport de

¹⁸ Seulement 3% sont en tant que passager, selon le recensement de 2016 de Statistique Canada, dans *Le Quotidien*, mercredi 29 novembre 2017.

personnes pour les systèmes de transport de masse en Amérique du Nord (Moore et Balaker 2006). Un mémoire du syndicat de chauffeurs et propriétaires le RTAM-Metallos confirme l'importance du taxi pour le transport public de Montréal :

[...] les services de taxi génèrent plus de 500 M\$ de revenus par an au Québec, les deux tiers à Montréal seulement. Chaque année, c'est 70 millions de passagers qui sont transportés lors d'environ 50 millions de courses. Environ 8 000 voitures, 300 limousines et 22 700 chauffeurs permettent d'assurer le service par taxi dans l'ensemble du Québec. Si l'industrie était une seule et même entreprise, ce serait le 5e plus gros employeur du Québec (RTAM-Metallos 2016)

Figure 5 : Cartes des grappes du Grand Montréal (2012)



(PMAD 2012)

3.2 L'industrie du taxi de Montréal de sa formation à aujourd'hui

3.2.1 La genèse de l'industrie du taxi

En 1909, les premiers véhicules de taxi de Montréal sont mis en circulation par la compagnie *Bernu Motors and Taxi Auto Ltd* et pour qui les premiers permis de taxi de la ville sont délivrés (Linteau 1992). Durant les années qui suivent, l'émission sans restriction des permis fait passer de 7 à 500 le nombre de taxis. En 1929, soit 20 ans plus tard, la ville en compte plus de 3000 (Charland 1981). Le grand nombre de permis ainsi que la faible demande après la crise économique cause la misère chez les chauffeurs qui peinent à se trouver des clients. En 1935, le maire Camilien Houde annonce ses intentions de régler le problème structurel de l'offre en confiant à une seule entreprise la gestion du transport par taxi dans la ville. Il s'agit d'une première démarche vers une réglementation pour la gestion de l'offre. Une première grève des chauffeurs est organisée l'année suivante, afin de s'opposer à la candidature de la compagnie Taxi Diamond qui, désireuse d'emporter le contrat du maire Houde, appose des nombreux changements à son entreprise : un nouveau conseil de direction, le refus d'admettre certains propriétaires et une augmentation des cotisations (Charland 1981). Le gouvernement fédéral, afin de mettre fin à cette première crise de l'industrie du taxi, impose une limite de 765 permis dans la ville.¹⁹ Cet événement marque le début de la réglementation de l'industrie du taxi (Archambault 1964). La première limitation du nombre de permis stabilise l'industrie du taxi.

Dès la fin de la guerre, à la suite de la limitation du nombre de permis, il y a insuffisance de taxis à Montréal. Les utilisateurs se plaignent de la non-disponibilité des taxis. Il faut aussi trouver du travail aux vétérans qui rentrent d'Europe. La limite établie dans les années 1930 est alors supprimée. Le gouvernement du Canada rend également les compétences en matière de transport par taxi au gouvernement provincial.

¹⁹ Durant la Seconde Guerre mondiale et jusqu'en 1945, l'industrie du taxi à Montréal est de compétence fédérale et le nombre de permis est limité par le gouvernement du Canada.

La valeur des permis grimpe très rapidement, de même que l'intérêt des Montréalais désirant posséder leur voiture de taxi. L'administration de la Ville, voulant augmenter ses revenus, recommence à émettre des permis. En 1951, Montréal compte un permis de taxi par 300 habitants, pour un total de 4 292, trois fois plus qu'à Toronto (Charland 1981). La situation se répète et les chauffeurs connaissent de nouveau la misère. L'administration de la Ville cesse de délivrer de nouveau permis et limite à 1 par 300 habitants le nombre maximum, ce qui maintient du même coup les chauffeurs dans la misère. Un groupe de support, le *Comité d'entraide sociale des chauffeurs de taxi de Montréal* est créé par Germain Archambault²⁰, en 1966, pour apporter une aide aux chauffeurs en difficulté. Divers moyens de pression sont effectués, comme une grande manifestation rassemblant 1 200 chauffeurs devant l'Hôtel-de-Ville afin de réclamer un dôme unique²¹ ainsi que la fin du monopole de la compagnie Murray Hill qui est alors la seule à desservir l'aéroport. Des groupes de mobilisation, comme le Mouvement de Libération du Taxi (MLT) est également mis en place. Un blocus de l'aéroport est organisé par le MLT et plus de 700 chauffeurs se joignent à l'action collective (Charland 1981).

Le gouvernement Bourassa commande un rapport sur l'état de l'industrie du taxi au Québec. Le rapport Bossé (1970) arrive à plusieurs recommandations : limitation des permis à 1 pour 800 habitants, non-transférabilité des permis, imposition d'une limite de 20 permis par flotte, émission des permis sur une base métropolitaine, le caractère municipal des permis causant jusque-là beaucoup de problèmes aux chauffeurs, une certaine réglementation des concessions et l'abolition de la sous-traitance (Trudel 1988). Or, les recommandations de ce rapport ne seront pas mises en place par la commission parlementaire à Québec. Les lobbys du taxi désirant conserver leurs acquis font pression sur le gouvernement. Le règlement 6 est adopté et Murray Hill conserve ses privilèges. Les

²⁰ Gilles Archambault était un chauffeur de taxi de l'époque qui a publié le livre *Le Taxi : Métier de crève-faim* (1964)

²¹ Le dôme unique est la lanterne sur le toit des taxis, par lequel les compagnies de répartition utilisées par le chauffeur de taxi sont identifiées.

promesses de fonds de pension, d'assurances et de revenu minimal ne sont pas appliquées. Le règlement n'intervient pas non plus sur les problèmes de sous-traitance et de temps partiels.

Pour les chauffeurs, propriétaires de permis de taxi, la réglementation de l'industrie agit comme un filet social. Avec la hausse des valeurs des permis, le fond de pension correspond à la revente ou à la location du permis de taxi une fois à la retraite. Le salaire minimum, quant à lui, correspond à la limitation du nombre de permis dans la ville, ce qui assure une balance entre l'offre et la demande et, du même coup, un revenu minimal pour les chauffeurs.

Dans la prochaine section, nous allons aborder la réglementation et la déréglementation des industries de taxi et l'acquisition de nouveaux droits pour les chauffeurs par la mobilisation. Les exemples de Montréal et New York nous permettent de mieux saisir le contexte dans lequel émerge Uber et l'économie de plateforme.

3.2.2 Réglementation, déréglementation et la mobilisation des chauffeurs

Au cours du 20^e siècle, l'industrie du taxi a connu dans le monde diverses phases de réglementation et de déréglementation (Dempsey 1996). Chaque phase se déroule différemment d'une ville à l'autre, dû au caractère hétéroclite du marché de taxi. Il est important de bien définir les types de réglementation et de déréglementation. Nous verrons donc en premier lieu en quoi consistent la réglementation et la déréglementation d'un marché local de taxi. En second lieu, nous traiterons de l'historique de mobilisation des chauffeurs en réponse aux transformations dans l'industrie du taxi.

La réglementation d'une industrie de taxi signifie qu'il y a une présence de l'État, que ce soit le gouvernement provincial ou la municipalité, dans plusieurs aspects de l'industrie du taxi. L'une des préoccupations est de limiter le nombre d'entreprises ou le nombre de

véhicules sur le territoire de la ville, ce qui constitue une façon d'assurer d'une certaine redistribution des revenus engendrés. Parfois, la limite est imposée selon un ratio du nombre de voitures par habitant. Il faut également voir au tarif des courses ; à un tarif fixe de départ, et lors du trajet. Il s'agit également d'encadrer le montant maximal qu'une compagnie peut demander aux chauffeurs pour la location du permis et du véhicule, et à s'assurer de la disponibilité des voitures dans les différents secteurs de la ville, à toute heure du jour et de la nuit. L'État, ou la Ville, assure aussi que les voitures soient sécuritaires et accessibles, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Finalement, la réglementation de cette industrie couvre les aspects financiers et légaux, comme l'assurance du transport de passagers, dans l'éventualité où un chauffeur ou un passager est blessé lors d'un accident.

Certains (Cervero 2005 ; Moore et Balaker 2006) estiment que la fin de la réglementation de l'industrie du taxi, ou son assouplissement, signifieraient bénéfices aux clients et aux entrepreneurs. Des coûts moins élevés lors de courses, des frais d'activité moins élevés pour les entreprises, une meilleure qualité du service dû à la compétitivité, des innovations, comme le taxi-partagé²² et, de façon générale, une augmentation de la demande. Pour d'autres, la déréglementation entraînerait des conséquences négatives, comme la convergence des taxis vers l'aéroport, la congestion des taxis aux postes d'attentes, l'augmentation des accidents, les disputes et la dépression chez les chauffeurs, le manque de voitures dans les secteurs ruraux ou moins denses, la baisse de qualité des véhicules et leur entretien, l'augmentation des annulations et l'imprédictibilité des courses (Barrett 2010).

Schaller (2007), dans une étude portant sur 43 villes états-uniennes et canadiennes, note que la réglementation et la déréglementation ont des conséquences différentes selon le

²² Ou « taxi-collectif ». Il s'agit d'une méthode de « co-voiturage » par taxi où le client ne voit aucun inconvénient à ce que le chauffeur s'arrête en chemin pour prendre un passager qui se rend au même endroit ou dans la même direction que le premier client (voir Cervero 1985; Moore et Balaker 2006)

type de marché dans lequel la politique est appliquée. Pour certains marchés, comme San José et San Diego, utilisant majoritairement la répartition par radio, la limitation du nombre de véhicules est moins importante que la réglementation sur la qualité et la disponibilité du service. Les taxis sont, pour la plupart, appelés par téléphone. Ils sont enregistrés au sein d'une compagnie qui se charge des exigences de propreté pour faire compétition à ses concurrents. Pour des marchés comme New York, où la majorité des courses se fait dans la rue à « main levée », le contrôle du nombre de véhicules est primordial afin d'éviter un trop grand nombre de voitures en circulation ou en attente, en plus d'assurer la qualité du service et un revenu minimal aux chauffeurs.

Le modèle de réglementation des industries de taxi a connu au cours des dernières années un changement drastique de paradigme. Les transformations de l'industrie du taxi ne sont pas un phénomène nouveau. Les relations tendues entre les propriétaires et les chauffeurs, entre les administrations et l'industrie et même entre les clients et les travailleurs font partie de ces débats sur la réglementation. Comme le mentionne Tucker (2017), les lois émergent avec les changements technologiques et la mobilisation sociale :

The development and spread of a new technology, radio dispatching, provided an opportunity for rentier capitalism to gain a foothold in the industry, but the shape of medallion capitalism was also driven by the conflict between drivers and dispatches and small fleet owners over how the value produced under medallion capitalism would be divided. In order to avoid collective bargaining and keep more of the value for themselves, dispatches and fleet owners ended employment and turned drivers into contractors. When labour law was eventually changed to address this reality, drivers renewed their efforts to unionize as dependent contractors, but were ultimately defeated by the fissured relations in the industry. (Tucker 2017 : 25)

Tout comme à Montréal, une personne désirant acquérir un permis de taxi doit d'abord se procurer un permis de conduire de chauffeur de taxi. Puis, à travers un système financiarisé de prêts, il est possible d'acheter d'une personne ou de la Ville un permis de taxi. L'industrie du taxi de New York devient l'une des plus contrôlées d'Amérique du Nord.

Étant donné la forte demande pour un permis de taxi dans la ville des taxis jaunes, la valeur des permis grimpe jusqu'à plusieurs centaines de milliers de dollars (Mathew 2005).

Comme le mentionne Tucker, l'implantation d'Uber a un effet direct sur le changement de statuts des chauffeurs vers un statut de travailleur-autonome, ce qui contribue à une érosion de leurs conditions de travail, en plus de l'impossibilité de se syndicaliser. Il existe à New York une dualité entre le chauffeur et le propriétaire de permis. La Ville n'a aucune exigence concernant le nombre limite de véhicules qu'un propriétaire peut posséder²³. Aux États-Unis, il en résulte un grand déséquilibre entre les propriétaires, possédant parfois pour des millions de dollars de permis, et les chauffeurs qui dans la grande majorité doivent louer hebdomadairement et à haut prix les voitures de taxi.

Un rapport de force s'installe aussi entre les autorités chargées du contrôle de l'industrie et les chauffeurs. À New York, le *Taxi and Limousine Commission* (TLC) doit surveiller la propreté des véhicules des chauffeurs et réglemente les prix des courses, avantages sociaux et questions relatives aux permis de taxi. Il y a chez les chauffeurs une grande frustration face à cette double autorité, d'une part face aux propriétaires et d'autre part face aux agents du TLC. De plus, il s'agit d'une source de revenus importante pour New York :

Every driver in the industry knew that the TLC court system was rigged against the driver. In eight years of organizing in the industry, I have not met a single driver who felt otherwise. The TLC is the second highest revenue earner for the city, following just behind the Parking Violations Bureau. Drivers understand that given this fact, they are better off paying a fine than trying to dispute a ticket in the TLC courts, even when the drivers are entirely convinced of their innocence. (Mathew 2005: 19)

À Montréal, l'industrie du taxi des années 1970 et 1980 est, comme celle de New York, marquée par de nombreuses luttes et conflits de discrimination raciale. La communauté haïtienne de Montréal est au cœur des mobilisations pour une plus grande justice au travail. Le portrait du migrant haïtien de l'époque est celui de l'ouvrier, du travailleur domestique

²³ En comparaison, à Montréal, un propriétaire ne peut posséder plus de 20 permis de taxi.

et du chauffeur de taxi (Mills 2016). Ces Haïtiens font partie de la deuxième vague de migration, d'Haïti vers Montréal, qui se distingue par sa grande diversité socio-économique. La première vague, d'immigrants en provenance de ce petit pays des Caraïbes était principalement composée d'intellectuels opposés au régime de Duvalier comme des professeurs, des médecins, etc.

Au début des années 1980, jusqu'à 1 500 chauffeurs sont d'origine haïtienne sur un nombre total de 10 000 chauffeurs, et entre 10 et 15 entreprises de taxi refusent toujours d'embaucher des chauffeurs noirs (Mills 2016). Les chauffeurs noirs font face à de constantes formes de violence et de harcèlement, de mesures d'intimidation et de violence de la part des policiers, des chauffeurs blancs, des entreprises de taxi et des clients. Les premières manifestations de chauffeurs noirs sont organisées pour contester l'héritage raciste et colonialiste de cette industrie. La revue *Le Collectif* est un des vecteurs de cette mobilisation avec la publication d'articles, de données statistiques, l'organisation d'assemblées populaires et de manifestations. En 1984, le *Comité d'enquête sur les allégations de discrimination raciale dans l'industrie du taxi à Montréal* dépose son rapport, reconnaissant le racisme systémique de l'industrie et la nécessité de mettre en place des mesures d'envergures pour améliorer les conditions de vie des chauffeurs noirs. Toutefois, malgré la médiatisation et les gains juridiques, le racisme perdurera au sein des compagnies, de la police et des clients :

Au-delà des victoires juridiques, les efforts pour tenir tête au racisme dans l'industrie du taxi revêtent une autre signification. Ils ont marqué un point au cours d'une période où des gens, très éloignés de l'élite traditionnelle d'Haïti et encore plus éloignés des centres de décision au Québec, se sont affirmés en tant que sujet intellectuels et politiques et se sont employés à redéfinir ce que signifie « race » et « être Noir » du point de vue des marges de la société. Les chauffeurs de taxi sont descendus dans la rue pour manifester, ont tenu de grandes assemblées et se sont investis dans d'autres formes de militantisme (Mills 2016 : 266).

Comme nous le verrons plus tard, la question de l'immigration et du traitement réservé aux travailleurs migrants est encore très présente dans ce domaine d'emploi de Montréal.

Denault (2013) mentionne que les multinationales ne subissent que très peu l'oppression des frontières qui servent davantage de filtres aux migrants qu'au capital.

Pour Namazi (2010), l'intégration professionnelle des chauffeurs de taxi est en partie due à la régularisation de leurs études précédentes et à l'accès aux droits de scolarités. Le nombre de migrants scolarisés travaillant dans l'industrie du taxi est, selon lui, en partie dû à la liberté qu'offre le métier de chauffeur de taxi. Il y a aussi moins de risque de discrimination, surtout après le 11 septembre 2001. La communauté iranienne du taxi à Montréal, par exemple, est regroupée au sein de la compagnie de taxi Atlas. Il s'agit d'une porte d'entrée dans le marché du travail pour les migrants iraniens. Namazi note que presque tous les chauffeurs interviewés ont attribué le travail dans le taxi à l'aide de camarades migrants :

Dans le but d'attirer leurs compatriotes, certains chauffeurs avaient même exagéré le revenu provenant de ce métier. Pour faciliter leur entrée dans cette industrie, les immigrants distribuaient parfois les questions d'examen du taxi aux nouveaux candidats de la même origine qu'eux. [...] Dans l'analyse de ce solide encouragement de la part de leur communauté pour entreprendre le métier de chauffeur de taxi, nous avons évoqué que plusieurs difficultés d'accès au marché du travail de ce groupe pouvaient contribuer à la consolidation de leurs liens : la récession, la conjoncture économique, l'expérience canadienne, la non-reconnaissance de diplômes (Namazi 2010 : 530).

La *Loi sur le transport par taxi*, adoptée par le gouvernement du Québec en 1983, a pour but la décentralisation du contrôle de l'industrie et l'ouverture vers de nouveaux marchés comme le transport collectif, les personnes à mobilité réduite, le transport scolaire et le transport par contrat (Namazi 2010). Deux ans plus tard est créée l'École du taxi du Québec qui vise l'enseignement professionnel du transport par taxi, la rentabilité des activités liées au taxi, l'éthique du chauffeur et l'amélioration de l'image et du service de l'industrie. L'industrie entre dans une professionnalisation de son métier, où le chauffeur doit se soumettre à un éventail de règles.

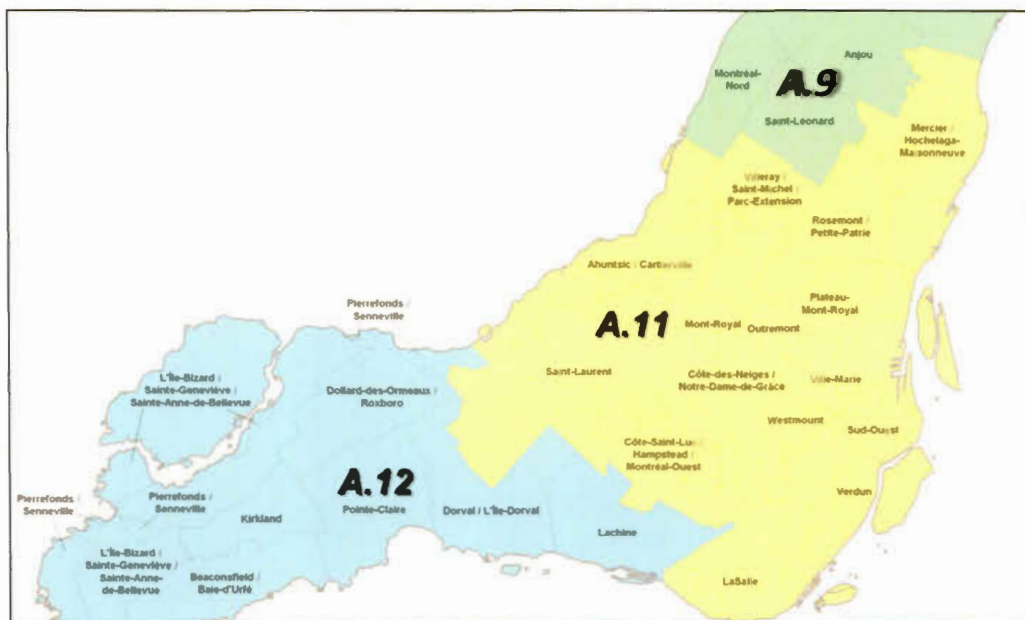
3.2.3 L'industrie du taxi de Montréal de nos jours

Depuis 1986, l'industrie du taxi de la métropole est réglementée par le Bureau du Taxi de Montréal (BTM). Les politiques et orientations sont décidées par le BTM, notamment en ce qui concerne l'offre, l'image de l'industrie et les règlements aux chauffeurs. La Ville utilise un système mixte de répartition par radio, par postes d'attente et par « main levée ». Les chauffeurs de taxi peuvent donc prendre des clients de trois façons différentes. Les *intermédiaires*, les entreprises de répartition, sont payées mensuellement par les chauffeurs. Des entreprises comme Diamond, Hochelaga et les coops comme Coop de l'Est ou Taxi Coop sont responsables de la répartition des clients par téléphone. Il existe une quarantaine d'entreprises d'intermédiaire à Montréal. Il faut un permis délivré par la Commission des Transports du Québec (CTQ) pour faire de la répartition par radio.

Les postes d'attentes sont dispersées à travers la ville et identifiées par des panneaux de stationnement où il est indiqué : *excepté taxis*. Les chauffeurs Uber et Téo ne sont pas autorisés à utiliser les postes d'attente. Finalement, les chauffeurs peuvent circuler constamment dans la ville à la recherche de client spontané qui appelle un taxi en levant la main. Ce système mixte de mise en contact entre le client et le chauffeur sera au cœur de plusieurs enjeux actuels avec la venue de Uber à Montréal, notamment sur les divers droits de stationnement, le *pick-up* et la répartition par téléphone.

Une vingtaine d'entreprises de taxi, les intermédiaires, assurent la couverture du territoire et la répartition des clients par téléphone. Les chauffeurs payent pour faire partie d'une entreprise de répartition comme Diamond ou Champlain. Le territoire montréalais est séparé en trois zones de taxi : A12, A11 et A9 à l'est de l'Île (Figure 6).

Figure 6 : Secteurs de taxi A9, A11 et A12 de Montréal



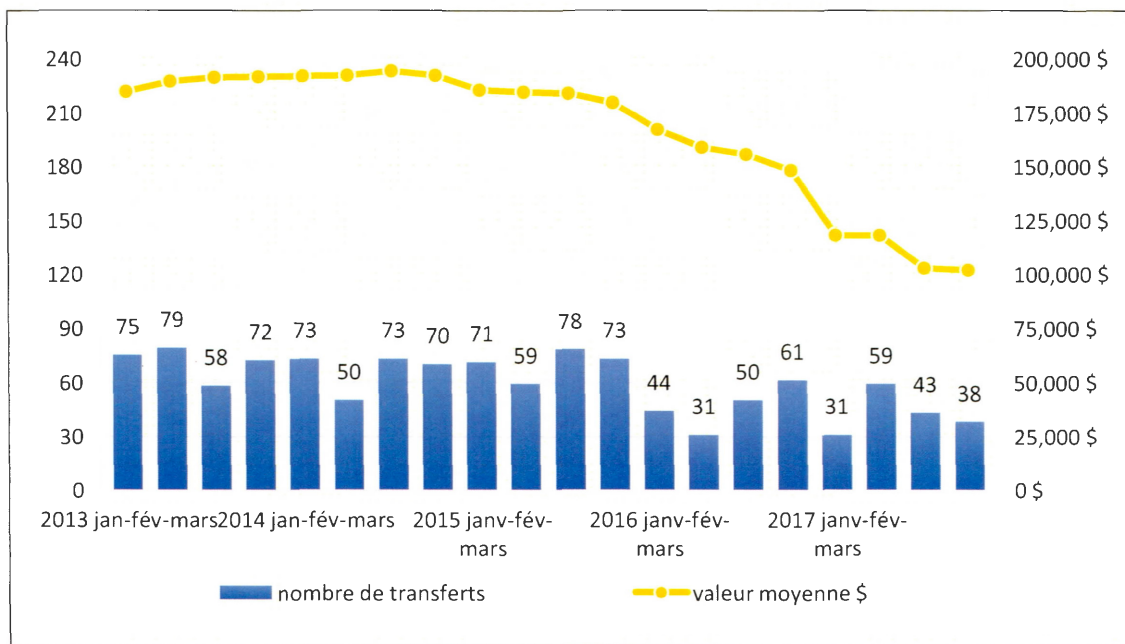
(Ville de Montréal 2015)

Il y a, à Montréal en 2017, 10 353 chauffeurs de taxi, donc travailleur possédant le permis de conduire du Québec classe 4C et répartis en 4 438 permis de taxi, les voitures en circulations ; possédés par 3 918 propriétaires de permis (Ville de Montréal 2017). Il est important de faire la différence entre un chauffeur de taxi, ayant suivi la formation de chauffeur pour l'obtention du permis de conduire mais ne possédant pas le permis de taxi et le propriétaire, celui qui a acheté le permis de taxi. Une forte majorité des travailleurs de l'industrie du taxi de Montréal est issue de l'immigration (59,6%), en partie d'Haïti (33,5%) et dont la moyenne d'âge se situe à 52 ans (Xu 2012).

L'industrie de Montréal est caractérisée par un grand nombre de propriétaires-chauffeur. Ces propriétaires-chauffeur, lorsqu'ils ne travaillent pas, peuvent louer leur taxi à des chauffeurs. Le prix du permis de taxi varie selon la demande, de quelques dizaines de milliers de dollars dans les années 1980, à plus de 200 000\$ dans les années 2000. Avec l'arrivée de Uber, l'appétit pour l'achat de permis de taxi est faible. Le nombre de faillites

de propriétaires de taxi est passé de 9, entre 2011 à 2014, à 27, entre 2015 à 2017, si l'on en croit les chiffres du Bureau du surintendant des faillites du Canada. Le graphique suivant (Figure 7), de la Commission des Transports du Québec (CTQ), montre une baisse dans les valeurs moyennes des permis de taxi pour les trois agglomérations de taxi de l'Île de Montréal, par trimestre, ainsi qu'une baisse dans le nombre de transferts, c'est-à-dire du nombre de permis vendu d'un propriétaire à un autre.

Figure 7 : Transferts et valeurs des permis de taxi de Montréal (2013-2017)



(CTQ 2017)

L'industrie est aussi marquée par une compétition féroce entre entreprises et entre chauffeurs. Des associations de chauffeurs et de propriétaires assurent également la défense de l'industrie du taxi. Le Regroupement des Travailleurs Autonome-Metallos (RTAM) par exemple s'occupe de la mobilisation politique pour défendre les droits des chauffeurs, et aussi de la contestation des amendes, et de l'accès à un service financier et juridique pour les chauffeurs. L'Association Haïtienne des Travailleurs du Taxi (AHTT), pour sa part, se mobilise entre autres autour des questions de discrimination raciale et

d'autres préoccupations de leurs membres, et le Regroupement des Intermédiaires de Taxi du Québec (RITQ) se penche sur les questions en lien avec les règles de l'industrie.

3.3 Reconstitution des événements depuis l'arrivée de Uber à Montréal

Au début de l'année 2013, l'application Hailo²⁴ fait son entrée à Montréal. On prédit un grand avenir à cette entreprise qui permet aux clients de commander et payer un taxi via leur téléphone cellulaire. Les chauffeurs de taxi de Montréal ont la possibilité de travailler avec l'application pour trouver des clients. La compagnie Hailo fait affaire avec des propriétaires de permis de taxi pour assurer une distribution légale de ses courses sur le territoire. À ce moment, Uber n'offre toujours pas de service à Montréal, mais l'entreprise progresse aux États-Unis avec son premier service, des chauffeurs de voitures-noires,²⁵ un service de taxi haut-gamme.

Quelques mois plus tard, Uber fait son entrée à Montréal. La compagnie californienne s'enregistre au Québec sous le nom de Uber Québec inc. Elle se fait connaître au départ sous le nom de UberTaxi et procède, comme Hailo, en partenariat avec les propriétaires de permis de taxi. Puis, le 29 octobre 2014, elle lance son service UberX. Cette nouvelle plateforme permet à toutes les personnes possédant un téléphone cellulaire de télécharger l'application pour chauffeur et devenir un « partenaire » de Uber en utilisant sa propre voiture. Avec UberX, la compagnie contourne le système de permis et d'inspection automobile de la Ville. Elle évite également les taxes, comme la TPS et la TVQ, imposées sur les courses aux chauffeurs traditionnels et les impôts aux entreprises. Les coûts de location et d'entretien des voitures sont assurés par les chauffeurs partenaires qui utilisent leur propre voiture. Ces facteurs permettent à Uber d'offrir un prix moins élevé que la plupart de ses concurrents de l'industrie du taxi montréalaise et de collecter des revenus.

²⁴ Cette application fonctionne de la même façon que Uber, mais avec des permis de taxi. L'entreprise est originaire de Londres et a été rachetée par MyTaxi (www.us.mytaxi.com), un concurrent.

²⁵ « *Black car service* », le service de voitures de luxe de Uber dont les débuts sont caractérisés par une division entre le service des black cars et le service populaire et plus abordable de UberX (Slee 2016).

Plusieurs, comme des propriétaires et des chauffeurs, y voient une concurrence illégale de Uber qui ne paie pas de taxe ou impôt à l'État.

À Montréal, comme dans plusieurs grandes villes européennes, les chauffeurs de taxi prennent d'assaut les rues pour manifester contre la présence de Uber et autres applications mobiles dans leurs industries de taxi. À Paris, Londres, Barcelone et Berlin, des manifestations de véhicules sont organisées dans les grands centres urbains et les aéroports (LeDevoir 11 juin 2014). Les chauffeurs de taxi de Londres sont attendus à plus de 10 000 au Trafalgar Square. À Madrid, une grève de près de 24 heures a lieu. Près de 100 000 familles sont dépendantes des activités du taxi en Espagne (LeDevoir 12 juin 2014). Des cortèges de voitures de taxi sont au même moment organisé comme à Paris, de Charles de Gaulle à la capitale, de même qu'à Berlin et Hambourg.

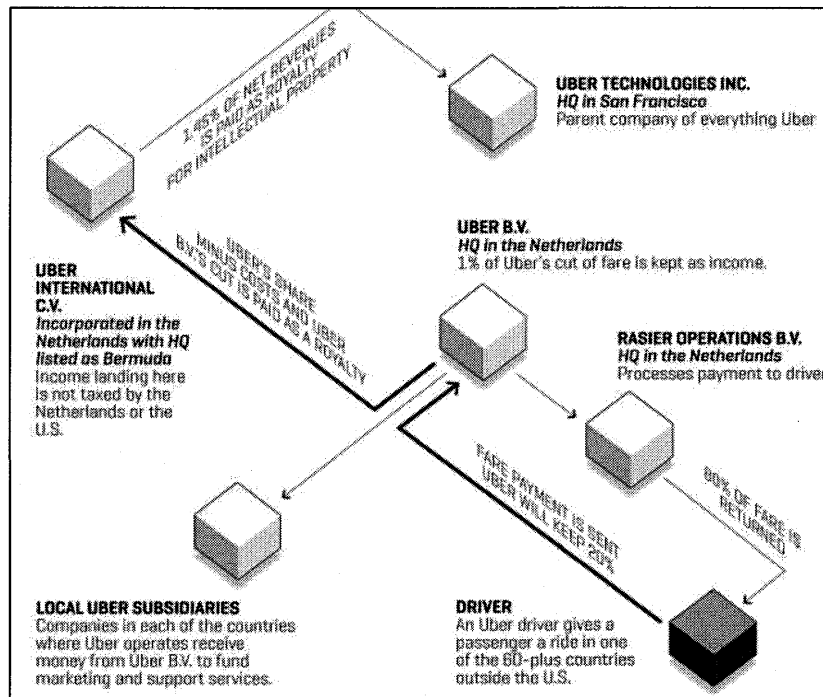
L'été de la même année, Uber entreprend ses activités de lobbying auprès des représentants de la Ville de Montréal. L'objectif de l'entreprise est d'obtenir la modification de la réglementation de l'industrie. Un représentant de Uber affirme dans un journal que la réglementation actuelle permet à Uber d'opérer sur le territoire montréalais. La compagnie ne se considère pas comme une entreprise de taxi, mais de covoiturage urbain. Plusieurs élus ne sont pas de cet avis. Selon eux l'application joue un rôle d'intermédiaire de service de taxi et répartit les clients aux véhicules. L'entreprise Uber prévoit rencontrer le MTQ. Elle tisse également des liens avec Montréal International, la Chambre de commerce du Montréal Métropolitain, Tourisme Montréal et le BTM (LeDevoir 7 juillet 2014).

Par ailleurs, dans la même période, à Toronto, la situation est de plus en plus tendue. Les autorités municipales ont demandé une injonction contre Uber. La raison invoquée est que l'entreprise pose un risque pour la sécurité publique en contournant les règles d'inspection des voitures (LeDevoir 15 décembre 2014).

À Montréal, les chauffeurs de taxi débutent leur mobilisation en bloquant pendant une vingtaine de minutes le boulevard René-Lévesque. Près de 400 chauffeurs participent à cette manifestation pour demander au ministère des Transports du Québec plus d'action contre Uber (LeDevoir 20 février 2015). Le ministre des Transports déclare vouloir « mettre fin au statu quo et transformer la menace [Uber] en opportunité » (Le Devoir 9 juillet 2015). Il affirme que 250 véhicules personnels de chauffeurs UberX, et non Uber, ont été saisis dans les derniers mois (LeDevoir 9 juillet 2015). Ce même été, des agents de Revenu Québec font une perquisition aux bureaux de Uber à Montréal pour saisir des données leur permettant d'identifier si la compagnie a opérée à l'encontre des lois fiscales depuis son arrivée dans la métropole (LeDevoir 15 mai 2015). L'été 2015 est un point tournant dans la situation de l'industrie du taxi de Montréal. L'image de l'entreprise Uber est ternie par les perquisitions de Revenu Québec et l'exposition de son stratagème fiscal.

L'entreprise mère, *Uber Technologies Inc.*, multiplie ses dénominations nationales comme *Uber Canada Inc.* et *Uber Québec Inc.* Ces entreprises locales gèrent les chauffeurs et les divers enjeux nationaux. Les revenus sont prélevés directement de l'application des clients/partenaire-chauffeurs par une autre entreprise, *Uber B.V.* enregistré aux Pays-Bas, où les impôts sur le revenu sont de 1%. La compagnie *Rasier Operations B.V.* s'occupe de redonner 80% de la course aux partenaires-chauffeurs. Le reste de l'argent (19%) est transféré à *Uber International C.V.*, enregistrée aux Bermudes où, ni les États-Unis, les Pays-Bas où les pays d'où l'argent provient, ne peuvent y prélever une taxe. *Uber Technologies Inc.* à San Francisco charge un droit d'utilisation de propriété intellectuelle (1,45%). La Figure 8 illustre graphiquement ces transferts fiscaux. L'architecture des multinationales ne se veut pas transnationale, mais est une somme d'entreprises présentes dans chaque pays, chaque province, comme le cas de Uber au Québec.

Figure 8 : Transferts fiscaux entre les différentes entreprises Uber



(Sichinava 2017)

Toujours à l'été 2015, Taxi Diamond lance à Montréal sa propre application mobile qui permet également au client de payer sa course via son téléphone cellulaire. Les différentes entreprises de la ville n'excluent pas la possibilité de mettre en commun leur application respective pour faire concurrence à Uber (LeDevoir 14 juillet 2015). Des changements dans la formation des chauffeurs, la création d'une association professionnelle à adhésion obligatoire et le paiement électronique sont mis de l'avant par le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT) pour faire concurrence à Uber.

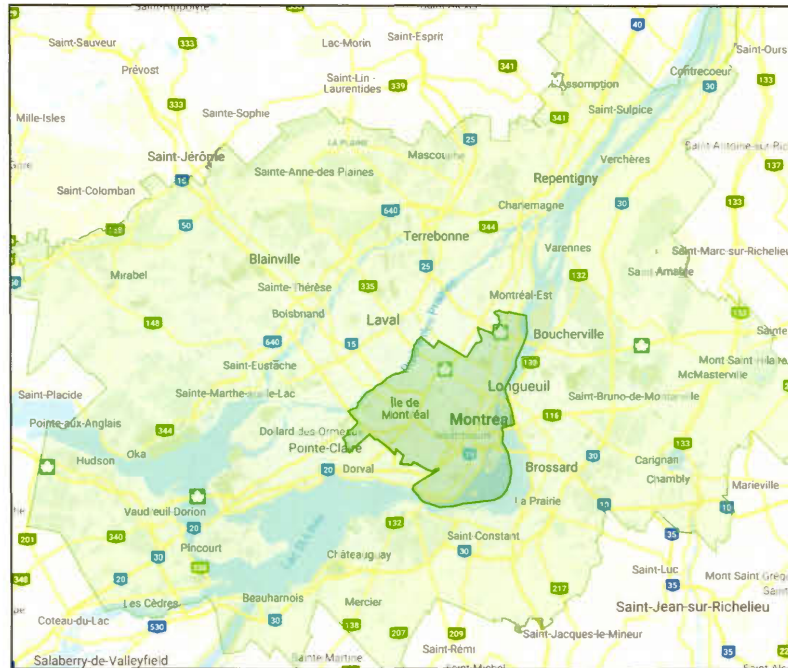
Pour sa part, la Ville de Montréal, elle, peine à s'entendre avec Uber. Cet été 2015, deux nouveaux inspecteurs du BTM sont affectés à la surveillance de Uber qui avait, au même moment, proposé de payer une taxe de 0,10\$ sur chaque course. Pour l'année 2015, en

date du 3 août 2015, 226 véhicules ont été saisis, contre 24 pour toute l'année 2014 (LeDevoir 19 août 2015).

Le BTM annonce une nouvelle campagne de publicité. Son objectif est de transformer l'image de l'industrie du taxi pour faire face à la concurrence de Uber. Le conseil municipal de Montréal vote le 27 octobre 2015 de nouvelles règles à apposer à l'industrie du taxi. On peut penser au code vestimentaire pour les chauffeurs, pantalon noir et chemise blanche, chaussures fermées et chaussettes. Ces derniers devront également descendre du véhicule et ouvrir la portière, s'équiper du Module Électronique de Vente (MEV) pour les paiements par carte, en plus de posséder un véhicule âgé d'au maximum huit ans (LeDevoir 28 octobre 2015). La directrice du BTM espère également implanter les modules de publicités et d'information, en plus des ordinateurs de bord, pour géolocaliser les véhicules et les caméras à bord des taxis afin d'accroître le sentiment de sécurité des clients et des chauffeurs (LeDevoir 21 août 2015).

Le 21 novembre 2015, la compagnie TéoTaxi, sous le joug de Taxelco, voit le jour. Cinquante véhicules électriques sont mis sur la route. La compagnie vise à atteindre 1000 véhicules en 2017 et 2000 autres en 2019. À la différence des taxis traditionnels, la compagnie offre un salaire horaire à ses chauffeurs. Elle obtient également un projet-pilote du gouvernement du Québec pour la location de ses permis de taxi. Elle peut ainsi louer sur le long terme des permis de taxi, ainsi que les attacher à aucun véhicule en particulier pour obtenir ainsi une plus grande fluidité de sa flotte. Le territoire de Téo est limité au centre de Montréal à sa première année, mais s'étend rapidement à l'ensemble de l'île, comme le montre la Figure 9.

Figure 9 : Territoire d'opération de Téo Taxi



(Téo Taxi 2017)

L'année 2016 débute avec la mobilisation du RTAM qui représente alors 4 000 des 22 000 chauffeurs de taxi du Québec. Le gouvernement provincial organise, en juin 2016, une Commission parlementaire ayant pour tâche de modifier la réglementation de l'industrie du taxi (Québec 2016). Le nouveau ministre des Transports du parti Libéral du Québec envisage procéder à des « ajustements législatifs ou réglementaires afin d'ouvrir l'industrie du taxi à de nouveaux joueurs, comme Uber » (LeDevoir 4 février 2016). Ce faisant, un nouveau cadre légal permettrait à Uber de poursuivre ses activités aux mêmes conditions que les chauffeurs et entreprises de taxi traditionnel. À la suite de cette annonce, les chauffeurs de taxi du RTAM organisent un blocus de l'aéroport Montréal-Trudeau, de nombreuses manifestations en voitures comme à pieds et plusieurs sorties médiatiques (LeDevoir 11 février 2016).

En vue de l'élaboration du projet de loi 100 sur le transport rémunéré, le gouvernement provincial met en place cette commission parlementaire qui a pour but de développer les grandes lignes du projet-pilote. Tous les acteurs de l'industrie du taxi témoignent devant la commission, plusieurs déposent également un mémoire sur leurs activités et avancent des recommandations pour le projet de loi.

En témoignage à la commission, Uber affirme que la plupart de ses chauffeurs travaillent à temps partiel et que ce faisant les exigences du projet de loi comme l'obligation de se procurer un permis de conduire pour taxi (classe 4C) sont incompatibles avec son modèle de « covoiturage urbain ». L'entreprise propose de verser 100 000\$ mensuellement à l'État, ainsi que 0,35 cent par course. Selon le projet, les taxis traditionnels conservent des avantages comme le *pick-up* à mainlevée, les postes d'attente, les voies réservées, les téléphones dans les immeubles et les contrats gouvernementaux qui représentent 25% des revenus de l'industrie (LaPresse 24 mai 2016). En l'espace de quelques jours, on assiste à des développements majeurs qui mènent à l'adoption du projet de loi 100 par le gouvernement du Québec. Plusieurs articles de journaux racontent le déroulement et sont récupérés ici :

Le gouvernement Couillard offre de suspendre pour trois mois l'application du projet de loi 100 sur l'industrie du taxi, dans le but d'obtenir l'appui de la Coalition Avenir Québec. Il pourrait ainsi faire adopter, sans bâillon parlementaire, son projet de loi avant l'ajournement de vendredi (LaPresse 7 juin 2016).

L'article [89] en question, ajouté par le gouvernement vers 17h30 mercredi, **permet au ministre des Transports d'autoriser un projet pilote avec Uber**. Des discussions ont eu lieu jusqu'à tard hier soir au sujet de cet article, stipulant que le ministre a le pouvoir de permettre un projet pilote en vertu de normes relevant du projet de loi 100 ou de « toute autre loi ou règlement dont l'application relève du ministre » (LaPresse 9 juin 2016 à 11h).

Incapable d'obtenir les modifications qu'il réclamait depuis ce matin, le Regroupement des travailleurs autonomes Métallos (RTAM) **retire son appui au projet de loi 100**, qui risque d'être adopté sous le bâillon. Le ministre Daoust s'est notamment engagé au cours de la journée à ne pas démarrer de projet-pilote avec Uber tant que l'entreprise n'aura pas conclu d'entente avec Revenu Québec pour le paiement de la TPS et TVQ (LaPresse 9 juin 2016 à 19h00).

Le projet de loi 100, déposé le 10 juin entre en vigueur trois mois plus tard. Un projet-pilote est mis de l'avant d'une durée d'un an, renouvelable une fois. Ce projet exige que les chauffeurs Uber détiennent un permis de conduire de chauffeur de taxi, classe 4C, le même que les chauffeurs de taxi traditionnels. Il exige aussi que les chauffeurs de Uber suivent une formation menant à l'obtention du permis de conduire de chauffeurs. Uber est toutefois autorisé à se charger de la formation de ses chauffeurs en ligne via une formation vidéo. De plus, Uber pourra « louer » les permis de taxi. De plus, le gouvernement rend disponible l'équivalent de 300 permis, en temps d'heures d'opération par semaine pour l'entreprise. Si Uber dépasse ce nombre d'heures, les redevances augmentent :

Le gouvernement Couillard a imposé un bâillon pour faire adopter son projet de loi 100 sur Uber vendredi en soirée, autre épisode d'une longue controverse qui a même divisé le Parti libéral. **Les libéraux ont refusé des amendements de l'opposition visant à forcer Uber à payer ses arrérages en taxes et impôts avant de pouvoir bénéficier d'un projet pilote.** Il entrera en vigueur dans trois mois, le temps de discuter d'un projet pilote avec Uber, mais surtout il donne désormais carte blanche au ministre pour accepter des projets pilotes sous toutes les formes, en vertu des amendements du gouvernement, ce qui risque de relancer la guerre avec les chauffeurs de taxi qui réclament un régime unique pour tous (LaPresse 10 juin 2016).

Alors qu'elle s'était engagée en commission parlementaire à « charger les TPS et TVQ à partir du premier dollar » gagné par ses chauffeurs UberX, la multinationale Uber soutient maintenant en cour d'appel que ses chauffeurs doivent en être exemptés. Vendredi dernier, le jour même où le gouvernement adoptait sous le bâillon le projet de loi 100, Uber Canada déposait en Cour d'appel une demande de rétractation d'une décision dans laquelle le juge Guy Curnoy affirme qu'Uber « aide ses chauffeur UberX à éluder le paiement » de la TPS et la TVQ (LaPresse 13 juin 2016).

À la suite de l'adoption du projet-pilote qui doit être mis en œuvre au début d'octobre, l'industrie du taxi se mobilise. Le RTAM organise, le 11 septembre 2016, une assemblée générale afin de discuter des orientations de la mobilisation contre le projet-pilote. Il est envisagé de demander une injonction à la Cour Supérieure, faire une grève, des

manifestations et autres. Taxelco et son président entendent sanctionner les chauffeurs de taxi de Téo, Diamond ou Hochelaga, participant à ces mobilisations (LaPresse 11 septembre 2016).

Le 9 septembre 2016, trois mois après le vote de la loi 100, le gouvernement et Uber signent une entente à portes closes au sujet des modalités que prendra le projet-pilote (LaPresse 9 septembre 2016). Plusieurs voitures de UberX sont toujours la cible de saisis des inspecteurs du BTM qui affirment appliquer le cadre légal alors en place. Il faut 20 jours après la signature de l'entente pour que le projet-pilote entre en vigueur (LaPresse 14 septembre 2016). Toujours selon le cadre légal en place, Uber doit postuler à la Commission des Transports du Québec (CTQ) pour l'obtention d'un permis d'intermédiaire de taxi. Ce processus peut prendre jusqu'à trois mois et n'importe qui peut s'opposer à une candidature pour un permis d'intermédiaire (LaPresse 15 septembre 2016).

Le 16 septembre 2016, une injonction est déposée par l'avocat chargé de représenter le nouveau front commun de l'industrie du taxi (LaPresse 16 septembre 2016). Il estime que le ministre et le gouvernement ont outrepassé les pouvoirs et ont mis à terre la gestion de l'offre dans l'industrie en créant un système à deux vitesses. Le front commun exige ainsi qu'Uber fasse les démarches pour obtenir un permis d'intermédiaire de taxi, de propriétaire ou fasse affaire avec un tiers parti. Ils espèrent également invalider l'entente qui lie le gouvernement et Uber, dans le cadre de laquelle l'entreprise se voit attribuer l'équivalent de 300 permis de taxi en échange de redevance plus élevée.

Quelques semaines plus tard, le vendredi 21 octobre, la CTQ se voit contrainte par un décret ministériel adopté sans avis préalable qui vise à modifier le processus d'évaluation normal de la demande de permis d'intermédiaire en services de transport pour Uber. Le décret bloque ainsi le droit de contestation prévu par la loi à l'attribution d'un permis d'intermédiaire de transport, empêchant ainsi des dizaines de chauffeurs de s'opposer à

l'attribution du permis d'intermédiaire de taxi à Uber (LaPresse 21 octobre 2016). La délivrance du permis sans délai à Uber met ainsi en marche le projet-pilote pour une durée d'un an (LaPresse 28 octobre 2016).

Au début de septembre 2017, presque un mois avant la fin du projet-pilote, le gouvernement du Québec annonce ses intentions d'imposer de nouvelles exigences pour Uber. La première exigence concerne les antécédents judiciaires (LaPresse 15 septembre 2017). À l'été 2017, cinq personnes avec un dossier criminel ou des accusations en cours ont pu intégrer la flotte de chauffeurs de Uber. Les vérifications d'antécédents judiciaires pour les chauffeurs de taxi traditionnel sont effectuées auprès du service de police de la Ville de Montréal. Pour Uber, la vérification se fait auprès de la firme Mintz, une entreprise privée, pour un coût de 42\$ pour le chauffeur. Le système de Mintz ne comprend pas les accusations très récentes. L'annonce du gouvernement veut donc que les vérifications des antécédents judiciaires pour les chauffeurs Uber soient dorénavant effectuées par un corps policier comme celui de la Ville de Montréal.

La seconde exigence concerne les heures de formation pour les chauffeurs. Les chauffeurs Uber ont 15 heures de formation en ligne à faire pour devenir chauffeur partenaire. Les chauffeurs de taxi ont 35 heures de formation annuelle à suivre en plus de la formation initiale de 150 heures pour l'obtention du *pocket number*, le permis de conduire de chauffeur de taxi. Le gouvernement annonce un rehaussement du nombre d'heures de formation annuelle pour les chauffeurs Uber à 35 heures (LaPresse 22 septembre 2017 : 12h49).

Suivant l'annonce de ces nouvelles exigences, Uber annonce quelques jours plus tard son intention de quitter la province. Selon la compagnie, son modèle d'affaires est incapable de faire face aux deux nouvelles exigences du gouvernement (LaPresse 26 septembre 2017). Cette décision survient deux semaines avant la fin du projet-pilote. Plusieurs ont pris la défense de Uber dans le dossier pour éviter de voir l'entreprise quitter la province (LaPresse 27 septembre 2017). La CAQ et son leader parlementaire, la Chambre de

commerce de Montréal et son directeur, les jeunes Libéraux et Équiterre, affirment qu'il s'agit d'un frein aux développements technologiques. Le départ de Uber pourrait ternir la réputation du Québec en matière d'innovation.

Pour sa part, l'industrie du taxi se défend en Cour. Elle avance que le ministre des Transports a excédé ses pouvoirs pour mettre en place le projet-pilote. Le service de taxi offert par Uber ne devrait pas, selon eux, faire l'objet d'un projet-pilote. De plus, ils pensent que le ministre a outrepassé son mandat en forçant la main de la CTQ pour accélérer l'émission sans condition du permis d'intermédiaire de transport de Uber, la veille de la mise en place du projet-pilote. À la Cour Supérieure du Québec, la juge Poisson remet un jugement voulant que le ministre des Transports n'eût pas excédé ses pouvoirs (LaPresse 5 octobre 2017).

Un recours collectif est également en cours. Des milliers de chauffeurs, par l'entremise du syndicat RTAM, réclament des millions de dollars en dommage à Uber pour les pertes de valeur de leurs permis de taxi. Comme le démontre la poursuite, l'arrivée de Uber dans la ville de Montréal a causé une baisse de 24% du nombre de course aux chauffeurs de taxi traditionnel, et d'une dilution de 22% des permis (voir Tableau 7).

Tableau 7 : Changements des courses de taxi à Montréal depuis Uber

	<i>Taxi</i>	<i>Uber</i>	<i>Net</i>
<i>Répartition des courses</i>	10 353 chauffeurs	+8 000 chauffeurs	-24%
	4 522 voitures plein-temps	+1 080 voitures plein-temps	
<i>En nombre d'heures hebdomadaire</i>	226 100 heures	+54 000 heures	-24%
<i>En nouveaux permis émis</i>	4522 permis	+987 permis	-22%

(Vaillant 2017)

Le recours collectif de l'industrie du taxi met également de l'avant les baisses dans les valeurs des permis. Comme nous l'avons vu ci-haut avec le cas de New York, les permis de taxi ont une valeur monétaire sur le marché. Les chauffeurs-proprétaire achètent et vendent les permis de taxi sur internet, au BTM ou via des entreprises de financement comme FinTaxi. Le 13 octobre 2017, la veille de la fin du projet-pilote, Uber annonce ne pas quitter le Québec. Le porte-parole de l'entreprise déclare que la venue du nouveau ministre des Transports donne la possibilité d'établir un dialogue sur des bases plus constructives. Le nouveau ministre compte parmi ses proches l'ancien président de la Commission jeunesse du Parti libéral qui s'était fait remarquer par son fort appui à Uber lors de la commission parlementaire (LaPresse 13 octobre 2017).

3.3.1 Étapes du changement institutionnel

Comme nous l'avons vu jusqu'à maintenant, l'arrivée de Uber se fait dans un contexte particulier où l'industrie « traditionnelle » du taxi, mise en place à partir des années 1970-1980, s'est développée dans une période associée au keynésianisme où l'État joue un rôle dans l'implantation des infrastructures et des équipements collectifs, dans la construction des réseaux routiers et l'implantation des transports. Cela contribue à l'émergence des banlieues, de même que dans la mise en place d'un filet social qui se fait notamment par la création de programmes d'assurance-chômage, d'aide sociale, de fonds de pension. On adopte une série de règlements dans divers secteurs d'activités, comme dans le domaine du taxi. L'histoire de l'industrie du taxi de Montréal est tributaire de la mobilisation urbaine actuelle, contre les phases de réglementation et déréglementation, l'intégration socioprofessionnelle des migrants, la discrimination et le racisme systémique.

Dans la prochaine section, nous allons mettre en lumière les stratégies utilisées par Uber pour assurer une modification aux lois, ainsi que les changements institutionnels nécessaires à son implantation dans la métropole. La grille des étapes du changement institutionnel de Greenwood et al. (2002) nous permet de dresser un portrait des

changements ayant eu lieu au Québec. Notre travail est d'abord d'identifier quels événements correspondent aux étapes du changement institutionnel lors de bouleversements technologiques et sociaux. Afin de faciliter la lecture, revoici la grille des étapes du changement institutionnel (Tableau 8) selon Greenwood et al. (2002) et traduite par Moyon et Lecqoq (2007).

Tableau 8 : Étapes du changement institutionnel selon Greenwood et al. (2002)

<i>Étapes</i>	<i>Caractéristiques</i>
<i>Secousses</i>	Perturbation du champ liée à des secousses sociales, technologiques ou réglementaires
<i>Désinstitutionnalisation</i>	Apparition de nouveaux entrants. Mise en place de projets qui remettent en cause les règles institutionnelles déjà en place.
<i>Préinstitutionnalisation</i>	Apparition de modes de fonctionnement isolés. Expérimentation de nouvelles solutions techniques. Les acteurs en place défendent le champ institutionnel.
<i>Théorisation</i>	Considération des échecs institutionnels. Justification des nouveaux modèles. Légitimation des nouveaux modes de fonctionnement.
<i>Diffusion</i>	Consensus autour du nouveau mode de fonctionnement qui est considéré comme nécessaire. Légitimité pragmatique.
<i>Réinstitutionnalisation</i>	Le mode de fonctionnement est devenu une règle institutionnelle. Le champ retrouve sa stabilité.

À Montréal, l'arrivée de Uber est d'abord celle d'une nouveauté technologique. À son arrivée, l'entreprise respecte les règles étatiques avec UberTaxi qui, un peu après Hailo, fait affaire avec les propriétaires de permis. Toutes deux sont arrivées à Montréal avec des applications de mise en relation des clients avec les propriétaires de permis de taxi. Cependant, il s'agit d'une technique utilisée par Uber partout dans le monde. La compagnie fait affaire avec les industries de taxi locales, selon leur réglementation, pour par la suite lancer le service UberX qui contourne les lois et règlements.

Il s'agit de la première étape, la « secousse », du changement institutionnel de Greenwood (2002). Elle agit comme une perturbation du champ liée à des secousses sociales, technologiques ou réglementaires. Durant cette étape, les acteurs développent des

innovations « pour tirer profit des possibilités de changement voir même pour prendre une position dominante [...], ils n'hésitent plus alors à transgresser les pratiques institutionnalisées » (Moyon et Lecocq 2007 : 18). Le projet-pilote de TéoTaxi, ainsi que celui de Netlift, pour le covoiturage urbain, sont des exemples de changements légaux pour « tester de nouveaux modèles ». Selon plusieurs chauffeurs rencontrés, les ministres des Transports sont en constant changement depuis 2013 à cause de leur opposition au cabinet du premier ministre dans l'implantation de Uber :

M. Poeti a dit à Uber : « Regardez, je ne touche pas le règlement pour vous accueillir. Si vous voulez travailler, vous travaillez dans les règles ». Alors Philippe Couillard qu'est-ce qu'il a fait à ce moment-là ? Il a enlevé M. Poeti de son poste. Il faut changer le règlement et on a un ministre des transports qui n'accepte pas Uber, ça ne marche pas.

Jacques Daoust a fait une commission parlementaire, la même chose. Il a dit à Uber : « Désolé là, on a des compagnies qui offrent la même technologie que vous et mieux que vous. **Si je vous laisse rentrer**, et c'est moi qui ai créé le système, c'est le gouvernement qui a accordé l'échange de permis et le prix qui est de 200 000\$ dollars, alors **je dois sortir avec un chèque de 1,8 milliard de dollars pour compenser les propriétaires**, désolé je ne peux pas vous donner ça. » Philippe Couillard, qu'est-ce qu'il fait ? Il enlève M. Daoust de sa position. Deux ministres des transports dans une période de peut-être un an.

M. Lessard il vient et donne carte blanche à Uber, sinon **il va être retiré de son poste**, la même chose. Philippe Couillard, il dit « Il n'y a personne qui peut arrêter Uber » (Baril 2017, 13 septembre).

Afin d'explorer cette piste lancée par plusieurs chauffeurs-propriétaires, nous avons résumé chaque nomination, destitution et raison du départ des quatre ministres des Transports depuis l'arrivée de Uber à Montréal il y a 4 ans dans le Tableau 9 suivant.

Tableau 9 : Ministres des Transports depuis l'arrivée de Uber à Montréal

<i>Ministre des Transports</i>	<i>Nomination</i>	<i>Destitution</i>	<i>Raison(s) du départ</i>
<i>R. Poëti</i>	Après la victoire du PLQ aux élections 2014	27 janvier 2016 lors du remaniement ministériel	Affaire Trudel de l'UPAC et manque de transparence au ministère des transports Nouvelle taxe sur les propriétés près des transports collectifs Propos sexistes
<i>J. Daoust</i>	28 janvier 2016	Démission le 19 août 2016 Quitte son siège pour des raisons de santé	Après la vente des actions de Rona d'Investissements Québec
<i>L. Lessard</i>	20 août 2016	10 octobre 2017 lors du remaniement ministériel	Pour la gestion après le blocage de l'A13
<i>A. Fortin</i>	11 octobre 2017	1 octobre 2018	Défaite du PLQ aux élections
<i>F. Bonnardel</i>	Après la victoire de la CAQ aux élections de 2018	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>

Bien qu'il soit difficile de lier les destitutions des trois ministres des Transports depuis l'arrivée de Uber, un député de l'Assemblée nationale mentionne les pressions de Uber sur le cabinet du premier ministre :

Ces jeunes-là [Jeunes Libéraux], qui ont accès au bureau du premier ministre, le président de leur association, était très copain avec les gens de Uber. Il y a plusieurs liens qui font qu'Uber a réussi à exercer un **lobby très puissant sur le gouvernement** qui leur a fait toute sorte de courbette, qui a remercié 2 ministres de ses fonctions (Baril 2017, 13 octobre).

Une fois la possibilité de changement établie, on voit l'apparition de nouveaux entrants et la mise en place de projets qui remettent en cause les règles institutionnelles déjà en place (Greenwood 2002). Cette deuxième étape est la « désinstitutionnalisation ». Les acteurs n'hésitent pas à employer diverses tactiques pour s'assurer une position dominante dans l'industrie (Moyon et Lecocq 2007). Cette position dominante, ou effet de seuil, dans l'économie de plateforme, est qualifiée par le Conseil d'État (2017) en France de rupture économique et de bouleversement juridique selon trois facteurs :

- a) Se fonde sur l'action d'une « multitude » d'individus qui renouvellent la conception des acteurs traditionnels de l'industrie
- b) Remise en question de « professionnel » et « non-professionnel »
- c) Pas de garantie de qualité et protection du consommateur

(Conseil d'État 2017 : 14-15)

C'est cette position, la multitude d'individus, la remise en question de la formation de chauffeur de taxi et la fin de la garantie de qualité qui permet à Uber, partout à travers le monde, de lancer son service UberX. Ce service permet à n'importe quel citoyen de télécharger l'application et de faire du transport de personne. De plus, étant donné que les coûts liés aux règlements municipaux sont évités et que les coûts d'entretien sont relégués aux chauffeurs partenaires, UberX peut offrir des prix nettement inférieurs à l'industrie du taxi de Montréal. Ainsi, la compagnie s'assure une place dans l'industrie grâce à une grande popularité et un bassin de client de plus en plus grand. C'est également ce qui lui permet d'obtenir une position privilégiée dans les négociations avec le gouvernement. La mise en place de nouvelles « ententes » ou contrat visant à favoriser le travail « flexible » qui exige des travailleurs et travailleuses d'accepter des horaires de travail atypique (Gesualdi-Fecteau 2018), l'affaiblissement des droits des travailleurs et parfois même le démantèlement des syndicats.

L'entreprise TéoTaxi a également demandé des changements institutionnels. Contrairement à Uber, son projet-pilote est établi avec le gouvernement avant son lancement pour ne pas opérer dans l'illégalité. TéoTaxi tente, comme Uber, d'accroître son bassin d'utilisateurs, mais considère ses chauffeurs comme des employés et offre une garantie de qualité et sécurité aux usagers. Cela explique son bassin de client plus faible et sa croissance modérée. On mentionne à plusieurs reprises l'accès privilégié de l'entreprise avec le ministère des Transports, comme nous le mentionne un représentant de la CTQ lors d'une de nos entrevues :

Il y a toujours eu dans la loi un maximum de 20 permis, pour éviter les monopoles. Avec Téo, lui peut en avoir plus. Éventuellement quelqu'un d'autre pourrait en avoir plus. **Il y avait effectivement une protection légale dans la loi concernant les services de transports par taxi. On crée des exceptions. [...]**

Quand on voit ce qui se passe avec Taxelco, eux autres, d'abord, ils peuvent louer des permis. Ça, ce n'était pas permis dans la loi. Puis ils pourraient en contrôler plus que 20 (Baril 2018, 9 mars).

L'industrie traditionnelle est le troisième acteur qui participe aux changements institutionnels. L'industrie du taxi était en profonde transformation avant l'arrivée de Uber. Toutefois, le rythme des transformations est beaucoup plus lent que des entreprises comme TéoTaxi et Uber. L'industrie du taxi est composée de milliers d'entrepreneurs individuels. La réglementation est longue à changer et à appliquer.

Un exemple est la formation du Front Commun, regroupant les acteurs de l'industrie traditionnelle comme le RTAM, le CPTDIT, le RITQ et Taxelco. Ils proposent au gouvernement une location dynamique des permis pour obliger Uber à utiliser le système de permis de taxi et rendre plus facile pour les propriétaires l'utilisation de leurs acquis. Pour Uber, l'arrivée de nouvelles règles signifie souvent de quitter le territoire, ou de menacer de quitter le territoire. Comme nous avons vu dans le dossier média, il s'agit d'une stratégie qui utilise leur situation dominante pour ne pas avoir à se plier à de nouvelles exigences.

Lors de la troisième étape, la « préinstitutionnalisation » est l'apparition de modes de fonctionnement isolés et d'expérimentation de nouvelles solutions. Les acteurs en place défendent le champ institutionnel et « répondent avec virulence aux pressions, mais n'hésitent pas à manipuler les institutions émergentes » (Moyon et Lecocq 2007 : 24). Dans notre cas, il s'agit des réponses stratégiques de l'industrie du taxi, des stratégies de Uber et de Téo et de la mobilisation au parlement par des formations politiques comme le Front Commun, mais aussi la CAQ, le PQ, QS et les jeunes libéraux.

L'objectif des acteurs est d'influencer le gouvernement dans sa gestion de l'industrie. Les acteurs traditionnels, comme les syndicats et associations de taxi, tentent de neutraliser le plus possible les transformations en cours avant de perdre leur acquis. On veut protéger

les pratiques institutionnalisées avant tout. Les nouvelles entreprises remettent en question ces pratiques. Uber s'oppose au système de permis de taxi et au contrôle du nombre maximal de taxis dans la ville. Téo remet en question le processus de loterie de l'aéroport, le système de location et le nombre maximal de véhicules que l'on peut posséder. L'aéroport de Montréal fait aussi valoir la présence de Uber pour les voyageurs cosmopolites qui n'ont qu'à sortir leur application habituelle, la même pour toutes les grandes villes, pour se rendre au centre-ville.

Il en va de même au parlement où certains partis comme la CAQ et le PLQ sont pour les changements technologiques de l'industrie, alors que d'autres comme le PQ et QS sont contre la déréglementation totale de l'industrie. De nombreux autres groupes font leur entrée dans le débat en faveur de Uber, comme la Commission jeunesse du parti libéral, Équiterre et la Chambre de Commerce de Montréal. Comme nous le mentionne un avocat de l'industrie du taxi lors d'une entrevue, la stratégie a changé :

[...] on avait toujours communiqué **un message de négociation qui devait avoir pour résultat automatique qu'Uber sans aille. Ce n'est plus le cas.** Si on est capable de bâtir un modèle moderne, qui conserve un marché fermé et qui rend justice aux chauffeurs de taxi et qu'Uber peut jouer dans ce nouveau modèle moderne (Baril 2017, 8 décembre).

Au Québec, un chauffeur-proprétaire est inscrit au Registre des entreprises. En tant qu'entrepreneur indépendant et propriétaire d'un permis de taxi. Les partis à tendance plus nationaliste comme la CAQ et le PQ devraient donc être moins favorables à la dégradation de la valeur de plusieurs milliers d'entreprises.

Finalement, la « théorisation » est la considération des échecs institutionnels. Le gouvernement provincial a mis sur pied un groupe de travail qui doit se pencher sur l'économie collaborative/l'économie de plateforme, afin d'éviter les situations juridiques difficiles comme Uber. L'industrie du taxi a aussi reçu l'annonce que le gouvernement allait rembourser les pertes de valeur des permis de taxi causé par l'arrivée de Uber. Ce montant de 250 millions de dollars est une reconnaissance d'un échec institutionnel de la part du

gouvernement, celui de l'impossibilité d'avoir une gestion de l'offre des permis en même temps que d'autoriser Uber. Cette étape est aussi la justification des nouveaux modèles et la légitimation des nouveaux modes de fonctionnement. On voit par exemple le BTM lancer son Registre des Taxis.

Tout comme Moyon et Lecocq (2007) et leur interprétation des changements institutionnels dans l'industrie de la musique à l'aide de la grille de Greenwood, nous ne sommes pour l'instant pas en mesure d'identifier les étapes qui suivent de « diffusion » et « réinstitutionnalisation » du processus de changement institutionnel. La relative nouveauté de l'économie de plateforme au Québec et l'enjeu des transformations de l'industrie du taxi étant toujours en cours, notre reconstitution des événements pour ce mémoire se termine à l'étape de la théorisation. Le Tableau 10 fait la synthèse de cette classification des événements selon la grille de Greenwood et al. (2002).

Comme nous venons de le voir, l'implantation de Uber dans la métropole québécoise a entraîné des changements institutionnels. Le travail de reconstitution des événements qui s'est fait à partir d'un dossier de presse nous a permis d'identifier ces changements à échelle « micro ». Dans le prochain chapitre, nous poursuivons notre analyse par une analyse « macro » des transformations de l'industrie du taxi parce que nous postulons que les nouvelles règles et pratiques qui ont suivi l'arrivée de Uber correspondent à une réorganisation de l'industrie qui s'insère dans le processus de néolibéralisation des métropoles. Avec la grille de Brenner, Peck et Theodore (2013), nous allons procéder à une analyse des mécanismes de l'urbanisation néolibérale. Nous voyons ici la complémentarité des deux grilles d'analyse, celle de Greenwood et celle de Brenner et al. qui nous permettent de faire le lien entre les changements institutionnels introduits dans le contexte d'émergence de l'économie de plateforme, la transformation de l'État et la néolibéralisation des métropoles dans le contexte de mondialisation.

Tableau 10 : Classification des étapes du changement institutionnel depuis 2013

<i>Date</i>	<i>Événement</i>	<i>Étapes du changement institutionnel</i>
2013	Lancement de Hailo	Secousse
2013	Lancement de UberTaxi	Secousse
2014	Lancement de UberX	Secousse
2015	Manifestations de l'industrie du taxi	
2015	Lancement de TéoTaxi	Secousse
2015	Projet-Pilote sur le transport électrique de Taxelco	Désinstitutionnalisation
2016	Commission parlementaire et Loi 100	Désinstitutionnalisation
2016	Uber en Cour d'appel pour exempter ses chauffeurs de TPS-TVQ	Désinstitutionnalisation
2016	Projet-pilote sur le transport par application mobile	Désinstitutionnalisation
2017	Lancement de Netlift	Préinstitutionnalisation
2017	Création du Front commun des taxis	Préinstitutionnalisation
2017	Renouvellement du projet-pilote	
2017	Recours collectif et injonctions du RTAM	Préinstitutionnalisation
2017	Abolition de la Table de concertation sur l'industrie du taxi	Préinstitutionnalisation
2018	Groupe de travail sur l'économie collaborative	Théorisation
2018	Compensation financière à l'industrie du taxi	Théorisation
2018	Lancement du Registre des taxis de la Ville de Montréal	Théorisation
2018	<i>n.d.</i>	Diffusion
2018	<i>n.d.</i>	Réinstitutionnalisation

* Adaptation de Greenwood et al. (2002)

CHAPITRE IV

ANALYSE DES DONNÉES, RÉSULTATS ET INTERPRÉTATIONS : RÉORGANISATION ET MOBILISATION DE L'INDUSTRIE DU TAXI

Neoliberalisation instead displays a lurching dynamic, marked by serial policy failure and improvised adaptation, and by combative encounters with obstacles and counter-movements (Peck et Theodore 2012: 180)

You need folks who are used to working with city governments, with state governments, and so I like to say we're in a political campaign. I didn't totally realize that at first, and the candidate is Uber. And our opponent is the taxi cartel. And we need to have a full-fledged campaign manager to go and make sure that this kind of progress happens in a whole bunch of cities (Uber CEO 2014)²⁶

Dans ce dernier chapitre, nous allons mettre en lumière les principales transformations de l'industrie du taxi depuis l'arrivée d'Uber à Montréal. À l'aide d'un va-et-vient entre la théorie et l'analyse de nos données, nous sommes en mesure d'établir des liens entre le processus de néolibéralisation des métropoles et les transformations de l'industrie du taxi de Montréal. Nous verrons que plusieurs conditions sont favorables à l'implantation d'Uber et à l'émergence de l'économie de plateforme à Montréal, comme le contexte de métropolisation (compétitivité des villes, nouvelles technopoles, gouvernance par projet, démographie qualifiée et gentrification). Dans la section suivante, nous démontrons comment les nouvelles règles et pratiques de l'industrie du taxi cadrent avec

²⁶ Zakaria, F., CNN, « Uber CEO: We'll run your errands », 14 septembre 2014

certaines mécanismes de l'urbanisation néolibérale tels que théorisés par Brenner, Peck et Theodore (2013). Par la suite, nous décrivons et analysons la mobilisation de l'industrie du taxi en réponse à ces transformations.

4.1 Urbanisation néolibérale et la réorganisation de l'industrie du taxi de Montréal

En mettant en relation les travaux de Brenner, Peck et Theodore (2013) sur les mécanismes de l'urbanisation néolibérale avec les entrevues avec les acteurs de l'industrie du taxi et les transformations mises en lumière au chapitre précédent, nous allons être en mesure d'identifier dans quelles mesures les nouvelles règles et pratiques de l'industrie du taxi s'insèrent dans le processus de néolibéralisation des métropoles. Comment un acteur comme Uber, porteur d'un projet néolibéral, le démantèlement de l'industrie du taxi, a pu défaire et refaire certains arrangements institutionnels pour sécuriser sa présence dans la ville ?

Nous allons voir dans cette section en quoi les transformations des pratiques de l'industrie décrites dans le chapitre précédent cadrent avec les mécanismes suivants :

- a) Recalibrage des relations intergouvernementales
- b) Remaniement de la réglementation du marché du travail
- c) Renouvellement de la représentation de la ville
- d) Reconfiguration de l'infrastructure institutionnelle de l'État national
- e) Transfert de politiques interurbaines

Afin de rendre la lecture plus facile, nous représentons le tableau des mécanismes de l'urbanisation néolibérale présenté au deuxième chapitre.

Tableau 11 : Mécanismes de l'urbanisation néolibérale

<i>Mécanismes</i>	<i>Moments de « destruction »</i>	<i>Moments de « création »</i>
<i>Recalibrage des relations intergouvernementales</i>	Démantèlement des anciens systèmes de soutien du gouvernement central aux activités municipales	Dévolution des tâches et des responsabilités aux municipalités Création de nouvelles structures d'incitation pour l'entrepreneuriat local et la croissance
<i>Remaniement de la réglementation du marché du travail</i>	Démantèlement du système traditionnel de formation professionnelle et des programmes d'apprentissage pour travailleuses et travailleurs défavorisés	Création de nouveaux cadres de réglementation qui favorise le travail précaire Implantation de programmes d'employabilité confinant les travailleurs dans des emplois mal rémunérés Expansion des économies informelles
<i>Renouvellement de la représentation de la ville</i>	Discours performatif sur le désordre urbain ; classes dangereuses et déclin économique	Discours entrepreneurial et représentations centrées sur la revitalisation urbaine, le réinvestissement et le rajeunissement
<i>Reconfiguration de l'infrastructure institutionnelle de l'État national</i>	Démantèlement des formes hiérarchiques et bureaucratiques d'administration publique locale Attaques contre les relais traditionnels de responsabilité démocratique locale	Déploiement de nouvelles formes de gouvernance locale en réseau basées sur des partenariats public-privé et sur la nouvelle gestion publique Prise en compte des intérêts des élites commerciales dans le développement local
<i>Transfert de politiques interurbaines</i>	Dégradation des approches adaptées au contexte en ce qui concerne l'élaboration de politiques à l'échelle locale	Diffusion d'approches génériques et prototypiques d'une réforme modernisée auprès des responsables politiques en quête de bricolages rapides face aux problèmes sociaux locaux

4.1.1 Recalibrage des relations intergouvernementales

Le premier « mécanisme » de notre analyse est le *recalibrage des relations intergouvernementales*. Selon Brenner et al., le moment de destruction concerne le retrait de l'État dans son soutien aux activités municipales. Comme nous l'avons vu précédemment, au Québec, le transport par taxi est une responsabilité municipale, mais est régie par des lois et institutions provinciales. Il y a une interaction accrue entre le gouvernement et les acteurs de l'industrie du taxi de Montréal, comme le BTM, le RTAM, le RITQ et le CPTDIT. Le gouvernement du Québec, via le MTQ, offrait un support aux activités

municipales. La Table de Concertation de l'industrie du taxi de Montréal, reconnue par le gouvernement, avait pour objectifs de :

- a) **Favoriser la concertation** entre les principaux intervenants de l'industrie du taxi et des organismes gouvernementaux en ce qui a trait aux diverses pratiques prévalant dans l'industrie ;
- b) **Faire des recommandations** à la Ville de Montréal sur des mesures destinées à l'encadrement et au développement de l'industrie du taxi ainsi qu'à l'amélioration de la qualité des services.

Autour de cette table, on retrouvait le BTM, des représentants de l'industrie du taxi pour les titulaires de permis de chauffeur, d'intermédiaire, de propriétaire et de limousine. On y trouvait également des représentants des partenaires de l'industrie comme :

- a) Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- b) Commission des transports du Québec (CTQ) ;
- c) Direction des transports de la Ville de Montréal ;
- d) Société de transport de Montréal (STM)
- e) Service de Police de la Ville de Montréal (SPVM) ;
- f) Association des hôtels du grand Montréal (AHGM) ;
- g) Tourisme Montréal

Le MTQ a aboli cette table avec la loi 100 de juin 2016. Des représentants rencontrés dans le cadre de notre étude mentionnent l'abolition de la Table de Concertation comme la fin d'un espace important pour le développement de l'industrie du taxi, comme cet ancien directeur du BTM :

Ce que le gouvernement **a délaissé depuis les 4 dernières années**; il y a toujours eu des négociations, il y avait une table de concertation, on parlait. J'étais régulateur. J'étais représentant au niveau des chauffeurs. Le gouvernement avait institué une table de concertation où il y avait des représentants des clientèles, des représentants du gouvernement, et des représentants de l'industrie du taxi, **où l'on se parlait** (Baril 2018, 30 novembre).

Cette table servait de lieu où les acteurs municipaux de l'industrie du taxi pouvaient discuter des problèmes courants avec les représentants du MTQ et de la CTQ dans le but d'obtenir du soutien aux problèmes locaux, de discuter des enjeux auxquels l'industrie est confrontée et de trouver des solutions. La fin de cette table est, selon un représentant de

la CTQ, une occasion de moins pour l'industrie d'améliorer la communication entre les acteurs :

C'était vraiment un genre de **forum intéressant** où tout ce beau monde-là, nous autres, BTM, Transports Québec, Contrôle Routier, les gens de l'industrie, il y avait même quelqu'un du secrétariat aux aînés, quelqu'un de la RUTA (Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal). Ce que c'était devenu cette table, et je comprends un peu pourquoi ça été abolit, c'était juste un lieu de chialage contre Uber, et avec raison. [...] Donc, je dirais qu'**on a moins d'occasions de cohésion**. Il n'y a plus vraiment de lieu où tout le monde, du gouvernement et de l'industrie, se retrouve et peut discuter des problèmes, des opportunités (Baril 2018, 9 mars).

Le second moment de destruction est la fin de l'article 4 de la loi sur le transport de personne par taxi. Selon l'article 4 de la *Loi sur le transport par taxi*²⁷ de 1983 :

4. Pour effectuer un transport par taxi en qualité de chauffeur, une personne doit être titulaire, en plus du permis de conduire délivré en vertu du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2), du permis de chauffeur de taxi.
 5. Le transport par taxi doit être effectué avec l'automobile à laquelle le permis de taxi se rapporte et qui satisfait aux exigences prescrites par règlement
- (1983, c. 46, a.)

Cette loi vise à assurer que chaque véhicule de taxi en circulation soit muni d'un permis de taxi de la CTQ. C'est aussi à cause de cet article que les permis de taxi ont connu une hausse radicale de leur valeur depuis 1983. Cette abrogation a pour effet de rendre caduque ou presque, le fait de détenir un permis de chauffeur qui pourtant a coûté très cher aux entreprises et aux chauffeurs autonomes.

La fin de l'article 4 en transport de personne est due à la présence sans permis des véhicules Uber dans la métropole. Le nombre de voitures mises en circulation par Uber dans la ville n'est ni contrôlé par la CTQ, ni par le MTQ, et il est donc impossible d'attacher un permis de taxi à un véhicule. Comme le mentionne un chauffeur-propriétaire présent à la

²⁷ Consultée en ligne le 20 septembre 2018 à legisquebec.gouv.qc.ca

Commission parlementaire, la loi 100 et la fin de l'article 4 signifient un retrait du MTQ et de la CTQ en matière de gestion de l'offre :

Dans la loi 100, ça reconnaît l'article 4 qui dit que pour faire du transport rémunéré, il faut avoir un permis de propriétaire de voiture. **C'était censé obliger Uber d'acheter des permis.** Mais, il y a l'article 89.9, où on lit l'article, mais on ne comprend pas bien : ça dit que le ministre peut faire n'importe quel projet, peu importe avec les permis ou sans permis. C'est là qu'à minuit moins une, on a mis en évidence cet article-là. Il y a une loi sur le taxi qui dit que tu ne peux pas faire du transport sans permis, mais on a donné cette prérogative au ministre, qu'il peut lui essayer n'importe quoi **sans permis**, c'est ce qui est arrivé (Baril 2018, 9 mars).

Pour les chauffeurs de taxi, le permis de taxi remplit deux rôles importants. Il s'agit d'abord d'assurer un contrôle du nombre de véhicules de taxi en circulation dans la ville. Pour les propriétaires de permis, la valeur du permis agit comme fonds de pension pour la retraite. La fin de l'article 4 et la présence d'Uber opérant sans permis de taxi constituent un démantèlement de ce qui avait été mis en place pour assurer aux chauffeurs un revenu minimal puis une sécurité à la retraite.

Le moment de création du premier mécanisme se produit, selon Brenner, Peck et Theodore (2013), lorsque des tâches et responsabilités sont reléguées aux municipalités, mais aussi que de nouvelles mesures d'incitation pour l'entrepreneuriat et la croissance sont créées (voir Tableau 11). Les nouvelles mesures de l'industrie du taxi sont caractérisées par (a) une absence du MTQ dans les responsabilités traditionnelles du transport par taxi et (b) un manque de transparence concernant les modifications législatives et les attributions de contrat. Un ancien directeur du BTM témoigne :

Tout est fait en portes closes. Ce qu'on apprend c'est qu'un tel a eu un contrat, un autre a eu ça. La transparence, un autre élément qu'on devrait demander de la part de l'État. Comment est-ce qu'on fait pour prioriser des dossiers, qu'on vient de donner dans la nouvelle loi les pouvoirs au ministre, sans avoir déposé des modifications en chambre. On vient de donner au ministre le pouvoir de modifier tout ce qu'il trouve dans le projet, mais dans la loi aussi, ce qui ne lui convient pas, où ce qui ne convient pas à **des groupes qui vont avoir fait des pressions** (Baril 2017, 30 novembre).

Il s'agit d'une mesure orientée vers l'entrepreneuriat, car, comme plusieurs acteurs l'ont mentionné, elle est favorable aux entreprises qui ont accès à l'entourage du ministre des Transports ou au cabinet du Premier Ministre, comme Taxelco et Uber. Identifié par Brenner et al. (2013), ces nouvelles structures d'incitation récompense l'entrepreneuriat dans un but de croissance. Ce dont il est question plus exactement ici est l'article 89.1 de la loi 100 sur le transport par taxi qui donne les pouvoirs de création ou modification législative au ministre :

Le ministre peut, par arrêté, autoriser la mise en œuvre de projets pilotes visant à expérimenter ou à innover en matière de services de transport par taxi ou à étudier, à améliorer ou à définir des normes applicables en telle matière. Il peut également, dans le cadre de ces projets pilotes, autoriser toute personne ou tout organisme, titulaire d'un permis de propriétaire de taxi délivré en vertu de la présente loi ou d'un permis d'intermédiaire ou partenaire d'affaires avec un tel titulaire, à offrir ou effectuer des services de transport par taxi selon des normes et des règles qu'il édicte, différentes de celles prévues par la présente loi et ses règlements ou de toute autres loi et règlement dont l'application relève du ministre [...] (Loi 100, article 89.1, 2016 : 15)

4.1.2 Remaniement de la réglementation du marché du travail

Le deuxième mécanisme de l'urbanisation néolibérale, théorisé par Brenner, Peck et Theodore et que nous avons identifié dans la réorganisation de l'industrie du taxi, est le *remaniement de la réglementation du marché du travail*. Nous analysons ici du démantèlement du système de formation professionnelle, ainsi que des programmes d'apprentissage pour travailleurs défavorisés (voir Tableau 11). Le métier de chauffeur de taxi est une fierté pour beaucoup de travailleurs qui ont suivi une formation de pour travailler sur le territoire de Montréal de 150 heures : 90 heures de toponymie et 60 heures de formation de base sur la santé, la sécurité, la mobilité réduite, les véhicules, etc. Le coût de la formation est de 1200\$ en 2016, incluant les frais d'inscription de 150\$ payables à l'inscription.²⁸ Le tout permet d'acquérir le permis de conduire de taxi de classe 4C. Avec la modification de la

²⁸ Centre de Formation du Transport Routier de Saint-Jérôme, École de taxi : Montréal

réglementation, les chauffeurs Uber peuvent prendre le volant avec quelques heures de formation, sinon pas du tout, comme le mentionne un avocat de l'industrie du taxi :

On se rencontre qu'Uber respecte plus ou moins le projet-pilote, qu'il y ait des affaires qui fonctionnent plus ou moins bien. Le gouvernement dit donc qu'on va ajouter des obligations d'heures de formation. Uber dit on va s'en aller. [...] Le gouvernement a adopté un premier décret obligeant Uber à respecter les heures de formation, et que la police fasse les vérifications d'antécédents judiciaires. Puis, **ils ont suspendu ce décret-là jusqu'au mois de février**. Ce n'est pas passé nulle part (Baril 2017, 8 décembre).

En plus de suspendre les obligations de formation pour Uber, le décret ministériel dont il est question ci-haut mentionne une réduction du nombre d'heures de formation à 35 heures pour les chauffeurs de taxi traditionnels, le même nombre imposé à Uber. Il est connu dans l'industrie du taxi que les chauffeurs partenaires Uber effectuent en moyenne une heure ou deux de formation en ligne sur les 20 à 35 heures obligatoires et lié au service à la clientèle. Un porte-parole de l'industrie du taxi et chauffeur-propriétaire témoigne :

Une classe de chauffeurs de taxi va baisser à 35 heures aussi. Mais ce n'est pas fait encore. C'est l'arrêté ministériel qui va faire un projet avec ça. Mais pour le moment, **il n'y a pas un chauffeur de taxi derrière le volant qui n'a pas fait 150 heures** (Baril 2017, 27 septembre).

Il s'agit d'un démantèlement du système de formation professionnelle, autrefois régi par l'École du taxi et le BTM, dans la mesure où d'une part les chauffeurs partenaires d'Uber peuvent prendre le volant avec aussi peu qu'une heure de formation en ligne. D'autre part, la formation pour le métier de chauffeurs de taxi en est réduite à 35 heures. Le permis de conduire de classe 4C, dont la plupart des chauffeurs ont investi beaucoup de temps et d'argent pour se procurer est en quelque sorte caduque avec l'arrivée d'Uber et des nouvelles exigences de formation.

Le moment de création correspond à de nouveaux cadres de réglementation qui favorise le travail précaire et l'expansion des économies informelles. Il est question ici de la fin du contrôle de gestion de l'offre en transport par taxi. L'industrie du taxi a, depuis les années 1930, un contrôle du nombre de taxis dans la ville pour assurer aux chauffeurs un revenu

minimum. Il s'agit d'un changement législatif important pour les travailleurs de l'industrie, car le revenu minimum qui était garanti par la gestion de l'offre est maintenant terminé. La loi 100 favorise donc d'une part le travail précaire, comme le mentionne un chauffeur-proprétaire :

Vous savez le secteur qui est touché le plus ce n'est pas les appels, c'est héler sur la rue. Maintenant, **les chauffeurs de taxi à Montréal qui souffrent le plus sont comme moi là, des gens qui ne sont pas affiliés à une compagnie.** Les gens qui travaillent avec Diamond, Hochelaga et Coop de Montréal, de l'ouest, qui reçoivent des appels par téléphone, leur business est affecté, mais pas autant que les gens qui travaillent pour eux-mêmes.

C'est fini héler, il n'y a rien. Mon ami, il travaille le jeudi soir, il a dit : « **De minuit jusqu'à 5h le matin j'ai fait 75\$** ». C'est grave pour nous. Tout le monde prend Uber ou Téo. C'est sûr, parce que c'est moins cher et nous on n'a pas le droit de baisser nos prix, parce que nous on doit respecter le prix émis par la Commission des Transports du Québec (Baril 2017, 13 septembre).

La fin du contrôle de la gestion de l'offre, pour l'industrie du taxi, correspond à une abolition du revenu minimum. Sans limites sur le nombre maximal de voitures en circulation, les chauffeurs qui font leurs principaux chiffres d'affaires dans la rue se retrouvent sans clients, comme le mentionne l'un d'entre eux ci-haut.

4.1.3 Renouvellement de la représentation de la ville

Le troisième mécanisme est le *renouvellement de la représentation* de l'industrie du taxi. Le moment de destruction se compose d'un discours performatif, les classes dangereuses et le déclin économique (voir Tableau 11). Le dossier média révèle chez le gouvernement, les médias et la population une conception généralisée de l'industrie du taxi comme étant archaïque, désordonné et en déclin. Les recommandations du *Comité sur la modernisation de l'industrie du transport par taxi* de 2017, c'est-à-dire après l'arrivée d'Uber, avancent que :

- (a) Pour des applications mobiles, aucun consensus ne s'est dégagé en ce qui a trait à l'opportunité d'offrir une seule application [...]. Certains estiment par ailleurs qu'il n'appartient pas à l'État de payer pour faire la commercialisation d'applications.

- (b) Bien que l'installation de caméras de surveillance à bord des taxis puisse améliorer la sécurité des chauffeurs et des clients, aucune position claire n'a été retenue sur la nécessité que le programme finance ce type d'installation.
- (c) La formation en entreprise ne devrait pas être financée par l'entremise de ce programme.
- (d) Le **développement d'une image de marque** accentuerait le côté professionnel du service de taxi.

On retient de ce rapport du MTQ que pour une modernisation de l'industrie du taxi, le financement disponible serait attribué essentiellement au développement d'une image de marque. Le processus de modernisation ne débute cependant pas avec l'arrivée d'Uber.

Un représentant du BTM mentionne :

Ce que je peux vous dire c'est que **dans les 10 dernières années**, c'est le contraire. Voyez-les véhicules dans la rue, la majorité c'est des véhicules hybrides, des Toyota Prius, au niveau écoénergétique, électrique avec Téo ; la moyenne d'âge est rendue à 4-5 ans, alors que le parc la moyenne est 8 ans. [...] On a fait un gros changement, sauf que la population, certains membres du gouvernement, et surtout **Uber, sont arrivés avec des vieux paradigmes** et les ont appliqués ici : les chars sont sales, ça pue, les gars essayent de me fourrer (Baril 2017, 30 novembre).

Le moment de création, un « discours entrepreneurial et une représentation centrée sur la revitalisation urbaine, le réinvestissement et le rajeunissement », se matérialise dans le nouveau programme de modernisation de l'industrie du taxi. Effectivement, comme le mentionnait un représentant du BTM, il y a de nouveaux standards. Il s'agit aussi, pour les chauffeurs, de nouvelles exigences et de nouvelles dépenses. Le réinvestissement se fait selon nos répondants à même les poches des chauffeurs-proprétaires. Un répondant témoigne de ces nouvelles politiques de rajeunissement, de la Ville et de ses nouveaux règlements :

La Ville de Montréal a introduit, a fait quelque chose de grave, elle a maintenant **réduit l'âge des véhicules de 10 ans à 8 ans**. [...] Mettons ma voiture c'est 2010, à la fin de 2017, je dois retirer la voiture de la circulation, malgré le fait que ma voiture elle est presque neuve. Je n'ai que 200 000 km sur ma voiture. Savez-vous qui peut acheter ma voiture lorsque je termine avec ? Un chauffeur d'Uber.

Voiture blanche, avec un gros Bonjour sur la porte. Je suis d'accord pour un petit Bonjour, mais personne n'est consulté pour les décisions. Ça, c'est ma voiture

personnelle. **La voiture de taxi, c'est la voiture pour la famille, et pour le taxi.** [...] Comment je vais utiliser ma voiture avec le gros Bonjour ? Je comprends, ils veulent blanc et je ne sais pas quoi. Enrober la voiture ça va coûter 1700\$ avec le vinyle (Baril 2017, 13 septembre).

Bien que la modernisation de l'industrie du taxi ait débuté avant l'arrivée d'Uber, on peut affirmer qu'elle a été certainement accélérée par l'arrivée de ce nouveau joueur. La Ville de Montréal, le BTM et Téo désirent faire concurrence à Uber, comme ils l'ont affirmé à plusieurs reprises dans les médias. D'abord, la Ville de Montréal a réduit l'âge maximal des véhicules à 8 ans. Elle a également de nouvelles exigences esthétiques pour les véhicules, comme la voiture blanche, l'inscription Bonjour sur la porte et le vinyle coloré pour le toit. Elle a aussi ajouté un code vestimentaire pour les chauffeurs qui doivent porter souliers noirs, pantalons noirs et chemise blanche. De nombreux chauffeurs refusent de se soumettre à cette nouvelle exigence, au prix d'une amende octroyée par les inspecteurs du BTM, l'un d'entre eux témoigne :

Maintenant qu'ils vont exiger une voiture blanche, je n'ai pas le choix que d'aller au concessionnaire. Si tout le monde veut une voiture blanche, **le prix va augmenter.** Est-ce que la Ville va absorber cette augmentation ? Ce n'est pas la Ville qui va payer. Maintenant, la Ville dit : « C'est nous qui avons introduit ça, ce n'est pas obligatoire », sauf que **l'aéroport, dans le tirage, va exiger ça** (Baril 2017, 13 septembre).

La Ville désire également ajouter des caméras de sécurité dans les taxis. Sur ce sujet, les avis sont partagés. La présence de caméras pourrait augmenter la sécurité des chauffeurs de taxi. Il s'agit d'un coût qui devrait être assumé par les chauffeurs-propriétaires.

L'enjeu de la modernisation réside actuellement dans la répartition des commandes par application mobile. Un avocat de l'industrie du taxi explique comment le MTQ avait lui-même mis un frein à cette modernisation avant l'arrivée d'Uber :

Taxi Coop de l'Est a dû aller en cour contre le Ministère des Transports pour avoir le droit d'utiliser des tablettes dans les taxis. Le gouvernement ne voulait pas, il y a 4 ans. Taxi Coop de l'Est disait que c'était parce **qu'ils répartissaient les demandes par application mobile** et que les chauffeurs avaient besoin de voir sur un GPS. Le gouvernement ne voulait pas qu'ils aient des tablettes. Après

on accuse l'industrie du taxi de ne pas vouloir évoluer, mais le gouvernement a appliqué des lois ringardes pendant des années jusqu'à ce qu'Uber décide de toutes les mettre au carreau. Ils demandaient un comité de modernisation depuis déjà 7 ans et le gouvernement ne leur donnait pas ça (Baril 2017, 8 décembre).

Finalement, les véhicules hybrides ou électriques deviennent la norme dans l'industrie du taxi. L'aéroport de Montréal exige les chauffeurs-propriétaires désirant participer au tirage d'avoir un véhicule hybride ou électrique. Ceux ayant acheté une voiture ordinaire entre 2011 et 2017 doivent, pour espérer travailler à l'aéroport, vendre à perte et racheter un véhicule. Nous reviendrons sur cette situation, plus particulièrement l'aide financière du gouvernement pour l'électrification du transport par taxi, dans la prochaine partie sur les partenariats publics-privés.

4.1.4 Reconfiguration de l'infrastructure institutionnelle de l'État national

Le quatrième mécanisme de la grille de Brenner, Peck et Theodore que nous avons identifié est la *reconfiguration de l'infrastructure institutionnelle de l'État national* et concerne le démantèlement des formes hiérarchiques et bureaucratisées d'administration (voir Tableau 11). Avant la loi 100, la CTQ avait la responsabilité et le pouvoir de déterminer les territoires des agglomérations de taxi, procéder à des refontes des cartes et territoires et déterminer les quotas, c'est-à-dire le nombre maximal de permis. En plus, la CTQ avait un rôle de tribunal indépendant. Il s'agit d'une de ces formes hiérarchiques et bureaucratisées visées pour un démantèlement de l'administration publique de l'industrie du taxi. Comme le mentionne un représentant de la CTQ :

À la CTQ, on procédait à des audiences. On envoyait *at large* des invitations à tout le monde du coin et les gens venaient s'exprimer pour modifier un quota ou bien modifier un territoire. Maintenant, depuis 2 ans, c'est pu dans nos mains.

C'est pouvoir-là ont été rapatrié. C'est écrit dans la loi, c'est le ministre qui a ces pouvoirs-là. Donc, aussi bien-dire qu'il ne se fait plus rien là-dessus. [...] Pour ce qui est des quotas, **le MTQ n'a rien fait là-dessus.** Quelques demandes sont dans une pile quelques parts (Baril 2018, 9 mars).

Le MTQ procède à un rapatriement des pouvoirs de la CTQ. Le but n'est pas de s'en charger eux-mêmes, selon plusieurs, mais de laisser disparaître lentement ces responsabilités. Il s'agit d'un désengagement de l'État envers les relais traditionnels de démocratie locale. Les acteurs locaux comme les chauffeurs et les entreprises de taxi locales sont ceux qui vont souffrir le plus de la fin de la présence locale de la CTQ.

Le moment de création est un « déploiement de nouvelles formes de gouvernance locale en réseau basées sur des partenariats public-privé et sur la nouvelle gestion publique ». Il est difficile de ne pas mentionner ici l'importance des deux plus grands acteurs entrepreneuriaux de l'industrie du taxi dans le développement des décisions législatives, Uber et Taxelco. Comme pour le cas de la CTQ, les nouvelles formes de gouvernance consistent à réduire l'implication du MTQ dans la gestion de l'industrie. Le cas de l'électrification du transport par taxi prend la forme d'un partenariat entre le MTQ et Taxelco. Dans son rapport sur l'électrification des systèmes de transports, le MTQ mentionne un programme de financement des projets visant l'utilisation de véhicules électriques de taxi et d'une enveloppe budgétaire de 6,6 millions de dollars, financé par le Fonds vert (MTQ 2016). Cependant, 5 millions, de ces 6,6 disponibles, donc près de 75% du budget du MTQ pour l'électrification du transport par taxi a été donné à Taxelco pour Téo (Journal de Montréal 2016).

Le nombre de voitures Téo à Montréal est d'environ 125 et le nombre de voitures de taxi de 4222. Comme mentionné plus haut, la plupart des chauffeurs-propriétaires ont du mal à se convertir à l'électrique étant donné le prix élevé des voitures. On peut également supposer que la gestion de cette enveloppe budgétaire est un exercice complexe étant donnée la fragmentation de l'industrie du taxi. Il est beaucoup plus simple de confier à une entreprise, partenaire du MTQ, la majorité de la somme disponible. Cette prise en compte des intérêts des élites commerciales dans le développement de l'industrie du taxi constitue de nouvelles pratiques institutionnelles.

Le contact direct et privilégié de ces entreprises avec le gouvernement a mené à la création de deux projets-pilotes, un pour Téo puis un pour Uber, afin de modifier les règlements qui régissent l'industrie et favoriser leur entrée dans le marché du taxi. Comme nous l'avons vu au chapitre précédent, après trois ministres des Transports, le projet-pilote a été mis en place malgré les réticences de plusieurs acteurs importants au gouvernement. Un acteur mentionne ce processus politique :

Il y a juste une personne qui peut contourner et c'est le PM. Après, il faut se poser la question, comment cela a pu se passer ? **Vous allez voir que la compagnie de lobbyistes, c'est des anciens ministres libéraux proches du PM.** La firme d'avocat qui représente Uber, l'ancien PM est membre de cette firme.

Uber arrive de la Californie avec son modèle, influence, engage des firmes de lobby pour faire le job, mais ces gens-là, **aux moments où on était en Commission**, quand il y a eu des auditions pour la loi qui a été changée à la dernière minute, ils étaient là. On les voyait, on savait c'était qui. [...] **au conseil des ministres, à chaque fois, ça été décidé sur la table.** On sait parce que certaines personnes, à l'intérieur de ce cabinet, nous l'ont mentionné (Baril 2017, 30 novembre).

4.1.5 Transfert de politiques interurbaines

Cinquièmement, et finalement, le *transfert de politiques interurbaines* est le dernier mécanisme de l'urbanisation néolibérale que nous avons observé. Le moment de destruction survient lorsque l'État assume une dégradation des approches adaptées aux contextes locaux (voir Tableau 11). Il s'agit d'une réduction de l'applicabilité des politiques publiques pour l'échelle locale. Concrètement, ce transfert de politique se manifeste dans l'industrie du taxi au Québec par le rapatriement des pouvoirs de la CTQ par le ministre des Transports. L'industrie du taxi est composée d'une centaine d'industries locales aux besoins et services différents. Notre analyse démontre que le moment de destruction concerne l'élaboration des politiques. Comme nous le mentionne un représentant de la CTQ, les spécificités des localités liées aux quotas et aux agglomérations étaient prises en compte :

Quand c'était ici on s'en occupait, c'est un travail sérieux. **Je procédais à des études socio-économiques.** On regardait des choses comme la continuité du tissu urbain pour, disons, si on nous demandait de fusionner des agglomérations

ou modifier des territoires. **On regardait c'était quoi l'ensemble des pôles d'attraction économique et sociale**, s'il y avait des institutions d'éducation ou des centres hospitaliers, c'était quoi la dynamique du milieu (Baril 2018, 9 mars).

Il est exprimé ici que le transfert des pouvoirs vers le MTQ signifie la fin d'une élaboration de politiques adaptées au contexte local via les études socio-économiques et géographiques de la CTQ. Ensuite, cela signifie aussi qu'il y a un lieu d'expression de moins pour les personnes concernées, c'est-à-dire les travailleurs du taxi d'une agglomération touchée par une refonte de carte. Un ancien directeur du BTM parle également de ce rapatriement des pouvoirs vers le MTQ :

Ce que je peux dire c'est qu'auparavant le Bureau du Taxi, le Gouvernement, Contrôle routier, les Services de police, l'industrie du taxi et la clientèle, on travaillait tout le monde main dans la main. Pourquoi ? Un seul objectif : comment on fait pour mieux servir le client? **Identifier les nouveaux pôles où il y a des besoins.** Comment on fait pour adapter nos véhicules pour mieux servir ces gens-là. **Toutes ces questions-là on se les posait avant. On travaillait en collégialité. Maintenant, ça n'existe plus.** Une seule personne décide de l'avenir du transport au Québec (Baril 2017, 30 novembre).

La fin des approches adaptées au contexte local rend possiblement moins efficace le système de transport. L'offre de services des différents types de transports, dont le taxi, est faite selon la densité de population et le type de mobilité. Cela doit être constamment adapté aux spécificités locales pour mieux desservir la population et assurer un revenu décent aux chauffeurs.

Pour ce dernier mécanisme, le moment de création vise une « diffusion d'approches génériques et prototypiques d'une réforme modernisée ». Cela complète d'une certaine façon la fin des approches adaptées. Il s'agit d'un exemple assez classique de *roll-back/roll-out*. Actuellement, le processus de modernisation de l'industrie du taxi incarne ce type de réforme généralisée et inadaptée à la grande diversité des industries de taxi. Les responsables politiques, face aux problèmes sociospatiaux en transports, comme la congestion, le transport en commun et maintenant le taxi, ne prennent pas en compte la

complémentarité des types de transports, comme le mentionne un ancien ministre des transports :

J'ai été ministre des Transports. Faut admettre, on n'a pas pensé à la **complémentarité des taxis**. Dans les campagnes, les taxis pourraient être le complément idéal aux promenades d'autobus vide. [...] Partout où il y a des concentrations, je favoriserai la complémentarité des types de transport. Le taxi y trouverait son compte (Baril 2017, 10 novembre).

Comme l'ont démontré de nombreuses études américaines, les entreprises comme Uber et Lyft sont responsables de problème de congestion majeure dans les centres-villes. La gestion de l'offre dans le transport de personne par taxi limite également le nombre de voitures qui peuvent sillonner les rues du centre-ville. Plusieurs acteurs ont parlé de ce phénomène en développement dans le centre de Montréal, où les chauffeurs partenaires d'Uber circulent à la manière des taxis, mais sans restriction du nombre maximal de véhicules possibles. Un cadre d'une nouvelle entreprise d'économie de plateforme, Netlift, nous parle de la congestion en taxi et du covoiturage et des ambitions de la compagnie au niveau global. Netlift n'est pas un modèle local, montréalais, mais une application qui pourrait être utilisée partout dans le monde, comme Uber. Leur but est de résoudre la congestion routière :

Si vous faites du Uber, demain matin vous vous improvisez chauffeur, parfait. Vous avez besoin d'un véhicule et vous promenez dans le centre-ville. Là, **vous ajoutez un véhicule dans le centre-ville. Il y a déjà 4000 taxis qui offrent du transport à la demande. Là on vient ajouter 1000-2000 voitures pour des chauffeurs qui se battent pour les mêmes clients.** Au niveau de la congestion routière, c'est important. Nous ce qu'on dit c'est : laissez votre véhicule à la maison, et on vous garantit qu'on vous ramène, mais avec les mêmes personnes qui circulent déjà. On ne rajoute pas de la clientèle ou des fournisseurs de service (Baril 2017, 30 novembre).

Il mentionne également l'importance de faire la distinction entre le transport de personne et le covoiturage. Le transport de personne devient du covoiturage lorsque le chauffeur détermine lui-même son origine et sa destination. Netlift intervient à ce moment, en comblant les vides dans le transport d'une personne avec des chauffeurs de taxi. Le transport doit être planifié pour que l'algorithme de l'entreprise combine les chauffeurs du

covoiturage et les chauffeurs de taxi dans le trajet quotidien. Netlift s'est penché sur les questions législatives en covoiturage et en transport de personne, une distinction importante dans le débat public depuis l'arrivée d'Uber :

Comment on peut faire pour travailler avec l'industrie du taxi, sans briser ce qui existe sur le point législatif et où on est capable de combiné deux modèles qui normalement roulent en silo ?

La loi dit que l'origine ou la destination doit être à l'intérieur de cette agglomération-là. Comme on connaît toujours l'origine ou la destination, **on peut choisir un chauffeur qui correspond à leur permis d'exploitation**. Ce qui n'est pas le cas quand tu fais du taxi régulier. Un client qui lève la main, obligatoirement, faut que ce soit un taxi qui est situé dans l'agglomération de desserte, parce que tu ne sais pas où tu t'en vas, le client t'informe à la dernière seconde. C'est la même chose pour Uber. Uber, normalement, même aujourd'hui qui a reconnu être une entreprise de taxi, doit respecter ces règles-là. Son origine où sa destination doit être là (Baril 2017, 30 novembre).

Les entrevues avec les acteurs politiques, institutionnels, entrepreneuriaux et sociaux nous ont permis d'approfondir notre analyse des transformations de l'industrie du taxi de Montréal. Nous avons pu voir comment ces transformations relèvent de l'urbanisation néolibérale. Nous avons pu identifier cinq mécanismes en deux moments : destruction des lois et règlements de l'industrie traditionnelle et création de nouveaux arrangements pour permettre l'implantation d'Uber. Le Tableau 12 résume les résultats selon notre adaptation de la grille des mécanismes de l'urbanisation néolibérale.

Tableau 12 : Réorganisation de l'industrie du taxi de Montréal

<i>Processus-clé</i>	<i>Mécanismes</i>	<i>Indicateurs (moments de destruction-crédation)</i>
<i>Urbanisation néolibérale</i>	Recalibration des relations intergouvernementales	Destruction de la table-concertation Fin de l'article 4 du transport de personne Nouvelles structures de projet-pilote Absentéisme du MTQ
	Remaniement de la réglementation	Fin de la formation professionnelle Nouvelles vérifications d'antécédents Création d'emplois précaires atypiques Nouveaux frais de l'aéroport
	Renouvellement de la représentation	Nouvelles exigences du BTM Renouveau, rajeunissement de l'image de la Ville
	Reconfiguration de l'État national	Rapatriement des pouvoirs de la CTQ au MTQ Nouvelle gouvernance locale avec Taxelco
	Transfert de politiques interurbaines	Fin des audiences locales Fin des études socioéconomiques Création d'un plan d'action générique

*Adaptation de Brenner, Peck et Theodore (2013)

Dès lors que nous avons mis en lumière le processus qui a mené à la transformation de l'industrie du taxi, nous allons nous pencher sur les principaux impacts sur les chauffeurs et propriétaires de l'industrie traditionnelle. Par la suite, nous allons aborder les pratiques de résistance ou d'adaptation à ces changements de l'industrie traditionnelle. Des changements dont nous avons été témoins au cours des dernières années, une question demeure : qu'elles sont les conséquences de l'arrivée d'Uber à Montréal pour l'industrie du taxi ? À travers les grandes villes du monde, la précarisation de la main-d'œuvre et du marché du travail est identifiée comme une des conséquences de l'arrivée d'Uber. Nous avons déjà interrogé le capitalisme de plateforme (Tucker 2017) et la nouvelle flexibilité de la main d'œuvre dans un non-respect des normes du travail (Gesualdi-Fecteau 2017). Nous allons, dans la prochaine section, identifier les réponses principales des chauffeurs de taxi à l'arrivée de l'entreprise Uber à Montréal. La mobilisation de l'industrie du taxi se fait sur trois fronts : social, politique et juridique.

4.2 Actions collectives et mobilisation de l'industrie du taxi

Nous avons assisté à plusieurs actions collectives et mobilisation des acteurs de l'industrie du taxi en réponse aux changements des pratiques, lois et règlements depuis l'arrivée d'Uber. Comme nous l'avons démontré dans la section précédente, l'implantation de l'économie de plateforme dans la métropole québécoise correspond à une destruction-créeation de l'industrie du taxi. Dans la prochaine section, nous verrons comment les acteurs se mobilisent contre cette réorganisation du travail des villes. La mobilisation politique et sociale fait partie intégrante des études des métropoles. Face aux nouvelles politiques permettant l'implantation d'entreprises, comme Uber et de laisser faire face à la destruction des acquis des chauffeurs de taxi, la mobilisation sociale, politique et juridique est la réponse de l'industrie du taxi. Nous verrons donc comment, sur ces trois fronts, l'industrie se mobilise.

4.2.1 La mobilisation sociale

Le premier type de mobilisation de l'industrie du taxi est social. Elle est surtout menée par les associations et les syndicats, notamment le RTAM. Un porte-parole du RTAM mentionne le rôle de son syndicat :

Mais la rue, c'est la voix des sans voix. Par exemple, j'ai une madame qui utilise son allocation pour payer les plaques, les ci et les ça. Il faut que quelqu'un parle pour elle, c'est **RTAM qui doit parler pour elle**. Un monsieur est venu dans mon bureau, âgé de 79 ans. Il était quasiment en pleur parce qu'il ne peut pas changer de voiture. Il a revendu son permis à 105 000\$ il l'avait acheté à 200 000\$. Il faut parler pour ces gens-là. **C'est la rue qui va parler pour ces gens-là** (Baril 2017, 27 septembre).

Le RTAM a organisé une série de manifestations de chauffeurs de façon ponctuelle à Montréal. De février 2015 à octobre 2016, il y a eu environ 11 manifestations organisées par le RTAM avec des voitures, au technoparc, au centre-ville et à l'aéroport. Le blocage de l'aéroport est une des actions les plus radicales qu'a faite le syndicat. À la suite de l'adoption du projet de loi 100, juin 2016, le RTAM a décidé de manifester de façon

régulière jusqu'à la mise en œuvre de la loi 100, octobre 2016. Parfois dans leur véhicule de taxi, parfois à la marche, les manifestations du RTAM visaient à se faire entendre, toujours selon un porte-parole du RTAM :

On s'est fait dire qu'on a remarqué une chose, **on fait des manifestations avec des voitures, on ne passe pas nos revendications. On dirait qu'on dérange plus qu'on fait passer nos revendications.** On sein du RTAM on change cela, on fait des marches. Avant-hier, on vient de commencer ça, les gens veulent encore prendre leur taxi. Avec le taxi ça fait du criage pour rien, ça fait du bruit. Si on réussit à bloquer tout le monde à pied, ça c'est quelque chose (Baril 2017, 27 septembre).

Le changement de manifestation à voiture vers des manifestations à pied a permis au RTAM de mieux se faire entendre. La moyenne d'âge des chauffeurs de taxi, 52 ans à Montréal, est un frein aux possibilités de grandes marches. Un second frein à la mobilisation sociale est l'attrait du travail. Les chauffeurs de taxi sont en compétition les uns contre les autres. Lorsqu'une manifestation est organisée par le RTAM ou par un autre groupe, le centre-ville devient plus attrayant pour les chauffeurs parce que le nombre de concurrents est moins important. Ce manque de solidarité est décrit par plusieurs intervenants qui tentent de mobiliser sur le terrain :

Il y en a plusieurs qui vont **rester dans leur taxi à travailleur** pendant que les autres font la manifestation, **parce qu'il y a moins de chauffeurs.** On a beaucoup de problèmes avec ça. On ne disait pas l'itinéraire. J'ai fait exprès. La police le sait, par exemple. J'ai pris le drapeau tout, ils étaient tous là, en train de travailler. Il y en a certains qui ont fui quand ils nous ont vus arrivés. Certains travaillent, certains continuent à militer. **Il n'y a pas de solidarité** en majorité. Quelque 200 personnes qui étaient là, sur 4000 taxis (Baril 2017, 27 septembre).

Pour un chauffeur-proprétaire de taxi haïtien, il y a un manque de mobilisation de la part de sa communauté également. Selon lui, les noirs sont en majorité dans l'industrie du taxi, mais en minorité dans les manifestations :

On est beaucoup dans le taxi. On est en majorité. **Quand on manifeste, on est en minorité visible.** Les Haïtiens étaient là, ils travaillaient. La minorité blanche était là et manifestait. Il y a un problème. On est résigné, on ne se défend pas (Baril 2017, 27 septembre).

Comme le montrent les travaux de Mills (2016), les chauffeurs de taxi haïtiens ont une histoire de mobilisation à Montréal. Après s'être largement mobilisés contre la discrimination et le racisme dans les années 1970, les chauffeurs de taxi haïtiens sont moins présents dans les grandes assemblées, manifestations et autres formes de militantisme (Mills 2016).

Aujourd'hui, une différence de l'enjeu actuel avec celui des années 1970 est l'impact qu'à Uber sur les chauffeurs de taxi qui ne sont pas propriétaire. Alors que la discrimination et le racisme touchaient tous les chauffeurs et chauffeurs-propriétaire, la présence d'Uber n'a pas autant d'impact, si ce n'est qu'une baisse dans l'achalandage, sur les chauffeurs qui ne possèdent pas de permis de taxi. Uber représente même une opportunité d'emploi pour les chauffeurs qui ont le permis de conduire de taxi (classe 4C ou *pocket number*) et qui peuvent faire l'aller-retour entre taxi traditionnel et Uber. On assiste même à des cas où les chauffeurs font les deux en même temps.

Alors que les chauffeurs de taxi des années 1970, loin des « élites » traditionnelles haïtiennes et des décisions politiques du Québec, se sont affirmés sur la scène nationale (Mills 2016), les chauffeurs de taxi actuels, s'ils ne sont pas propriétaires de permis de taxi et donc directement touchés dans leur fond de pension par les baisses de valeur, sont beaucoup plus durs à mobiliser contre Uber.

Selon de nombreux chauffeurs rencontrés, la mobilisation sociale de l'industrie du taxi au Québec est marquée par la discrimination raciale. Comme nous avons vu dans le chapitre I, avec Quijano (2000) et la « colonialité du pouvoir », la force de travail et la domination ethnoraciale font partie intégrante du processus de mondialisation. L'industrie du taxi est composée majoritairement de personnes issues de l'immigration. Comme le mentionne un chauffeur-propriétaire :

La majorité des chauffeurs de taxi à Montréal sont haïtiens, iraniens, libanais, quelques Grecs. Il n'y a pas de québécois, les Québécois ils travaillent dans les métiers auxquels on n'a pas accès. Dans le domaine de la construction, impossible,

la STM, impossible, la police, impossible. Malgré nos diplômes, malgré nos connaissances, on ne peut pas accéder à l'emploi. **Nous on est réfugiés dans le métier de taxi** (Baril 2017, 13 septembre).

Nous avons établi dans le chapitre III que le métier de taxi est une porte d'entrée dans le marché du travail, grâce à l'aide d'autres migrants déjà établis, ainsi qu'un espace de liberté pour les chauffeurs (Namazi 2010 ; Mathew 2005). Une fois propriétaire, le chauffeur devient son « propre patron ». Le chauffeur devient aussi attaché à son permis de taxi. S'il ne peut le conduire, il doit le louer. S'il ne peut le louer, il doit le conduire. Nous avons fait plusieurs comparaisons entre la situation du taxi à Montréal et celle de New York. Pour plusieurs chauffeurs de Montréal, la situation de New York est plus « avancée » que celle du Québec. Les chauffeurs-proprétaires n'ont plus de chauffeurs à qui louer et doivent conduire jour et nuit pour rentabiliser leur permis ou payer leur prêt. Cette situation à mener aux suicides de 6 d'entre eux depuis le début de 2018 :

5 février 2018 - I have been financially ruined because three politicians destroyed my industry and livelihood and Corporate NY stole my services at rates far below fair levels. **I worked 100-120 consecutive hours** almost every week for the past fourteen plus years. When the industry started in 1981, I averaged 40-50 hours. I cannot survive any longer with working 120 hours (*Doug Schifter suicide note - Facebook* 2018).

1 mai 2018 - Immigrants from Romania, the couple had bought their New York City taxi medallion nearly three decades ago. Lately, it had been difficult to find fares. **Her husband worked 12-hour shifts, but brought home less money.** He was worried about the plunging value of their once-lucrative medallion and frustrated about Uber's takeover of the industry. On a cold day in March, Mr. Ochisor hanged himself in his garage in Queens (*New York Times* 2018).

26 mai 2018 - Body of NYC yellow cab owner-driver Kenny Chow identified, confirming 5th driver suicide. Kenny had a **loan of \$700,000 on his medallion** and family says he was depressed about his financial strains (*New York Taxi Workers Alliance* 2018).

Comme nous le pensent de nombreux chauffeurs-proprétaires, l'industrie du taxi est laissée à elle-même. Le cas de l'industrie du taxi de Montréal et de New York touche

principalement des travailleurs migrants des métropoles. Un chauffeur-proprétaire nous mentionne le double standard qu'ils subissent :

Si c'était purement québécois, ça aurait été une meilleure considération. Parce que les chauffeurs de taxi avant Uber on prenait des vacances, on allait en Haïti, on a un fonds de pension assuré. Maintenant, il n'y a plus de fonds de pension, c'est les communautés culturelles qui font affaire, on est 82% de communautés d'ailleurs qui font le taxi. Nous espérons que les revendications que nous allons faire entendre, le gouvernement va être à l'écoute de ça. Si vous pratiquez une politique comme cette politique-là, **on peut même dire que c'est discriminatoire** (Baril 2017, 27 septembre).

Un grand nombre d'acteurs de l'industrie du taxi que nous avons rencontré ont mentionné l'importance de la considération de la société québécoise accordée à l'industrie du taxi. Les pertes de valeurs des permis, la réduction du nombre de courses, les nouvelles exigences et plus encore sont des conséquences importantes pour les chauffeurs et propriétaires de l'industrie. Cependant, ces enjeux semblent, selon eux, ne pas toucher la population et le gouvernement.

Pour la plupart des chauffeurs, il s'agit de discrimination raciale de la part de la société et du gouvernement. Selon eux, le fait qu'il n'y ait pas de réaction à l'annonce que 7,500 propriétaires de permis de taxi gouvernementaux ont vu une baisse (près de 50% pour la région de Montréal) de la valeur de leur permis (CTQ 2018). Comme le mentionne la citation précédente, la valeur du permis de taxi s'agit en quelque sorte du fonds de pension pour un chauffeur et la perte de celle-ci correspond à une destruction irréversible de la sécurité à la retraite. Cette inégalité est symptomatique d'un traitement inégal entre la population immigrante et la population blanche du Québec. Il est important d'interroger les rapports de discrimination et le racisme systémique entre le Gouvernement du Québec et l'industrie du taxi. Comme le mentionnent plusieurs acteurs, le fait que le taxi soit un métier essentiellement occupé par des immigrants joue un rôle important.

Finalement, à l'approche des élections d'octobre 2018, le gouvernement a annoncé un remboursement progressif et partiel des pertes de valeurs des permis de taxi depuis

l'arrivée d'Uber. Plusieurs chauffeurs-propriétaires doutent qu'ils aient avoir un remboursement entier, mais certains ont publié sur les réseaux sociaux avoir reçu un chèque de quelques dizaines de milliers de dollars du gouvernement.

4.2.3 La mobilisation politique

Le second type de mobilisation de l'industrie du taxi est politique. Tout comme Uber qui utilise beaucoup de ressources pour les activités de lobbyisme au parlement et d'influence médiatique, l'industrie du taxi se mobilise. La mobilisation sociale provient surtout des chauffeurs-propriétaires et des chauffeurs alors que la mobilisation politique est faite par les entreprises d'intermédiaires auprès du gouvernement et des médias. Comme le mentionne un porte-parole de l'industrie du taxi, il y a une différence entre la mobilisation sociale des chauffeurs et la mobilisation politique des entreprises :

Les intermédiaires et Taxelco, comme ils sont plus gros et représentent de plus gros intérêts, ont **une approche plutôt institutionnelle**. Ce qui fait qu'au moment clé, lorsque le gouvernement a annoncé son projet-pilote l'année passée, à la fin à l'assemblée nationale lorsque tout cela s'est décidé *in extremis*, lorsqu'on pensait que ça n'allait pas passer et que le gouvernement à la fin de la Commission allait dire que ce n'était pas possible, le CPCDIT a reculé et n'ont pas tenu le même mot que le RTAM et les autres acteurs plus mobilisés. Ils ont voulu montrer qu'ils étaient de bons garçons et **qu'ils tablaient sur la bonne foi du gouvernement et faisaient confiance aux institutions** (Baril 2017, 10 novembre).

Pour ce porte-parole, les entreprises d'intermédiaires de taxi ont des intérêts différents à protéger que ceux des chauffeurs. Étant donné que ces entreprises ne sont pas touchées par les baisses de valeur des permis, mais par les baisses du nombre de courses, leur champ de bataille se trouve plus vers la réglementation d'Uber que vers son interdiction. Un ancien directeur du BTM, l'organisme municipal responsable des politiques de l'industrie du taxi à Montréal, témoigne du virage récent et de la compétition avec Uber :

Il y a des gens qui étaient des propriétaires de flottes qui laissaient aller leurs véhicules. L'entretien n'était pas tout le temps ce qu'il y avait de mieux. On avait des gens qui étaient peut-être ultra-capitaliste. Combien je peux faire d'argent ? **Je vais exploiter mon chauffeur de taxi au maximum**. Puis, après advenue que pourra j'entretien pas mon véhicule.

Ce que je peux vous dire c'est que dans les 10 dernières années c'est le contraire. On a fait un gros changement, sauf que la population, certains membres du gouvernement, et surtout Uber, **sont arrivés avec des vieux paradigmes et les ont appliqués ici** : les chars sont sales, ça put, les gars essayent de me fourrer (Baril 2017, 30 novembre).

Il y a un rapport de force entre l'industrie traditionnelle, Uber et le gouvernement sur l'image du taxi et le besoin ou non d'un nouvel acteur. L'image de l'industrie traditionnelle qu'ont dépeinte les membres de lobbyisme d'Uber et du gouvernement est une des cibles de la mobilisation politique. Les entreprises d'intermédiaires de l'industrie du taxi traditionnelle, comme les coopératives de taxi, les entreprises fondées sur la solidarité immigrante comme Atlas et les nouvelles entreprises d'intermédiaire comme TéoTaxi, sont en campagne de modernisation de leur image.

Le parallèle entre la situation de Montréal et celle de New York est pertinent pour l'analyse de la mobilisation politique. Un membre fondateur de l'*International Taxi Workers Alliance* (ITWA) et du *New York Taxi Workers Alliance* (NYTWA) explique comment la lutte des chauffeurs traditionnelle se conjugue avec celle des chauffeurs Uber :

On the ground in many cities there is a conflict between Uber drivers and taxi drivers, so how to you unionize them together? In New York, we managed to do that in a significant degree. It's such a big market that if you manage to do that in New York its going to impact everywhere. We managed to get that because of a battle we won in 2013 when Uber first came in. **We manage to make sure that UberX their private car service doesn't start** (Baril 2017, 16 septembre).

Il mentionne que l'industrie du taxi a connu un démantèlement des possibilités de relation entre chauffeurs et entreprises, où les avantages sociaux comme le revenu minimum, les jours de congé et autres bénéfices de santé ont été abolis par la création du statut d'entrepreneur indépendant pour les chauffeurs de taxi. La précarisation de l'emploi et la logique de redistribution des risques vers le bas font, selon lui, partie de l'industrie du taxi depuis ses débuts. La mobilisation politique s'est fait à New York à trois niveaux : (a) la Ville de New York, (b) l'État de New York et (c) le gouvernement fédéral des États-Unis.

Ces trois niveaux politiques ont permis certains gains pour l'industrie traditionnelle. Il en va de même pour le cas du Québec, avec les « intermédiaires » et autres entreprises mobilisées au niveau provincial et les chauffeurs mobilisés au niveau local.

Comme à Montréal, le service UberX, celui qui permet à n'importe qui de travailler avec sa voiture personnelle, a été interdit. Ce faisant, les chauffeurs de taxi ayant le permis de conduire de taxi sont tentés de faire l'aller-retour entre Uber et le taxi traditionnel. Le NTWA mentionne que près de 5 000 de leurs membres étaient également chauffeurs pour Uber. Il y a donc, selon eux, des possibilités de conversations entre les chauffeurs et donc de syndicalisation. Alors, on peut supposer qu'une alliance entre chauffeurs Uber et chauffeurs de taxi, dont la plupart font des deux, pourrait s'avérer bénéfique pour le mouvement pour les droits des travailleurs du taxi.

4.2.3 La mobilisation juridique

Le troisième type de mobilisation de l'industrie du taxi est juridique. Nous allons analyser ici les actions entreprises par l'industrie au niveau juridique. Cet aspect de la lutte à la présence d'Uber dans les villes par les industries de taxi à travers le monde vise la préservation des acquis protégeant les chauffeurs, mais aussi des lois régulant le marché de taxi. Les recours juridiques des chauffeurs Uber qui décident à leur tour de se mobiliser pour leurs droits au travail est une piste de développement pour la mobilisation des travailleurs du taxi. On mentionne que l'accès au système judiciaire est un défi de taille pour les chauffeurs Uber, dont le statut légal est précaire :

In several cities, while the Uber is operating in a legal vacuum, drivers are more likely to be challenged by a hostile trade union environment and/or existing taxi associations. In such context, financing the litigation process remains a major challenge faced by these drivers. This pushes us to question the affordability of such option for Uber drivers, especially when it is not nurtured by operating trade unions. Even when access to the judiciary system is achieved, drivers may be challenged by the inability of judges to interpret the transformations imported by these applications based companies (Jamil 2017: 2).

Jamil (2017) avance que la confiance des travailleurs dans les branches législatives et exécutives de l'État est en constante détérioration. Ils perçoivent la branche juridique comme la seule avenue capable de définir ce qui est juste et équitable dans les nouvelles législations de l'État. En ce sens, Tucker (2017) fait le lien entre capitalisme, droit et mobilisation au sein de l'industrie du taxi :

Platform capitalism Uber style is not the end of taxi capitalism history. Changes in technology are part of the story, but so too is law and resistance. [...] Medallion capitalism was made possible by law, but the law was a response to the actions of drivers and owner-operators unable to make a living in a regime of unregulated petty commodity production (Tucker 2017: 25).

À Montréal actuellement, deux recours collectifs sont en cours. Le premier est mené par le RTAM contre Uber. Le second est mené par un groupe de chauffeurs-propriétaires et le demandeur, Metellus, contre le gouvernement du Québec. Les recours visent à faire reconnaître officiellement la part de responsabilité du gouvernement du Québec dans la perte de valeur des permis et donc une compensation financière. Comme nous l'avons vu plus tôt avec la CTQ, l'arrivée d'Uber, via le projet-pilote du gouvernement, a fait baisser le nombre de transferts ainsi que la valeur des permis. L'industrie du taxi demande un remboursement des permis qui sont obligatoires pour travailler dans l'industrie du taxi.

Ensuite, il y a les procédures en injonction, représentant environ 40 personnes. Le but est de faire annuler le projet-pilote et exiger la fin des activités d'Uber. Un porte-parole du RTAM explique les injonctions et les jeux de pouvoir :

La bataille est juridique, on a déposé 3 injonctions ; une permanente, une provisoire, une interlocutoire. La juge nous avait dit d'ici la fin du mois d'août, ou le début du mois de septembre, on n'a rien eu jusqu'à présent. **Est-ce qu'il y a des jeux de coulisses, entre les politiciens, Uber, le gouvernement ?** On ne veut pas sortir cette affaire-là. (Baril 2017, 27 septembre)

Dans le jugement du 5 octobre 2017 de la Cour Supérieure, la juge rejette les demandes d'invalidité du permis d'intermédiaire d'Uber et de nullité du projet-pilote du gouvernement. Le jugement tranche avec un critère de droit disant que dès lors qu'on parle

de « taxi », l'objet de la loi est rencontré. Un avocat de l'industrie du taxi explique les procédures en cours en ce qui a trait au jugement :

Il suffirait qu'on dise le mot « taxi » dans un texte qui n'a rien à voir avec la loi que, en fonction de ce critère-là, ça passerait la hanche. Évidemment on n'est pas d'accord avec ça. C'est un fardeau, déjà que notre fardeau est dans le tapis, **procédure contre l'État**, caractère manifestement déraisonnable. On est dans le tapis en termes de fardeau et là on ajoute une couche par-dessus qui fait que **ça serait presque impossible de contester une décision ou un acte législatif qui découle d'un pouvoir discrétionnaire du cabinet du ministre** (Baril 2017, 8 décembre).

La première partie du jugement concerne la tentative de rendre invalide le permis d'intermédiaire d'Uber. La juge tranche que les manœuvres législatives du ministre en ce qui concerne la mise en place du projet-pilote n'ont pas excédé ses pouvoirs. Pour l'industrie du taxi, l'État est difficilement contestable étant donné la nature intrinsèque de la législation. La seconde partie du jugement qui est contesté par l'industrie du taxi concerne l'équité du projet-pilote. L'industrie du taxi avance dans ses procédures juridiques que le projet-pilote crée un système à deux vitesses. D'une part, l'industrie du taxi est régie par des règles contraignantes alors que, d'autre part, Uber peut opérer sans restriction. Toujours selon un avocat de l'industrie, le jugement de la Cour Supérieure refuse de se positionner sur l'enjeu de l'équité ou non du projet-pilote :

La juge tranche que ce n'est pas à elle de décider si c'est équitable ou pas équitable et évidemment on ne peut pas être d'accord avec ça, parce que la loi dit qu'il faut que ça soit équitable. **Le ministre adopte des positions et ça appartient à la Cour de décider si le ministre a eu raison ou pas**, dans les mesures qu'il a mises en place pour que ce soit équitable. Nous autre on dit : à partir du moment où Uber peut opérer à un prix moindre, qu'il ne doit pas respecter l'obligation 1 permis, 1 auto, 1 agglomération, 1 chauffeur, et qu'il peut donc inonder le territoire du nombre de véhicules qu'il veut, quand il le veut, aux périodes qu'il veut, et que c'est gens-là ont pas besoin d'avoir le permis de conduire 4C, ça ne peut pas être équitable (Baril 2017, 8 décembre).

À la suite de la décision de la Cour Supérieure sur l'enjeu du permis d'intermédiaire et de l'équité du projet-pilote, l'industrie du taxi porte en appel la décision de la juge. La question qui est posée à la Cour d'appel est donc de trancher si la juge de première instance

devait ou non trancher sur le caractère équitable du projet-pilote. L'industrie du taxi était déçue du jugement de la Cour Supérieure qui, pour eux, est très mince en termes d'analyse, sans justification ou explication sur la décision.

Dans ce dernier chapitre, nous avons vu comment l'implantation d'Uber a été permise par différents mécanismes d'urbanisation néolibérale correspondant aux processus de néolibéralisation des métropoles. Lors de deux moments, destruction et création, les arrangements institutionnels en place sont défaits et refaits. La main-d'œuvre de l'industrie du taxi se trouve alors être dans une situation plus précaire et doit être plus flexible. Pour Brenner, Peck et Theodore (2013), les nouvelles régulations de la société civile urbaine, dont celles de l'industrie du taxi, entraînent la destruction de l'idée de la « ville libérale », où toutes les personnes ont droit aux libertés civiques de base, aux services sociaux et aux droits politiques. Les chauffeurs ont vu l'abolition de leur salaire minimum, les chauffeurs-propriétaires ont vu la dissolution de leur fonds de pension et les intermédiaires et autres acteurs se sont ajustés à un nouveau climat de concurrence à Uber. En réponse à cette précarisation de la force de travail, l'industrie du taxi se mobilise selon trois types : social, politique et juridique. Nous avons assisté à une résistance des travailleurs migrants au gouvernement et à Uber qui ne peuvent changer les législations comme ils veulent. Les élites économiques et politiques avaient un projet qu'ils désiraient mettre de l'avant, la réorganisation de la réglementation de l'industrie du taxi.

CONCLUSION

Dans ce mémoire, nous avons vu que la mondialisation, pouvant être comprise comme une nouvelle phase de restructurations du capitalisme qui se déploie à différentes échelles, a entraîné une reconfiguration sociospatiale du monde. Les métropoles sont devenues des territoires où se concentrent des pouvoirs économiques, politiques et culturels, de même que des flux d'information et de communication, et des établissements de recherches et institutions universitaires qui contribuent aux innovations sociales et technologiques. Comme un bon nombre de chercheurs l'ont démontré, la mondialisation n'est pas qu'un processus de restructuration économique, elle comprend également une dimension politique qui mène au rééchelonnement de l'État qui joue un rôle important dans le processus de la création de conditions favorables à l'accumulation.

Par ailleurs, nous avons vu également que la mondialisation et la métropolisation s'accompagnent d'un programme politique, le néolibéralisme, qui interfère également sur l'État en voulant déstructurer et restructurer les arrangements institutionnels mis en place dans la période précédente en vue de favoriser le libre-marché, la libre-entreprise et la libre-concurrence. Ce contexte voit émerger ce qu'on appelle l'économie de plateforme qui, grâce aux applications mobiles, transforme l'organisation du travail en supprimant des acteurs intermédiaires, en partageant des coûts de production des services entre l'entrepreneur et les travailleurs autonomes, et en demandant à ces derniers une très grande « flexibilité ». Uber et Airbnb sont les deux entreprises mondiales les plus connues qui sont associées à ce modèle.

À partir de l'implantation d'Uber dans la région montréalaise, notre recherche a permis de démontrer que ce modèle d'entreprise nécessite la remise en question des cadres légaux et de l'organisation du travail hérités de la période keynésienne-fordiste, et transforme le rôle de l'État national qui agit comme médiateur entre les acteurs locaux, comme la Ville de

Montréal et son industrie de taxi, et l'entreprise internationale. Comme nous l'avons vu l'entreprise internationale Uber, dont le siège est situé en Californie, dicte de l'extérieur des pays où elle opère les conditions nécessaires à son implantation et à sa consolidation. De façon systématique, elle procède par étapes adoptant des mécanismes similaires qui contribuent à démanteler les règlements antérieurs pour créer de nouveaux arrangements qui lui sont favorables. Encore relativement peu de recherches se penchent sur le contexte global dans lequel les compagnies de l'économie de plateforme opèrent. Pourtant elles connaissent une croissance phénoménale à l'échelle globale, et multiplient les dénominations nationales afin d'accroître les possibilités d'accumulation de capital dans les grands marchés, c'est-à-dire les métropoles.

En se penchant sur le cas de Uber, notre mémoire a permis de mettre en lumière les principaux éléments nécessaires à son implantation et à sa consolidation dans la région métropolitaine de Montréal. Nous avons avancé comme hypothèse que l'arrivée de l'entreprise est caractérisée par des changements institutionnels qui entraînent des transformations de l'industrie du taxi traditionnelle. Le changement institutionnel survient lorsqu'un événement perturbateur, technologique ou social, vient bouleverser un domaine institutionnalisé de l'État. Nous avons découvert que les étapes de secousse, désinstitutionnalisation, préinstitutionnalisation et théorisation identifiées par Greenwood correspondent aux événements ayant eu lieu à Montréal depuis l'arrivée de Uber.

Le recours aux grilles d'analyse « micro » de Greenwood et al. (2002) et « macro » de Brenner, Peck et Theodore (2013) nous ont permis d'identifier concrètement les changements institutionnels liés à l'implantation de Uber à Montréal. Nous avons aussi pu analyser les transformations des règles et pratiques de l'industrie. L'interprétation de ces transformations nous a menés à la conclusion qu'elles correspondent aux différents mécanismes de l'urbanisation néolibérale. Par le biais des entrevues réalisées avec les acteurs du gouvernement et de l'industrie du taxi, nous avons pu identifier cinq mécanismes de l'urbanisation néolibérale, le recalibrage des relations

intergouvernementales, le remaniement de la réglementation du marché du travail, le renouvellement de la représentation de la ville, la reconfiguration de l'infrastructure institutionnelle de l'État national et le transfert de politiques interurbaines.

Ultimement, les entrevues avec les acteurs de l'industrie nous ont fourni plusieurs informations concrètes qui permettent de mieux comprendre les impacts de l'arrivée de Uber à Montréal. Nous avons vu que la fin du contrôle de gestion de l'offre, c'est-à-dire salaire minimum pour les chauffeurs, et les pertes de valeurs des licences, soit l'équivalent des fonds de pension pour les propriétaires, constituent la disparition des mesures de protection des entrepreneurs-indépendants comme les chauffeurs-propriétaires de taxi.

Dans leur ouvrage *Afterlives of Neoliberalism*, Brenner, Peck et Theodore (2014) explorent les différents postulats sur la fin, ou la mort, du néolibéralisme. Ils soulèvent alors la question de l'adaptation et de la capacité de riposte du néolibéralisme face aux crises comme celle de 2008.²⁹ Nous pourrions ajouter une seconde question : quel rôle joue l'économie de plateforme dans la régénération du capitalisme global ? S'il s'agit bel et bien d'une façon pour lui de se renouveler dans un contexte d'interconnexion des métropoles, de migrations des travailleurs et de nouvelles technologies ?

À travers le monde se dégradent les différentes protections des travailleurs et travailleuses des métropoles. On s'attaque à ces « vieux » modèles et prônant nouveauté, innovation et bénéfices aux travailleurs comme aux clients. Le cas Uber est loin d'être isolé, avec de nouvelles entreprises qui apparaissent quotidiennement et qui remettent en question les modèles d'organisation du travail. Comment les États interviendront dans les années à venir face à la croissance fulgurante des entreprises associées à l'économie de plateforme qui remettent en question les cadres légaux et l'organisation du travail hérité de la période keynésienne-fordiste ? Quelles seront les réponses des mobilisations populaires et les

²⁹ « [...] of whether the dogged, adaptive capacity of neoliberalism, as a flexibly mutating regime of 'market rule', might finally have been overwhelmed » (Brenner, Peck et Theodore 2014 : 12).

capacités de riposte des organisations syndicales et des regroupements autonomes de travailleurs face à ces nouvelles formes d'organisation du travail.

Capitalism is not a platform on which a sharing economy can be built (Tucker 2017: 26).

ANNEXE A

ARTICLES DE JOURNAUX DEPUIS L'ARRIVÉE D'UBER À MONTRÉAL

LaPresse

Lessard D. (2016, 24 mai) Uber est «un criminel endurci», accuse l'ex-ministre Chevrette. *LaPresse*.

Croteau M. (2016, 1 juin) Uber: le gouvernement «manque de vision», dénoncent les jeunes libéraux. *LaPresse*.

Bergeron P. (2016, 2 juin) Uber: les taxis menacent de frapper cet été si le projet de loi n'est pas adopté. *LaPresse*.

Lessard D. (2016, 7 juin) Trois mois pour s'entendre avec Uber. *LaPresse*.

Péloquin T. (2016, 9 juin) Loi 100: le RTAM retire son appui. *LaPresse*.

Péloquin T. (2016, 9 juin) Loi 100: les chauffeurs de taxi craignent une brèche favorisant Uber. *LaPresse*.

Bergeron P. (2016, 10 juin) Uber: les libéraux imposent le bâillon. *LaPresse*.

Péloquin T. (2016, 13 juin) TPS et TVQ: Uber continue de se dire exemptée. *LaPresse*.

Larocque S. (2016, 9 août) Taxelco voit au-delà du Québec. *LaPresse*.

Ruel-Manseau A. (2016, 11 septembre) Mobilisation contre Uber: l'industrie du taxi divisée. *LaPresse*.

Saint-Arnaud P. (2016, 13 septembre) Uber: l'industrie du taxi se mobilise, les autorités sévissent. *LaPresse*.

Péloquin T. (2016, 14 septembre) Uber: des voitures saisies malgré l'entente avec Québec. *LaPresse*.

Péloquin T. (2016, 15 septembre) Uber: demande d'injonction du front commun des taxis. *LaPresse*.

Péloquin T. (2016, 15 septembre) Projet-pilote: Uber pourrait attendre trois mois avant d'être légal. *LaPresse*.

Arsenault J. (2016, 16 septembre) Uber: l'avocat des chauffeurs de taxi expose ses arguments. *LaPresse*.

Perron L.-S. (2016, 21 octobre) Projet-pilote: Uber obtient son permis d'intermédiaire. *LaPresse*.

Perron L.-S. (2016, 28 octobre) Le projet-pilote d'Uber entre en vigueur. *LaPresse*.

Péloquin T. (2017, 15 septembre) Une meilleure vérification des antécédents des chauffeurs d'Uber exigée par Québec. *LaPresse*.

Pilon H. (2017, 22 septembre) Québec prolonge d'un an le projet pilote avec Uber. *LaPresse*.

Pilon H. (2017, 22 septembre) Projet-pilote: les jeunes libéraux critiquent le gouvernement. *LaPresse*.

Lessard D. (2017, 26 septembre) Uber sur le point de quitter Montréal. *LaPresse*.

Péloquin T. (2017, 26 septembre) Uber menace de quitter le Québec. *LaPresse*.

Pilon H. (2017, 26 septembre) Vague d'appui à Uber après l'annonce de son départ. *LaPresse*.

- Valiante G. (2017, 5 octobre) Uber: le secteur québécois du taxi débouté en Cour Supérieure. *LaPresse*.
- Pilon H. (2017, 12 octobre) Uber: la CAQ demande à Québec de prolonger d'un mois le projet-pilote. *LaPresse*.
- Chouinard T. (2017, 12 octobre) André Fortin: un élève de Jean Lapierre aux Transports. *LaPresse*.
- Pilon H. (2017, 13 octobre) Uber ne quitte pas le Québec. *LaPresse*.
- AP (2018, 12 janvier) Uber a utilisé un logiciel pour cacher de la preuve lors de perquisitions. *LaPresse*.
- Péloquin T. (2018, 15 mars) Taxi: bisbille autour d'une demande de compensation financière. *LaPresse*.

LeDevoir

- Folie-Boivin É. (2013, 18 novembre) Héler un taxi le doigt sur le cellulaire. *LeDevoir*.
- AP (2014, 11 juin) Les chauffeurs de taxi de Paris, Londres et Berlin en grève. *LeDevoir*.
- AFP (2014, 12 juin) Mobilisation des taxis en Europe. *LeDevoir*.
- Zabihyan B. (2014, 7 juillet) Uber se met au lobbying pour changer les règles. *LeDevoir*.
- PC (2014, 15 décembre) L'entreprise Uber Canada est contestée par les autorités de Toronto. *LeDevoir*.
- Orfali P. (2015, 20 février) 400 chauffeurs de taxi manifestent contre Uber. *LeDevoir*.
- Saint-Arnaud P. (2015, 15 mai) Le fisc aux bureaux d'Uber Canada. *LeDevoir*.
- Champagne S. (2015, 9 juillet) L'industrie du taxi doit innover, affirme Poëti. *LeDevoir*.
- Retтино-Parazelli (2015, 14 juillet) Taxi Diamond se donne les moyens de rivaliser avec Uber. *LeDevoir*.
- Valiante G. (2015, 20 juillet) L'arrivée d'Uber force la main des politiciens dans les grandes villes canadiennes. *LeDevoir*.
- AFP (2015, 22 juillet) La ville de New York lâche du lest face à Uber. *LeDevoir*.
- Champagne S. (2015, 19 août) L'opposition dénonce l'«entêtement» du maire Coderre. *LeDevoir*.
- Orfali P. (2015, 21 août) Montréal tente de faire entrer l'industrie du taxi dans la modernité. *LeDevoir*.
- Ferraris F. S. (2015, 29 août) Le taxi, de crise en crise. *LeDevoir*.
- Ferraris F. S. (2015, 29 août) Un encadrement contraignant. *LeDevoir*.
- Urbain T. (2015, 3 septembre) Les taxis de New York contre attaquent face à Uber. *LeDevoir*.
- Desjardins D. (2015, 5 septembre) Un taxi qui pue. *LeDevoir*.
- Corriveau J. (2015, 28 octobre) Les chauffeurs de taxi devront ouvrir la portière pour leurs passagers. *LeDevoir*.
- Corriveau J. (2015, 19 novembre) Des taxis électriques avant la mort d'Uber. *LeDevoir*.
- Corriveau J. (2015, 21 novembre) Téo, le petit dernier d'Alexandre Taillefer. *LeDevoir*.
- Mehta D. (2015, 10 décembre) Des chauffeurs de taxi bloquent des routes contre Uber. *LeDevoir*.
- Corriveau J. (2016, 5 janvier) Québec tarde à légiférer contre Uber. *LeDevoir*.
- PC (2016, 28 janvier) Uber et Québec seront ciblés par une action collective. *LeDevoir*.
- PC (2016, 31 janvier) L'industrie du taxi veut que l'application d'Uber soit désactivée. *LeDevoir*.
- Saint-Arnaud P. (2016, 2 février) Injonction déposée contre Uber en Cour supérieure. *LeDevoir*.
- Corriveau J. (2016, 3 février) Les taxis continuent leur «chasse à Uber». *LeDevoir*.

PC (2016, 3 février) Québec propose la tenue d'une commission parlementaire. *LeDevoir*.

Bélair-Cirino (2016, 4 février) Québec va revoir les règles pour Uber. *LeDevoir*.

Saint-Arnaud P. (2016, 11 février) Blocus contre Uber à l'aéroport Trudeau. *LeDevoir*.

Corriveau J. (2016, 18 février) Une atmosphère sous haute tension. *LeDevoir*.

Ferraris F. S. (2017, 27 mars) Taxi et Uber, un écosystème en mutation. *LeDevoir*.

Journal de Montréal

QMI (2016, 6 octobre) Taxi électrique: Taxelco a reçu 75% des subventions disponibles. *Journal de Montréal*.

Larocque S. (2018, 30 mai) Québec prête 4 M\$ à Téo Taxi. *Journal de Montréal*.

ANNEXE B

ENTREVUES AVEC LES ACTEURS DE L'INDUSTRIE

Baril É. (2017, 13 septembre) Chauffeur-propriétaire et militant, 2 heures 13 minutes. Montréal

Baril É. (2017, 15 septembre) Comptable pour le RTAM, 22 minutes. Montréal

Baril É. (2017, 15-16 septembre) Porte-parole NYTWA, 1 heure 6 minutes. Montréal

Baril É. (2017, 27 septembre) Porte-parole et chauffeur-propriétaire, 1 heure 2 minutes. Montréal

Baril É. (2017, 13 octobre) Député ASSNAT, 42 minutes. Montréal

Baril É. (2017, 10 novembre) Porte-parole et ex-ministre des Transports, 1 heure 32 minutes. Joliette

Baril É. (2017, 30 novembre) Porte-parole et ancien directeur BTM, 1 heure 6 minutes. Montréal

Baril É. (2017, 8 décembre) Avocat de l'industrie du taxi, 46 minutes. Brossard

Baril É. (2017, 8 décembre) Chauffeur-propriétaire et blogueur à ASSNAT, 52 minutes. Québec

Baril É. (2018, 9 mars) Employé de la CTQ, 58 minutes. Montréal

Table Ronde (2017, 16 septembre) Intervenants, 57 minutes. Questions, 21 minutes. Montréal

Table Ronde (2018, 4 mai) Groupe de travail sur l'Économie collaborative, 1 heure 6 minutes. Montréal

APPENDICE A

GRILLE D'ENTRETIEN UTILISÉE LORS DES ENTREVUES

Section 1 : Informations personnelles

Âge ? Secteur de taxi ? Secteur géographique ?
Poste d'attente ? En tant que chauffeur ? Propriétaire ? Locataire ? Au sein d'une entreprise ?
Quel a été votre parcours professionnel avant de travailler dans le taxi ?
Depuis combien de temps êtes-vous dans l'industrie du taxi ?
Pour quelles raisons avez-vous choisi le taxi ?
Avez-vous fait des études avant d'être chauffeurs ? Dans le pays d'origine ?
Combien d'heures par semaine travaillez-vous environ ?
Quelles sont, pour vous, les principales difficultés d'être chauffeurs de taxi à Montréal ?
Sont-elles les mêmes aujourd'hui que lorsque vous avez commencé ?
Est-ce que le taxi est votre unique source de revenus ?
Est-ce que cela a changé au cours des dernières années ?
Quels autres changements avez-vous observés au cours des dernières années ?
Y a-t-il une baisse dans le nombre de clients ?
Vous sentez-vous en sécurité lorsque vous effectuez des courses de taxi ?

Section 2 : Organisation de l'industrie

Quels sont vos rapports avec le Bureau du taxi ? Ont-ils changé ces dernières années ?
Que pensez-vous des nouvelles normes de l'industrie imposées depuis 2014 ?
Code vestimentaire ? Portière ? MEV ?
Observez-vous une baisse de vos revenus depuis l'arrivée des nouveaux frais ?
Observez-vous des changements dans vos conditions de travail depuis l'arrivée d'Uber ?
Avez-vous connu des difficultés financières depuis l'arrivée des nouveaux frais ?
Aéroport Montréal-Trudeau ? Entretien des véhicules ? Centre-ville ?
Connaissez-vous des chauffeurs qui se sont tournés vers Uber/Téo ?
Connaissez-vous des chauffeurs qui ont décidé d'abandonner le taxi depuis Uber ?
Quelles pertes de valeur pour votre licence ? Ou celle du propriétaire ?
Les baisses de valeurs des licences vous affectent-elles ?
Est-il toujours possible d'obtenir un prêt/du financement pour un permis ?
Quel a été l'impact de Téo taxi dans l'industrie ?
Qu'est-ce qui distingue selon vous l'industrie du taxi de Téo ? D'Uber ?
Quels ont été les changements de votre quotidien depuis leur arrivée ?

Section 3 : Politique

Êtes-vous membre d'un syndicat ?

Faites-vous partie d'une autre association de chauffeurs/propriétaires ?

Faites-vous partie du recours collectif ?

Quelles sont pour vous les principales revendications de l'industrie du taxi ?

Devrait-il en y avoir d'autres ?

Avez-vous participé au cours des dernières années à des actions de mobilisation ?

Quels sont vos rapports avec les élus ? Ont-ils changé ces dernières années ?

Quelles sont vos attentes par rapport au gouvernement provincial ?

Par rapport à la Ville de Montréal ?

Comment voyez-vous l'avenir de l'industrie du taxi à Montréal ?

Comment voyez-vous votre avenir dans cette industrie ?

APPENDICE B

CERTIFICAT D'ÉTHIQUE À LA RECHERCHE

Groupe en éthique de la recherche Piloter l'éthique de la recherche humaine	EPTC 2: FER
<i>Certificat d'accomplissement</i>	
<i>Ce document certifie que</i>	
Émile Baril	
<i>a complété le cours : l'Énoncé de politique des trois Conseils : Éthique de la recherche avec des êtres humains : Formation en éthique de la recherche (EPTC 2 : FER)</i>	
25 février, 2017	

BIBLIOGRAPHIE

- Amin, A. (1994). Post-Fordism: Models, Fantasies and Phantoms of Transition. In A. Amin (Ed.), *Post-Fordism : A Reader* (pp. 3-39). Oxford: Blackwell.
- Anderson, D. N. (2012). The Spy in the Cab: The Use and Abuse of Taxicab Cameras in San Francisco. *Surveillance & Society*, 10(2), 150-166.
- Archambault, G., & Girouard, L. (1964). *Le Taxi : métier de crève-faim*. Montréal: Les Éditions Parti-pris.
- Barrett, S. D. (2010). The sustained impacts of Taxi deregulation. *Institute of Economic Affairs*, 61-65.
- Bassan, M., Du, T. T. N., Tarradellas, J., Cunha, A., & Bolay, J.-C. (2000). *Métropolisation, crise écologique et développement durable : L'eau et l'habitat précaire à Ho Chi Minh-Ville, Vietnam*. Lausanne: Science, Technique, Société.
- Béal, V. (2014). Trendsetting cities : les modèles à l'heure des politiques urbaines néolibérales. *Métropolitiques*, 1-6.
- Béal, V. et Pinson, G. (2014). When Mayors Go Global: International Strategies, Urban Governance and Leadership. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(1), 302-317.
- Béal, V. et Rousseau, M. (2008). Néolibéraliser la ville fordiste - Politiques urbaines post keynésiennes et re-développement économique au Royaume-Uni : une approche comparative. *Métropoles*, 4, 160-202.
- Béal, V. et Rousseau, M. (2014). Alterpolitiques! *Métropoles*, 15, 1-22.
- Bédard, M. (2017). *Méthodologie et Méthodes de la recherche en Géographie*. Montréal: Université du Québec à Montréal.
- Béland, D. (2002). Néo-institutionnalisme historique et politiques sociales : une perspective sociologique. *Politique et Sociétés*, 21(3), 21-39.
- Benko, G., & Lipietz, A. (1992). *Les régions qui gagnent, districts et réseaux : les nouveaux paradigmes de la géographie économique*. Paris: PUF.
- Blasi, G., & Leavitt, J. (2006). Driving Poor: Taxi Drivers and the Regulation of the Taxi Industry in Los Angeles. *UCLA Institute of Industrial Relations & UCLA School of Public Affairs*, 100.
- Bourdieu, P. (1980). Le capital social. *Actes de la recherche en sciences sociales*, 31, 2-3.
- Brenner, N. (2004). *New State Spaces - Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford University Press.
- Brenner, N. (2004). Urban governance and the production of new state spaces in western Europe, 1960–2000. *Review of International Political Economy*, 11(3), 447-488.
- Brenner, N. et Theodore, N. (2002). The Urbanization of Neoliberalism: Theoretical Debates - Cities and the Geographies of “Actually Existing Neoliberalism”. *Antipode*, 34(3), 349-379.
- Brenner, N., Marcuse, P. et Mayer, M. (2011). Cities for people, not for profit. *City*, 13(2), 176-184.

- Brenner, N., Peck, J., & Theodore, N. (2011). Neoliberal Urbanism: Cities and the Rule of Markets *Companion to the City* (pp. 15-25): The New Blackwell.
- Brenner, N., Peck, J. et Theodore, N. (2013). Urbanisme néolibéral : les villes et la loi des marchés. *Cahiers du Socialisme*(10), 24-37.
- Brenner, N., Peck, J., & Theodore, N. (2014). *Civic City Cahier 4 : Afterlives of Neoliberalism*. London: Bedford Press.
- Brossat, I. (2018). Airbnb la ville ubérisée. Paris: La ville brûle.
- Bussière, Y. (1989). L'automobile et l'expansion des banlieues: le cas de Montréal, 1901-2001. *Revue d'histoire urbaine*, 18(2), 159-165.
- Castells, M. (1998). *La société en réseaux : l'ère de l'information*. Paris: Fayard.
- Cahiers Métropolitains. (2015). *Plan métropolitain de développement économique 2015-2020*. Montréal: Communauté Métropolitaine de Montréal.
- Cahiers Métropolitains. (2018). *Bilan économique du Grand Montréal* (Vol. 6). Montréal: Communauté Métropolitaine de Montréal.
- Carroué, L. (2003). *Géographie de la Mondialisation*. Paris: Armand Colin.
- Cervero, R. (1985). Deregulating Urban Transportation. *Cato Journal*, 5(1), 219-238.
- Charland, P.-É. (1981). Chauffeurs de taxi : 75 heures / semaine sur les nerfs. *Vie Ouvrière*, 31(157), 68.
- Clewlöw, R. R., & Mishra, G. S. (2017). Disruptive Transportation: The Adoption, Utilization, and Impacts of Ride-Hailing in the United States. *Institute of Transportation Studies*, UC Davis, 38.
- Commission des Transports du Québec. (2018). Rapport sur l'industrie du taxi. *Nombre et valeurs de permis de propriétaire de taxi selon le territoire et la catégorie de permis, ensemble du Québec*.
- Dardot, P. et Laval, C. (2009). *La nouvelle raison du monde - Essai sur la société néolibérale*. Paris: La Découverte.
- Dear, M., & Flusty, S. (1998). Postmodern Urbanism. *Annals of the Association of American Geographers*, 88(1), 50-72.
- Dempsey, P. S. (1996). Taxi Industry Regulation, Deregulation & Reregulation: The Paradox of Market Failure. *Transportation Law Journal*, 24, 73-120.
- Denault, A. (2013). *Gouvernance - Le management totalitaire*. Montréal: Lux Éditeur.
- Douay, N. (2010). La réforme territoriale en contexte métropolitain: éclairages canadiens. *L'Information géographique*, 74, 47-70.
- Dupré, E. (2016). All Hail Uber. *Thought/Rideshare*, 5.
- Escobar, A. (1988). Power and Visibility: Development and the Invention and Management of the Third World. *American Anthropological Association*, 3(4), 428-443.
- Fischer-Baum, R., & Bialik, C. (2015). Uber is taking millions of Manhattan rides away from Taxis. *Transportation*.
- Foucault, M. (1975). *Surveiller et punir*. Paris: Gallimard.
- Foucault, M. (1978). *Sécurité, territoire, population*. Cours au Collège de France: Gallimard/Seuil.
- Gabel, D. (2016). Uber and the Persistence of Market Power. *Journal of Economic Issues*, 50(2), 527-536.

- Gane, N. (2012). The governmentalities of neoliberalism: panopticism, post-panopticism and beyond. *The sociological review*, 60, 611-634.
- Genestier, P., Jouve, B. et Boïno, P. (2008). L'aménagement urbain et territorial, entre post-keynésianisme et néo-keynésianisme. *Métropoles*, 4, 4-26.
- Gesualdi-Fecteau, D. (2018). Le travail à l'ère du capitalisme de plateforme. *Revue de la Ligue des Droits et Liberté*, 48-50.
- Gesualdi-Fecteau, D., & Vallée, G. (2017). Le travail à la demande et l'obligation de disponibilité des personnes salariées : portée des balises fixées par la Loi sur les normes du travail. *Développements récents en droit du travail*, 257-297.
- Gintrac, C. (2012). Géographie critique, Géographie radicale - Comment nommer la géographie engagée ? *Carnets de géographes*(4), 1-12.
- Grataloup, C. (2007). *Géohistoire de la Mondialisation - Le temps long du monde*. Paris: Armand Colin.
- Greenwood, R., Suddaby, R., & Hinings, C. R. (2002). Theorizing Change : The role of professional associations in the transformation of institutionalized fields. *Academy of Management Journal*, 45(1), 58-80.
- Hackworth, J. (2006). *The Neoliberal City : Governance, Ideology, and Development in American Urbanism*. New York: Cornell University Press.
- Hamel, P. (2010). Les métropoles et la nouvelle critique urbaine. *Métropoles*, 7, 1-12.
- Harvey, D. (2007). Neoliberalism as Creative Destruction. *The ANNALS : American Association of Political and Social Science*, 610, 21-44.
- Harvey, D. (2012). *Rebel Cities : From the Right to the City to the Urban Revolution*. Londres - New York: Verso.
- Hilgers, M. (2012). The historicity of the neoliberal state. *Social Anthropology*, 20(1), 80-94.
- Horpedahl, J. (2015). Ideology Über Alles? Economics Bloggers on Uber, Lyft, and Other Transportation Network Companies. *Econ Journal Watch*, 12(3), 360-374.
- Jamil, R. (2017). Drivers Vs Uber – The limits of the Judicialization: Critical review of London's employment tribunal verdict in the case of Aaslam Y. & Farrar J. against Uber. *Revue Interventions économiques*(58), 1-8.
- Jamil, R., & Noisieux, Y. (2018). Shake that moneymaker: insights from Montreal's Uber drivers. *Revue Interventions économiques*(60), 1-30.
- Jessop, B. (1994). Post-Fordism and the State. In A. Amin (Ed.), *Post-Fordism : A Reader* (pp. 251-279). Oxford: Blackwell.
- Jessop, B. (2002). Liberalism, Neoliberalism, and Urban Governance: A State-Theoretical Perspective. *Antipode*, 34(3), 452-472.
- Jessop, B. (2013). Putting neoliberalism in its time and place: a response to the debate. *Social Anthropology*, 21(1), 65-74.
- Johal, S., Ditta, S., & Zon, N. (2016). *Nouveaux enjeux de l'industrie du taxi et des limousines. Examen de la réglementation et des services de taxi et de limousine*. Ottawa: Mowat Center.
- Jouve, B. (2007). Brenner Neil, New States Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood. *Métropoles*, 1, 189-196.
- Kalb, D. (2012). Thinking about neoliberalism as if the crisis is actually happening. *Social*

- Anthropology*, 20(3), 318–330.
- Klein, J.-L., & Tremblay, P.-A. (1989). Les mouvements sociaux et leurs espaces d'autonomie : le local renouvelé. *Les pratiques sociales au Québec*, 2(1), 99-111.
- Klein, J.-L. (2016). L'action locale face à la globalisation: une scène cruciale pour l'innovation socioterritoriale *L'innovation locale à l'épreuve du global. Un défi pour les acteurs*. (pp. 193-205): Presses de l'Université du Québec.
- Klein, N. (2008). *La stratégie du choc : La montée d'un capitalisme du désastre*. Toronto: Knopf.
- Latendresse, A. (2004). La réforme municipale et la participation publique aux affaires urbaines montréalaises : rupture ou continuité ? B. Jouve & P. Booth (Dir.), *Démocraties métropolitaines*. Montréal: Presses de l'Université du Québec.
- Lawrence, T. B., & Suddaby, R. (2006). Institutions and Institutional Work. *Handbook of Organization Studies*(2), 215-254.
- Lefebvre, H. (1968). *Le Droit à la ville*, Paris: du Seuil, Collection Points.
- Le Galès, P. (1995). Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine. *Revue française de science politique*(1), 57-95.
- Lévy, J., & Lussault, M. (2003). *Dictionnaire de la géographie*. Paris: Belin.
- Linteau, P.-A. (1992). *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal: Boréal.
- Lorrain, D. (2013). La ville et les marchés : ce qui change au début du 21^e siècle. *Espaces Temps*, 1-22.
- Manzagol, C. (2003). *La mondialisation - Données, mécanismes et enjeux*. Paris: Armand Colin.
- Martin, C. J. (2016). The sharing economy: A pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism? *Ecological Economics*, 121, 149-159.
- Mathew, B. (2005). *Taxi! - Cabs and Capitalism in New York City*. New York: Cornell University Press.
- Mills, S. (2016). *Une place au soleil - Haïti, les Haïtiens et le Québec*. Montréal: Mémoire d'Encrier.
- Mitra, D. (2009). Social Capital Investment and Immigrant Economic Trajectories: A Case Study of Punjabi American Taxi Drivers in New York City. *International Migration*, 50(4), 67-85.
- Moore, A. T. et Balaker, T. (2006). Do Economists Reach a Conclusion on Taxi Deregulation? *Econ Journal Watch*, 3(1), 109-132.
- Morange, M. et Fol, S. (2014). Ville, néolibéralisation et justice. *Justice spatiale*, 6, 31.
- Moyon, É., & Lecocq, X. (2007). La dynamique des réponses stratégiques des majors au changement institutionnel dans l'industrie de la musique. *XVI^{ème} Conférence Internationale de Management Stratégique, AIMS*.
- Namazi, V. (2010). *Les trajectoires de l'intégration professionnelle des immigrants iraniens travaillant comme chauffeurs de taxi à Montréal*. Université de Montréal: Thèse.
- Nootens, G. (2004). *Désenclaver la démocratie - Des Huguenot à la paix des Braves*. Québec Amérique.
- Olive, M. (2015). Métropoles en tension. La construction heurtée des espaces politiques métropolitains. *Espaces et sociétés* (160-161), 135-151.

- Orfeuil, J.-P., & Ripoll, F. (2016). *Accès et mobilité. Les nouvelles inégalités*. Suisse: Espace populations sociétés.
- Peck, J. et Theodore, N. (2012). Reanimating neoliberalism: process geographies of neoliberalisation. *Social Anthropology*, 20(2), 177-185.
- Peck, J. et Tickell, A. (1994). Searching for a New Institutional Fix: the After-Fordist Crisis and the Global-Local Disorder. In A. Amin (Ed.), *Post-Fordism : A Reader* (pp. 280-315). Oxford: Blackwell.
- PMAD (2016) Rapport d'activités, *Communauté Métropolitaine de Montréal*.
- Pinson, G. (2006). Projet de ville et gouvernance urbaine. Pluralisation des espaces politiques et recomposition d'une capacité d'action collective dans les villes européennes. *Revue française de science politique*, 56, 619-651.
- Pinson, G. (2010). La gouvernance des villes françaises : Du schéma centre-périphérie aux régimes urbains. *Métropoles*, 7, 1-19.
- Posen, H. A. (2015). Ridesharing in the Sharing Economy: Should Regulators Impose Über Regulations on Uber? *Iowa Law Review*, 30.
- Purcell, M. (2009). Le Droit à la ville et les mouvements urbains contemporains. *Rue Descartes*(63), 40-50.
- Quijano, A. (2000). Coloniality of Power, Eurocentrism, and Latin America. *Nepantla : Views from South*, 1(3), 533-580.
- Robinson, J. (2005). Urban geography: world cities, or a world of cities. *Progress in Human Geography*, 29(6), 757-765.
- Rose, D. (2006). Les atouts des quartiers en voie de gentrification : du discours municipal à celui des acheteurs. Le cas de Montréal. *Sociétés Contemporaines*(63), 39-61.
- Québec (2016). Projet de loi 100 Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi. *ASSNAT*, 1(41).
- RTAM-Metallos. (2016). Mobilité durable et responsable: Mémoire à la Commission des transports et de l'environnement: *ASSNAT*.
- Sassen, S. (2004). Introduire le concept de ville globale. *Raisons politiques*(15), 9-23.
- Sassen, S. (2014). Critique de l'état - Territoire, autorité et droits, de l'époque médiévale à nos jours. *Demopolis*, 15-47.
- Séguin, A.-M. et Divay, G. (2004). La lutte territorialisée contre la pauvreté : examen critique du modèle de revitalisation urbaine intégrée. *Lien social et Politiques*, 52, 67-79.
- Sénécal, G. (2007). Métaphores et modèles en géographie urbaine : Le continuum de l'école de Chicago à celle de Los Angeles. *Annales de géographie*(657), 513-532.
- Schaller, B. (2007). Entry Controls in Taxi Regulation: Implications of US and Canadian experience for taxi regulation and deregulation. *Transport Policy*(14), 490-506.
- Schmidt, V. (2006). Give Peace a Chance: Reconciling Four (not Three) "New Institutionalisms". *Annual Meetings of the American Political Science Association*, 1-25.
- Sichinava, N. (2017). Five Lessons from Uber : How to loose friends and alienate people. *Political Critique*.
- Slee, T. (2016). Ce qui est à toi est à moi - Contre Airbnb, Uber et autres avatars de

- l'«économie du partage». Montréal: Lux Éditeur.
- Smith, N. (2007). Toward a Theory of Gentrification - A back to the city movement by Capital, not People. *Journal of the American Planning Association*, 45(4), 538-548.
- Srnicek, N. (2017). *Platform Capitalism*. Malden: Polity Press.
- Sundararajan, A. (2016). *The Sharing Economy : The End of Employment and the Rise of Crowd Based Capitalism*. Massachusetts: MIT Press.
- Swyngedouw, E. (2004). Globalisation or 'glocalisation'? Networks, territories and rescaling. *Cambridge Review of International Affairs*, 17(1), 25-48.
- Swyngedouw, E. (2013). *Civic City Cahier 5 : Desining the Post-Political City and the Insurgent Polis*. London: Bedford Press.
- Terral, L., & Shearmur, R. G. (2008). Vers une nouvelle forme urbaine? Desserrement et diffusion de l'emploi dans la région métropolitaine de Montréal. *L'Espace géographique*(37), 16-31.
- Tilly, C. et Tarrow, S. (2008). *Politique(s) du conflit - De la grève à la révolution*. Paris: Sciences Po.
- Trudel, M. (1988). *L'offre et la demande dans l'industrie du taxi au Québec - Évaluation du plan de rachat de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal*. Montréal: Ministère des Transports du Québec.
- Tucker, E. (2017). Uber and the Unmaking and Remaking of Taxi Capitalisms: Technology, Law and Resistance in Historical Perspective. *Osgoode Hall Law School of York University*.
- Velut, S. et Ghorra-Gobin, C. (2006). Les rapports public-privé, enjeu de la régulation des territoires locaux. *Géocarrefour*, 81(2), 99-104.
- Wacquant, L. (2012). Three steps to a historical anthropology of actually existing neoliberalism. *Social Anthropology*, 20(1), 66-79.
- Wacquant, L. (2013). Marginalité, ethnicité et pénalité dans la ville néolibérale : une cartographie analytique. *Revue de l'Institut de sociologie*, 1-19.
- Wallerstein, I. (1974). The Rise and Future Demise of the World Capitalist System: Concepts for Comparative Analysis. *Society for Comparative Studies in Society and History*, 16(4), 387-415.
- Weber, M. (1919). *Le Savant et le Politique*. Paris: Union Générale d'Éditions.
- Xu, L. (2012). Who drives a taxi in Canada? *Citoyenneté et immigration Canada*.