

Commission des transports et de l'environnement

Consultations particulières et auditions publiques

**sur le projet de loi n° 36, Loi modifiant diverses dispositions
législatives concernant principalement le transport collectif**

Mémoire présenté par le
Comité Provincial pour le Développement
de l'Industrie du Taxi (CPCDIT)

Québec - Mercredi 3 juin 2015

I - Sommaire

Page 3 : Préambule

Page 4 : Le cadre normatif actuel du transport de personnes

Page 5 : Le CPCDIT et le cadre normatif du transport de personnes

Page 9 : Le projet de Loi 36

Page 12 : Conclusions et recommandations

Page 14 : Annexe 1 - Portrait chiffré de l'industrie québécoise du taxi

Page 15 : Annexe 1-A - Estimation des effets de la concurrence illégale sur l'industrie québécoise du taxi

Page 16 : Annexe 2 - Liste des attentes de nature légale et réglementaire de l'industrie québécoise du taxi

II - Préambule

Le présent mémoire expose les points de vue, remarques et suggestions du Comité Provincial pour le Développement de l'industrie du Taxi (CPCDIT).

Les objectifs du CPCDIT

Le CPCDIT est l'organisme représentatif de l'industrie québécoise du Taxi. Créé en 1995 ses principaux objectifs consistent en :

- la défense des intérêts de la profession,
- l'incitation et l'encouragement des membres de l'organisme au développement des pratiques, organisation et outils professionnels,
- la défense des intérêts des usagers notamment à travers une attention particulière à la qualité des services offerts en transport régulier qu'en transport adapté et en transport médical.

Principalement financé par les cotisations de ses membres, des subventions publiques, et des commandites pour son produit Cool Taxi, le CPCDIT mène, dans la mesure de ses moyens, des études sur les évolutions et tendances des besoins des usagers, de l'organisation du travail, des innovations technologiques et leur impact sur l'industrie; de la concurrence – notamment les différentes formes de concurrence illégale - en matière de transport de personnes et de ses effets. Outre les compétences propres de ses membres, le CPCDIT fait recours, au besoin, à des expertises externes.

Principes directeurs de l'action du CPCDIT

Le CPCDIT intervient comme partenaire dans les processus de gestion de l'offre de transport de personnes en vue de contribuer à assurer une adéquation offre-demande à des conditions coûts-qualité optimales. Le Comité est disposé à cette fin à collaborer sans réserve, avec toute administration, institution ou organisme dont l'objet concorde avec ce principe.

À ce titre, le CPCDIT adhère aux grands objectifs arrêtés en matière de transport de personnes par les autorités québécoises, provinciales et municipales compétentes, notamment en matière d'accessibilité et de mobilité totale mais également en matière de dédensification de la circulation automobile et de démarche de protection de l'environnement.

III - Le cadre normatif du transport de personnes

L'industrie du transport de personnes par véhicules automoteurs existe depuis 1895, selon des documents historiques partiels auxquels nous avons pu avoir accès.

Dans la province de Québec, la première «loi d'encadrement du transport de personnes par véhicules-moteurs» a été adoptée le 9 mars 1906, en réponse – il est intéressant de le noter – à une demande de la profession.

Au niveau de la Province :

- Code de la sécurité routière (RLRQ, chapitre c. C-24.2).
- Loi concernant les services de transport par taxi (RLRQ, chapitre c. S-6.01) .
- Décret concernant la création, la division, la délimitation et la fusion des agglomérations de taxis (RLRQ, chapitre S-6.01, r.1).
- Décret concernant le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi par agglomération de taxi et certaines conditions d'exploitation (RLRQ, chapitre S-6.01, r.2).
- Règlement sur les services de transports par taxi (RLRQ, chapitre S-6.01, r.3).
- Recueil des tarifs du transport privé par taxi (RLRQ, chapitre S-6.01, r.4).

Au niveau de la Ville de Montréal

- Règlement du BTM sur les services de transport par taxi (2001, c. 15, a. 88; après refonte: L.R.Q., c. S-6.01).

À quoi il faut joindre :

- Les règlements intérieurs des compagnies de services aux taxis (Code éthique et règles de comportement professionnel; programme Zéro Tolérance en matière de propreté des véhicules; programme Qualité Totale etc.).

IV - Le CPCDIT et le cadre normatif du transport de personnes

Le CPCDIT est convaincu que l'encadrement est nécessaire pour :

- garantir la sécurité des personnes transportées et de leurs biens,
- garantir la qualité des services rendus,
- garantir le juste prix du service rendu,
- garantir l'équité dans l'accès à la mobilité,
- garantir la juste contribution, notamment fiscale, de l'industrie,
- préserver l'emploi et en garantir des rémunérations justes.

L'ensemble de ces motifs fait que notre Comité, loin de toute attitude idéologique, est attaché à la régulation du secteur d'activité.

Le CPCDIT n'en considère pas moins, que le cadre normatif en vigueur nécessite une actualisation et une mise à niveau afin de :

- A - Permettre à l'industrie du taxi de faire une mise à niveau technologique de ses outils de travail,
- B- Permettre à l'industrie d'emprunter le Virage Vert (au moyen de véhicules hybrides dans un délai raisonnable et aux véhicules électriques dès que les performances technologiques et l'infrastructure nécessaire le permettront).
- C - Améliorer les moyens et les ressources de la lutte publique contre une concurrence illégale qui croît de manière exponentielle.
- D - Prévenir les impacts dévastateurs d'une déréglementation de facto (sinon de jure) que pourrait produire un élargissement non contrôlé de l'offre de transport.

IV-A - Le CPCDIT et le cadre normatif du transport de personnes

Mise à niveau technologique de l'industrie du Taxi

Dès le début des années 2000, le CPCDIT a entrepris une série de réflexions pouvant le mener à opérer une mise à niveau technologique de ses outils de travail. Des réflexions ont été menées en ce sens en vue de l'adoption de systèmes GPS à bord des véhicules taxi, de faire adopter les moyens de paiements électroniques par l'ensemble des chauffeurs et propriétaires de taxis, des applications informatiques permettant une meilleure répartition des appels-clients, l'utilisation de tablettes pouvant devenir l'outil de travail unique, supportant l'ensemble des nouveautés techniques et technologiques.

Ces projets ont été proposés au courant du mois de juin 2011, au Ministère de l'économie et des finances et ministère du Revenu. Ils s'accompagnaient de demandes de soutien à la démarche de progrès ainsi envisagée et de demandes d'ajustements des lois et règlements en vigueur en vue, notamment de dépasser les deux facteurs qui entravaient notoirement la modernisation à savoir :

- l'obligation légale pour le taxi d'être doté d'un taximètre mécanique,
- les résistances de très nombreux chauffeurs et propriétaires devant le virage technologique proposé.

Pour des raisons sur lesquelles il n'est sans doute pas nécessaire de revenir, l'entente tacite intervenue entre le gouvernement et l'industrie du taxi en vue de la réalisation de ce projet de modernisation a fait long feu.

Notre industrie n'a cependant pas renoncé à son projet. En vue de sa réalisation, le CPCDIT, mais également certaines compagnies intermédiaires, ont financé des recherches pour la mise au point d'interfaces entre le taximètre obligatoire et les nouveaux outils technologiques dorénavant nécessaires. Ce qui a conduit à des dépenses dont il s'avère aujourd'hui qu'elles étaient inutiles.

Signalons également que cette démarche a également coûté de l'argent au gouvernement. Dans le cadre de l'accord tacite de 2011, l'Agence du Revenu du Québec avait estimé que le soutien public aux projets de développement de l'industrie devait être une « plus juste contribution fiscale » de l'industrie du taxi. Cet objectif ne pouvait être atteint, selon Revenu Québec, qu'au moyen d'un « mouchard » implanté dans les taximètres. A cette fin, une opération-pilote devait être menée à laquelle devaient participer une centaine de taxis à travers la Province. Ce projet, auquel des sommes importantes ont sans doute été consacrées, a été ajourné à la veille même de sa mise en application.

IV-B - Le CPCDIT et le cadre normatif du transport de personnes

Lutte contre les concurrences illégales

Les dernières années ont été marquées par un accroissement exponentiel de diverses formes de concurrences légales, tolérées ou illégales, qui influent dramatiquement sur la situation de l'industrie du taxi et sur la condition des chauffeurs et propriétaires de taxi, de même que sur l'ensemble des métiers indirects alimentés par le secteur.

On citera notamment :

Pour ce qui est des concurrences légales

- Les taxis indépendants ou «taxis fantômes»,
- Les véhicules en libre-service,
- Les véhicules avec chauffeurs,
- Les transporteurs bénévoles
- Le covoiturage
- Les vélos Bixi
- Certaines nouvelles lignes de transport collectif (par exemple la ligne 747 de la STM).

Pour ce qui est des diverses formes de concurrence illégale

- Les faux bénévoles
- Le faux covoiturage (par exemple Net Lift)
- Les applications de type Uber et Uber X, qui continuent d'avoir pignon sur rue au Québec, qui sont combattues avec peu d'énergie – au prétexte de «l'insuffisance de moyens» dans la Province, alors que dans le reste du Canada et à travers le monde des actions et des mesures musclées sont entreprises.
- Et aussi, un phénomène nouveau : Le transport clandestin, fait de propriétaires de véhicules qui proposent leurs services contre rémunération, soit par racolage ou par le biais des réseaux sociaux.

Si l'industrie du taxi est en mesure de répondre aux concurrences légales, il n'en va pas de même des concurrences «tolérées» et de la concurrence illégale.

IV-C - Le CPCDIT et le cadre normatif du transport de personnes

Prévention des impacts d'un élargissement non contrôlé de l'offre de transport

Nos études, basées sur l'observation et l'analyse de l'évolution de la situation du transport de personnes - essentiellement en ce qui concerne le taxi - dans différents pays démontrent indiscutablement que tout «laisser faire - laisser aller» dans ce secteur entraînerait une dégradation notable de la situation.

À titre d'exemple, à Boston (États-Unis), la «tolérance» à l'égard des concurrences illégales de type «Uber» a eu, entre autres effets, un effondrement de la valeur du permis de taxi qui en quelques mois, a chuté de 400 000 \$ à 100 000 \$.

À Casablanca (Maroc), mues par de bonnes intentions, les autorités ont décidé d'élargir l'octroi des permis de taxi aux chômeurs détenant des diplômes d'enseignement supérieur et aux personnes handicapées. De ce fait, on est passé en quelques années d'environ 4000 permis à plus de 20 000 permis. La surabondance de l'offre ainsi créée, sans accroissement des moyens du bureau du taxi, a rendu impossible tout contrôle de l'offre de transport, de la moralité et des antécédents des titulaires de permis des véhicules utilisés ou des tarifs obligatoires. Il s'en est suivi un transport dans des conditions d'hygiène, de confort et de sécurité laissant grandement à désirer, des pratiques telles le racolage et le cumul des courses, des coûts «négociés» entre le chauffeur et l'usager etc. D'industrie auparavant régulée et attrayante, l'activité transport de personnes par taxi a ainsi été reléguée au rang d'activité informelle. Paradoxalement, cette situation anarchique a entraîné un regain des activités de transport clandestin et illégal. Les autorités ont tenté à au moins deux reprises au cours des cinq dernières années, de redresser la situation à coup d'incitatifs financiers (conséquents) et fiscaux; mais les deux tentatives ont totalement échouées.

Au Québec, nous sommes heureusement loin de situation aussi extrême. Notre secteur n'en connaît cependant pas moins une érosion qui ne cesse de s'accroître.

Ainsi, entre 2013 et 2015, les études menées pour le compte du CPCDIT montrent :

- 9100 pertes d'emplois directs et indirects
- Une baisse de la valeur du permis se situant entre 80 000 \$ et 100 000 \$
- Une baisse du chiffre d'affaires estimée à 376 000 000 \$

Compte tenu des pratiques des principaux opérateurs de transport illégal, les pertes en chiffres d'affaires se traduisent inmanquablement par des fuites de capitaux et des baisses considérables des contributions fiscales de l'industrie légale du taxi; aux détriments du Trésor publique et des intérêts collectifs des Québécoises et des Québécois.

L'ensemble de ces chiffres sont détaillés en Annexe 1

V – Le projet de Loi 36

En fonction du contexte détaillé ci-dessus, notamment aux paragraphes IV-A, IV-B et IV-C, l'industrie du taxi et plus particulièrement le CPCDIT, n'ont eu de cesse d'appeler, dans différents cénacles privés ou publics (le dernier en date étant la Consultation des partenaires du MTQ sur le Plan stratégique 2015 – 2020 du 28 mai 2015) à une actualisation du cadre légal encadrant et régulant l'activité transport de personnes par taxi.

Depuis le début de l'année 2015, lorsque nous avons été informés de l'intention du MTQ de déposer un projet de loi en ce sens, le CPCDIT n'a pas manqué de faire état de ses attentes, non pas en termes de «moins de loi», mais en termes de «Mieux de loi».

Nous avons cependant attendu, avant de faire état de nos attentes, de connaître la teneur du projet du gouvernement.

Notre attente a pris fin le jeudi 15 mai 2015. Ce jour, l'un de nos membres nous a avisé que le Projet de loi 36 avait été déposé la veille (14 mai) et que le gouvernement comptait le faire adopter dès le 12 juin suivant.

Notre source affirmait que ce projet ne contenait aucune disposition répondant à nos besoins et attentes qu'il comportait un seul article concernant l'industrie du taxi (l'article 11) et que cet article semblait dénoter une intention gouvernemental d'autoriser, hors de tout cadre légal, des activités telles celles de Uber et Uber X.

L'Article 11 du projet de loi 36

À notre demande, notre source nous a fait parvenir le texte suivant, présenté comme étant l'article 11.

LOI CONCERNANT LES SERVICES DE TRANSPORT PAR TAXI

11. La Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01) est modifiée par l'insertion, après l'article 89, du suivant :

« 89.1. Le ministre peut, par arrêté, autoriser la mise en œuvre de projets pilotes visant à étudier, à améliorer ou à élaborer de nouvelles règles applicables au transport rémunéré de personnes par automobile ou encadrant plus particulièrement les services de transport par taxi. Le ministre peut, dans le cadre d'un tel projet, édicter toute règle pour accroître la sécurité des usagers ou améliorer la qualité des services offerts ou édicter certaines règles particulières applicables aux activités d'intermédiaires pour le transport rémunéré de personnes par automobile. Il peut également autoriser toute personne ou tout organisme à offrir un service selon des normes et des règles qu'il édicte, différentes de celles prévues par la présente loi et ses règlements.

Ces projets pilotes sont établis pour une durée maximale de trois ans que le ministre peut prolonger d'au plus deux ans. Le ministre peut, en tout temps, modifier un projet pilote ou y mettre fin. Il peut également déterminer, parmi les dispositions du projet pilote, celles dont la violation constitue une infraction et fixer les montants minimum et maximum dont est passible le contrevenant. Ce montant ne peut être inférieur à 50 \$ ni supérieur à 3 000 \$.

L'obligation de publication prévue à l'article 8 de la Loi sur les règlements (chapitre R-18.1) ne s'applique pas à un projet pilote édicté en vertu du présent article. ».

À noter qu'à ce jour, ce texte est la seule information dont nous disposons, concernant le projet de loi 36.

Nonobstant le caractère partiel de nos informations, nous avons immédiatement

- A- lancé une consultation de nos membres sur le texte ci-dessus, en leur demandant parallèlement de nous communiquer, dans leurs mots, leur attente en matière d'actualisation du cadre juridique de l'exercice de l'activité taxi ;

B- soumis ledit texte à l'examen de nos conseils juridiques.

V-A – Projet de Loi 36

Perceptions et attentes de la profession

Dans leurs réponses, les avis des personnes et organisations professionnelles consultées divergent;

- Pour moitié, il est considéré que le projet vise effectivement à permettre d'autoriser l'entrée sur le marché québécois de concurrents ne répondant pas aux conditions légales d'exercice de la profession de taxi; à l'appui de leur avis ces répondants arguent d'un possible «résultat» du «lobbying» actif et les contacts réitérés entre les représentants de Uber au Québec et de nombreux responsables et décideurs politiques et administratifs des différents paliers de gouvernement;
- Pour l'autre moitié des répondants, considèrent que l'article 11 vise essentiellement à autoriser deux projets : le projet Taxelco et le projet de véhicules électriques en libre-service récemment annoncé par la Ville de Montréal.
- Les deux parties s'accordent cependant sur le fait que la formulation de l'article 11 peut introduire un certain nombre de risques, et que cette formulation gagnerait à être plus précise et contenir des mesures de «balisage» de la prérogative discrétionnaire confiée au Ministre.
- Les deux parties sont également d'avis que le texte ne répond pas aux attentes de l'industrie du taxi telle que définies et résumées aux alinéas 1, 2 et 3 du paragraphe IV du présent mémoire.

Ces attentes sont contenues, en détail, en annexe 2 du présent document.

V-B – Projet de Loi 36

Avis juridique

Parallèlement à la consultation des professionnels, le CPCDIT a sollicité de ses conseils juridiques une opinion préliminaire devant fournir une réponse à la question suivante : Le nouvel article 89.1 de la LCSTT, proposé le 12 mai 2015 par M. le ministre des transports à l'art. 11 du projet de loi no .36 de la 1er session de la 41e législature, pourrait-il être utilisé pour rendre légaux les services dispensés par UBER ET UBER X ?

La réponse suivante nous a été fournie :

«De notre opinion, le texte proposé de l'art. 89.1 LCSTT donne le pouvoir au ministre des transports (sans intervention de l'Assemblée Nationale puisqu'il s'agit d'un arrêté ministériel) de décider, en instaurant un projet pilote d'une durée maximale de 5 ans (3 ans plus une prolongation possible de 2 ans), de permettre à une personne (donc, n'importe qui, étant entendu que dans son sens légal le mot "personne" réfère autant à un individu qu'à une société) ou à un organisme (c'est-à-dire "un ensemble organisé" ou une "organisation", donc n'importe qui de structuré) d'offrir un service (puisque'il n'y a pas de définition du mot "service" l'on peut légitimement croire qu'une application mobile de mise en contact d'utilisateurs avec des conducteurs pourrait, a priori, être un tel service) qui, en dehors du projet pilote, serait illégal en vertu de la LCSTT ou de ses règlements .

Selon le texte actuel, force est donc de répondre OUI à la question posée.»

V-C – Projet de Loi 36

Conclusions et recommandations

La convergence des avis des professionnels du secteur et de nos conseils juridiques ont amené le Conseil d'administration du CPCDIT, position entérinée par notre Congrès annuel et notre assemblée générale statutaires, réunis à Lévis, respectivement les 29 et 30 mai 2015, à recommander l'introduction d'amendements au texte de l'article 11 du projet de loi 36 :

- 1- Baliser l'exercice des prérogatives dévolues au ministre du transport
 - a- en conditionnant l'autorisation de tout projet pilote, par la conformité obligatoire du projet considéré aux lois et règlements en vigueur au Québec;

- b- en introduction une consultation des représentants de l'industrie sur tout projet pilote dont l'autorisation est envisagée; le ministre gardant toute latitude de passer outre ces avis s'il les considère non justifiés ou non fondés.

Ces deux propositions, outre d'évacuer les inquiétudes de l'industrie du taxi sur d'éventuels effets indésirables de la formulation actuelle de l'article 11, sont également de nature à empêcher toute personne ou organisation animées de mauvaises intentions, d'extirper de précédents créés par une application, à des personnes ou entreprise de bonne foi, des dérogations rendues possibles par cet article.

- 2- Amender l'article sanctionnant le transport illégal en augmentant substantiellement le montant des amendes, la durée de saisie des véhicules et en appliquant des points d'inaptitude ou même la suspension du permis de conduire du chauffeur fautif; ce qui permettra de mettre un terme aux pratiques (paiement de l'amende par un tiers; location d'un véhicule en attendant la libération du véhicule saisi etc.) qui vident les sanctions infligées de tout effet.
- 3- Introduire un article, ou un alinéa à l'article 11, dévoluant au ministre la prérogative par décret, par arrêté ou par règlement, toute mesure répondant aux attentes formulées par l'industrie du taxi et jugée nécessaire à sa modernisation et à son développement, après consultation des représentants de l'industrie.

Par ces propositions, élaborées au mieux de nos connaissances et en toute bonne foi, le CPCDIT souhaite avoir apporté une contribution utile à la démarche de développement du secteur du transport de personnes, notamment par taxi, et servir au mieux, comme le taxi le fait depuis bientôt 120 ans, les besoins, attentes et désirs des québécoises et des québécois, usagers du taxi pour des besoins ordinaires ou des besoins spéciaux.

Annexe 1

Portrait chiffré de l'industrie québécoise du taxi

Le capital de l'industrie québécoise du Taxi

Éléments du capital	nombre	valeur moyenne	total
Permis	8500	180 000 \$	1 530 000 000 \$
Véhicules	11000	25 000 \$	2 750 000 000 \$
Compagnies intermédiaires	50	2 500 000 \$	125 000 000 \$
Total			4 405 000 000 \$

Évolution de la valeur des permis

Années	2000	2013	2015 (évaluation)
Valeur unitaire	220 000 \$	180 000 \$	120 000 \$
Total	1 870 000 000 \$	1 530 000 000 \$	1 020 000 000 \$

Les emplois directs dans l'industrie québécoise du taxi *

Activité	nombre d'emplois
Chauffeurs propriétaires	5 500
Chauffeurs salariés	15 000
Sociétés intermédiaires	1 200
Prestataires de services	1 000
Total	22 700

*À ce total, il convient d'ajouter un nombre évalué à quelques 3000 emplois indirects dans les administrations, institutions financières et entreprises de service.

Annexe 1-A

Estimation des effets de la concurrence illégale sur l'industrie québécoise du taxi

Perte en Chiffre d'affaires*

Années	2013	2015	Variation
Chiffre d'affaires	940 000 000 \$	564 000 000 \$	- 376 000 000 \$

*Ces estimations sont basées sur l'objectif annoncé de Uber de capter 40 % du chiffre d'affaires de l'industrie québécoise du taxi. La situation pourrait être encore plus grave sachant, à titre de comparaison, qu'à Los Angeles, une année seulement après l'entrée en opération de Uber, une baisse de 80% du chiffre d'affaires de l'industrie du taxi a été constatée).

Pertes en capital

Années	2013	2015	Variation
Permis	1 530 000 000 \$	1 020 000 000 \$	- 510 000 000 \$
Véhicules	2 750 000 000 \$	1 650 000 000 \$	- 1 100 000 000 \$
C ^{ies} intermédiaires	125 000 000 \$	65 000 000 \$	- 60 000 000 \$
Total	4 405 000 000 \$	2 798 000 000 \$	-1 670 000 000 \$

Pertes d'emploi⁽¹⁾

Activité	2013	2015	Variation
Chauffeurs propriétaires	5 500	4 500	- 1 000
Chauffeurs salariés	15 000	7 500	- 7 500
Sociétés intermédiaires	1 200	400	- 800
Prestataires de services	1 000	200	- 800
Total	22 700	12 600	- 10 100*

¹⁾ Pertes d'emploi résultant notamment de faillites de chauffeurs-proprétaires, compagnies intermédiaires et prestataires de services spécialisés.

*À ce total, il convient d'ajouter un nombre non évalué emplois indirects dans les administrations, institutions financières et entreprises de service.

Annexe 2

Liste des attentes de nature légale et réglementaires de l'industrie québécoise du taxi

Améliorations apportées à l'industrie du taxi dans les dernières années.

1. Système GPS dans toutes les voitures (on peut suivre chaque voiture en temps réel et aussi l'historique des routes).
2. Système informatisé dans toutes les voitures (toutes commandes de taxi envoyées par réseaux cellulaires à des tablettes).
3. Paiement électronique dans toutes les voitures (carte de crédit ou débit) incluant imprimantes pour reçu.
4. Application mobile - le client peut commander un taxi avec son téléphone intelligent (et d'ici un mois des compagnies intermédiaires vont aussi offrir le paiement par carte de crédit et l'évaluation du chauffeur et de son véhicule directement sur l'application mobile).
5. Site internet évolué, les clients peuvent vérifier le coût de leur trajet (estimation de route) peuvent commander un taxi, peuvent laisser des commentaires négatifs ou positifs et peuvent vérifier les objets perdus sur notre site internet.
6. Publicité sur les toîts des voitures.
7. Uniformisation des lanternons.
8. Développement des coupons Cool taxi.
9. Boutons de panique pour la sécurité des chauffeurs.
10. Rajeunissements des véhicules de la flotte.

Lois et règlements pour améliorer l'industrie de taxi.

1. Regroupement des taxis indépendants (A-11) que ça soit un intermédiaire ou plusieurs intermédiaires.

2. Obliger l'ensemble des véhicules, incluant les indépendants d'accepter le paiement électronique de carte de crédit et débits sous peine de sanctions.
3. Installer des caméras dans toutes les voitures.
4. Autoriser la publicité à l'intérieur des véhicules.
5. Prime de nuit pour chauffeur de nuit.
6. Application mobile universelle pour les véhicules affiliés à une compagnie intermédiaire.
7. Offrir le Wi-Fi dans toutes les voitures.
8. Renforcer la loi sur le transport illégal.

Demander aux autorités gouvernementales de changer les amendes à la Loi pour les rendre plus sévères tel que le jugement rendu en Allemagne le 18 mars 2015 qui prévoit une amende de 250 000 euro (265 000 \$ can) pour chaque violation de la Loi pour le service UBER X.

Pénaliser les chauffeurs illégaux fautifs par points d'inaptitude ou suspension du permis de conduire pour mettre fin au contournement de la loi opéré par exemple par la compagnie Uber qui paye les amendes à la place des chauffeurs fautifs, qui peuvent en attendant la libération de leur voiture, louer des véhicules et continuer ainsi leur action illégale.

Il faut aussi prendre exemple sur la province de la Colombie-Britannique qui a banni Uber X et avec Vancouver qui ont développé entre autre, une application unique pour les 4 compagnies de taxi et le Wi-Fi dans tous les taxis.

À notre avis, il faut que le gouvernement se positionne clairement entre l'interdiction d'UBER X ou la dérèglementation, il n'y a de place pour quelque chose entre les deux !

1-Par voie règlementaire obliger toutes les voitures Taxi de Montréal d'accepter les paiements électronique (Visa-Master- Card et Interac).

2- Généraliser la réception des appels sur une tablette reliée à l'auto, comme c'est déjà le cas pour les compagnies intermédiaires, afin de valoriser le permis et mieux assurer la sécurité des chauffeurs et celle de ses passagers.

3- Par voie réglementaire obliger les indépendants à être relié à un intermédiaire reconnu par le bureau du taxi ou à se constituer en compagnie intermédiaire.

4- Être muni d'une caméra vidéo pour accroître la sécurité dans son véhicule et éliminer la criminalité.

Projet de loi no 36 – Création unilatérale de projets pilotes par arrêté ministériel

L'industrie du taxi de Québec demande fermement et unanimement **le retrait de l'article 11** du projet de loi no 36. Cette demande se fait pour deux raisons claires.

Tout d'abord, l'article en question permet au ministre des Transports de rendre légal tout transport illégal, à titre de projet pilote, pour une durée pouvant aller jusqu'à cinq ans. Nous sommes d'avis que si Uber et ses acolytes sont rendus légaux, même à titre « temporaire », le gouvernement et ses fonctionnaires seront incapables de remettre le couvercle sur la marmite par la suite. Il sera impossible de refermer cette brèche. Le mal sera fait et ce sont les organisations de taxi qui feront directement les frais. D'ailleurs, nous sommes d'avis que le jour même où cet article de loi est adopté, la valeur des permis pourrait se mettre immédiatement à chuter.

Ensuite, nous croyons que l'article en question est particulièrement vague sur son objet et son application. En bref, il suffit que le ministre des Transports, actuel ou futur, ait l'idée d'un projet pilote dans le domaine du taxi, peu importe ce que c'est, et il n'a pas à consulter. Il peut aller de l'avant, peu importe les enjeux et les acteurs impliqués. Selon nous, les bonnes lois ciblent des mesures concrètes et elles ne sont surtout pas un fourre-tout imprévisible. L'article 11 ressemble beaucoup à un fourre-tout.

L'industrie du taxi de Québec demande qu'on augmente de façon substantielle le nombre de contrôleurs routiers, aussi bien pour punir les chauffeurs illégaux que pour contrôler les chauffeurs de taxi. Le laxisme actuel sert aussi bien Uber et que les mauvais chauffeurs de taxi.

Nous croyons que les effectifs actuels devraient être multipliés par trois. Nous souhaitons avoir des contrôleurs routiers dédiés exclusivement à l'industrie du taxi et au transport de personnes.

Nous demandons aussi que les pénalités reliées aux saisies et aux amendes soient augmentées envers les chauffeurs illégaux. Les sanctions actuelles ne sont pas assez dissuasives. De plus, nous voulons qu'un récidiviste soit considéré comme tel dès qu'il est arrêté par le contrôle routier lors d'une deuxième infraction. Dans le contexte actuel, il n'est considéré comme un récidiviste que lorsqu'il a été trouvé coupable deux fois. La démonstration juridique de sa culpabilité peut prendre plus d'un an, année pendant laquelle il continue de conduire illégalement sans subir les sanctions d'un récidiviste.

Nous demandons aussi à la province de forcer les chauffeurs non affiliés à une centrale de répartition de se regrouper sous une bannière. Trop souvent, ceux qu'on appelle les « indépendants » représentent les cas les plus problématiques, qui nous font tous mal paraître. Nous croyons que quiconque veut répartir (dispatch) des appels de taxi, que ce soit par iPhone ou par téléphone, doit avoir un permis d'intermédiaire. De cette façon, un comité de discipline sera nécessaire pour répartir des appels et même les indépendants seraient soumis à un comité de discipline.

Enfin, nous croyons que l'industrie du taxi devrait être régie par **une association professionnelle obligatoire**, à mi-chemin entre l'ordre professionnel et l'association volontaire. Le plus grand ennemi de l'industrie du taxi n'est pas Uber, ce sont les mauvais chauffeurs, qui font mal paraître tous les autres chauffeurs. Dans une perspective où les organisations veulent se réformer et mieux répondre aux besoins des clients, nous croyons que la mise en place d'une association provinciale obligatoire du taxi est nécessaire, afin de regrouper toutes les entreprises de taxi, permettre la mise en place de meilleurs règlements et de meilleures formations continues. Cette même association pourrait tenir un fichier central sur tous les chauffeurs et l'appréciation des clients à leur endroit. De cette façon, les mauvais chauffeurs ne pourraient pas se cacher derrière un anonymat qui dessert ultimement le client.

Cette même association pourrait avoir des règles strictes et uniformes pour tous les chauffeurs, accompagnées d'un comité de discipline. Par exemple, l'association provinciale pourrait faire respecter un code vestimentaire de base.

Formation des chauffeurs

De trop grands pans de la formation actuelle des chauffeurs se concentrent sur la toponymie et l'orientation dans l'espace. De nos jours, avec les GPS, cet aspect précis de la formation est moins nécessaire qu'autrefois. Il serait d'ailleurs pertinent d'inclure les tablettes électroniques dans la formation de base, puisqu'elles font dorénavant partie du travail quotidien.

La formation est particulièrement déficiente sur le service à la clientèle. Les chauffeurs de taxi ne sont pas des chauffeurs de semi-remorques. Ils ne transportent ni du bétail ni des cannes de petits pois. Ils transportent des personnes, mieux, des clients. Trop de chauffeurs ne se concentrent que sur l'argent, en oubliant la courtoisie la plus élémentaire.

Nous croyons que la formation doit mieux refléter cet aspect fondamental du taxi : l'interaction avec le public. Dans la même veine, une trop grande partie de la formation se fait dans une salle de classe. Beaucoup d'aspects du taxi ne s'enseignent pas dans ce contexte trop académique.

Nous proposons que la formation des chauffeurs de taxi se termine par un stage en entreprise. Pendant cette période de stage, l'étudiant pourrait être parrainé par un chauffeur d'expérience. Au terme de ce passage en entreprise, le parrain pourrait faire un rapport verbal ou écrit quant aux aptitudes de la recrue concernée. Cet encadrement permettrait d'éliminer les mauvais éléments d'entrée de jeu et aussi d'orienter au départ les nouveaux chauffeurs vers les meilleures pratiques dans le domaine du taxi.

Selon nous, pour financer ces aspects de formation, il suffirait que 1 % des frais payés à la province par les propriétaires de taxi leur soit accordé à titre de crédit de formation. Cela devrait suffire. Il serait aussi avisé que les chauffeurs qui payent pour recevoir une formation puissent bénéficier d'un crédit d'impôt.

Subventionner le taxi vert et collectif

Nous croyons que les Québécois ont à coeur l'environnement. Une façon pour le taxi d'être plus vert est de se tourner vers les voitures hybrides/électriques et le taxi collectif.

Nous aimerions que la province subventionne l'achat de taxis hybrides/électriques, afin de rendre la transition plus facile, plus rentable.

Amélioration de l'image de marque

Dans un contexte non gouvernemental et pour démontrer sa bonne volonté, l'industrie du taxi de Québec annonce ici son désir d'améliorer son image de marque.

Les grandes organisations de taxi de Québec sont prêtes à identifier de façon uniforme tous les taxis dans la capitale, afin de contribuer à une uniformité. Deux projets sont à l'étude. Soit l'application d'un décalque (collant) unique pour tous les taxis ou le choix



d'une couleur unique pour toutes les voitures. Les démarches ne sont pas totalement arrêtées sur un choix.

L'industrie du taxi de Québec entend aussi multiplier les ententes de partenariats avec les commerces et institutions de Québec. Il est clair qu'Uber tente de légitimiser son entreprise illégale en s'associant à des projets légitimes. En créant des partenariats avec des clauses d'exclusivité, nous couperons l'herbe sous le pied d'Uber.