

Position du Regroupement des propriétaires de taxis de la Capitale (RPTC) concernant l'article 11 du Projet de loi no 36

présenté
par

M. Hamid Nadji

dans le cadre
des

Consultations particulières

tenues par
la

Commission des transports et de l'environnement
Assemblée Nationale du Québec

I. Présentation

Monsieur le président,
Messieurs les députés,
Distingués membres de cette commission,

Je m'appelle Hamid Nadji, je suis propriétaire de taxi et président du Regroupement des propriétaires de taxis de la Capitale (le RPTC). Je m'adresse à vous aujourd'hui à titre de représentant des intérêts et positions de ce regroupement.

Créé récemment, le RPTC est un organisme à but non lucratif dont le mandat est de donner de l'information à la population, de défendre les droits des professionnels de l'industrie du taxi de la région de la Capitale, et de veiller à ce que la sécurité et la qualité du transport offert soient maximales. Il va sans dire que le RPTC se fait ici le porte-parole de ses membres et l'allié de tous les intervenants de l'industrie du taxi, une industrie très inquiète par les temps qui courent, et fortement désireuse de participer par le biais de ses représentants aux discussions entourant le Projet de loi n° 36.

II. Exposé général

Les présentes consultations — particulièrement importantes pour notre industrie — nous donnent l'occasion de saluer d'entrée de jeu les initiatives du ministre des Transports, M. Robert Poëti, et les efforts de son ministère afin de rendre les services de transport de personnes plus efficaces, plus modernes et mieux adaptés aux réalités de la société d'aujourd'hui. Nous regroupons des travailleurs et des entrepreneurs œuvrant en toute légalité, qui sont tournés vers l'avenir et qui ont confiance en la démocratie. Le RPTC est ouvert à tout changement qui est équitable.

Depuis quelques mois, cependant, nous nous sommes vus forcés de prendre un ton ferme et critique, et d'adopter une attitude défensive à la suite de l'arrivée d'un nouveau joueur, illégal, dans l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile. La position du RPTC, et celle de l'industrie du taxi en général, a toujours été la même, cohérente et honnête, face aux activités de tout service de transport de cette nature :

- les travailleurs légaux du taxi subissent une concurrence malsaine et déloyale de la part des transporteurs illégaux, ce qui leur porte préjudice, sans compter que ces organisations profitent d'un passe-droit fiscal et mettent à risque la sécurité des personnes en se soustrayant aux normes s'appliquant aux véhicules servant au transport de personnes.

D'ailleurs, le ministre Poëti a confirmé plusieurs fois, par des correspondances écrites et des déclarations aux médias, que toute personne qui contrevient aux règles de la Loi concernant les services de transports par taxi commet une infraction, et les nouvelles entreprises ou les individus effectuant du transport rémunéré de personnes par l'entremise de moyens technologiques n'y échappent pas.

Nos demandes dans le dossier du transport illégal de personnes sont connues, les journalistes les ont relayées, les dirigeants gouvernementaux concernés en ont été avisés. Nos protestations et nos manifestations publiques ont également été couvertes par les médias. Cela dit, un concurrent illégal poursuit toujours son expansion en sol québécois. J'y reviendrai sommairement plus loin.

Avant d'aborder le point central de mon exposé, à savoir la position du RPTC concernant le Projet de loi n° 36, permettez-moi de faire un autre commentaire qui traduit à la fois la déception et l'incrédulité de nos membres à l'endroit de certaines façons de faire du Gouvernement dans ce dossier.

Nous trouvons pour le moins troublant, d'une part, de noter dans la liste des participants à la présente consultation publique nul autre que ÜberX ! Dois-je rappeler que « Über Québec » n'est enregistré ni au Québec ni au Canada ; que cette

organisation n'a aucun numéro de téléphone, adresse et local ici ; qu'il s'agit d'une organisation illégale et qualifiée d'illégale par le ministre des Transports lui-même ? Oui, messieurs les députés, nous jugeons inconvenant le fait que des représentants d'une organisation qui ne respecte pas les lois en vigueur, votées démocratiquement, soient invités à donner leur point de vue en cette enceinte. C'est prêter à Uber une légitimité indue.

D'autre part, il nous a été tout aussi désagréable d'apprendre qu'un projet de loi visant à modifier diverses dispositions législatives concernant le transport collectif, notamment la Loi concernant les services de transport par taxi, venait d'être déposé, et ce à notre plus grand étonnement. En fait, le dépôt du Projet de loi n° 36 nous a pris par surprise. Jamais n'avons-nous été invités à collaborer, de près ou de loin, à sa préparation, un comble en quelque sorte puisqu'une des problématiques qu'il induit à l'article 11, comme nous le verrons à l'instant, nous concerne au premier chef. En somme, pendant que nous demandions en vain une audience auprès du ministre des Transports pour qu'il prenne pleinement la mesure de l'injustice frappant l'industrie du taxi à Québec du fait des opérations prohibées (mais très partiellement sanctionnées) d'un concurrent illégal, le ministère concoctait un projet de loi en faisant l'économie de nous consulter.

Notre position sur le Projet de loi n° 36

Dans sa forme actuelle, le Projet de loi n° 36 ne nous satisfait pas. Nous nous y opposons essentiellement en raison de l'article 11 qui concerne la Loi des services de transport par taxi, laquelle loi serait dès lors modifiée par l'insertion de l'article 89.1.

Par cet ajout, le ministre des Transports pourrait [je cite] « 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 ». En substance, si je résume la suite, le ministre pourrait à des fins d'expérimentation décider des nouvelles règles à suivre en ce qui a trait à la sécurité des usagers et à la qualité des services offerts et, de manière particulière, il pourrait édicter de nouvelles règles applicables aux services

d'intermédiaires pour le transport rémunéré de personnes par automobile . Dans le cadre de ces projets pouvant durer jusqu'à cinq ans, le ministre pourrait en outre donner l'autorisation à toute personne ou tout organisme d'offrir ses services, et ce, en fonction de normes et de règles « différentes de celles prévues par la présente loi et ses règlements ».

Le RPTC demande le retrait pur et simple de l'article 11 du Projet de loi n° 36 pour les raisons suivantes :

- Le RPTC ni aucune autre association de taxis n'ont été consultés durant la phase préparatoire de ce projet de loi (de son article 11 en l'occurrence); ce qui nous semble un non-sens.
- L'article 11 donne au ministre des Transports un pouvoir discrétionnaire trop important. Parfois les intentions sont bonnes, les expériences instructives, mais dans la vie réelle les conséquences ou les effets « secondaires » peuvent être désastreux. Par le biais de l'article 11, il suffirait que l'actuel ministre des Transports (ou son successeur) ait l'idée d'un projet pilote à tester dans l'industrie du taxi pour que celui-là soit mis en vigueur, et ce peu importe sa nature, son ampleur, ses impacts. Le ministre ne serait pas tenu de consulter les représentants ou les travailleurs du taxi au préalable. Une possibilité que nous refusons de considérer.
- L'article 11 est vague quant à son objet et son application. Si le ministre « peut, en tout temps, modifier un projet pilote ou y mettre fin », il n'y a rien qui précise dans quelle direction vont aller ces projets ni quels sont leur but, leur cohérence, leur marge exploratoire. Techniquement, cet article pourrait par exemple permettre au ministre des Transports de rendre temporairement légal, aux fins d'étude, tout transport illégal de personnes.
- Il y a là un risque que le RPTC ne peut accepter. Imaginons qu'un transporteur illégal comme Uber soit intégré à l'offre légale de services de transport rémunéré de personnes par automobile. Comment le gouvernement et ses fonctionnaires pourront-ils après trois ou cinq ans d'opération de ces « autres joueurs » faire cesser leurs activités, remettre le couvercle sur la marmite et convaincre leurs usagers que tout s'arrête là ? L'article 11 risque d'ouvrir une brèche que nous

croyons impossible à colmater, d'ouvrir une boîte de Pandore dont un des maux est non seulement la baisse drastique de la valeur des permis de taxi, mais aussi l'incubation d'un modèle de déréglementation malsaine pour plusieurs secteurs industriels et commerciaux, une régression sociale aux retombées déstabilisatrices.

Le RPTC n'est pas contre les mesures d'amélioration des services de transport de personnes, de la sécurité, de l'efficacité. Au contraire, nous serions heureux d'apporter nos idées et notre contribution à tout projet porteur, équitable et innovant, que ce soit l'intégration de voitures électriques à nos flottes, l'installation de caméras, l'uniformisation de la couleur des véhicules, l'amélioration de la formation des chauffeurs, l'établissement de règles concernant les heures de conduites et de repos des chauffeurs, etc.

D'ailleurs, nous faisons preuve d'innovation et nous avons amélioré la qualité du service aux clients. En effet, depuis une dizaine d'années déjà, 98% des taxis de la région de la Capitale nationale acceptent le paiement électronique des courses. Nous avons pris le virage vert avec une flotte composée à plus de 50% de véhicules hybrides; l'âge moyen de nos véhicules est de trois ans et tous sont munis d'un système de répartition par GPS. Une application mobile pour téléphone intelligent a en outre été mise à la disposition des usagers, laquelle couvre tout le territoire de la capitale avec ses deux rives. Tous ces changements, j'insiste sur ce point, ont été faits dans le respect des lois et de la réglementation en vigueur. Nous sommes conscients que les règles et les normes contribuent fortement à augmenter la sécurité des usagers et à assurer la fiabilité et la qualité du service.

Or, compte tenu de la situation actuelle où un géant milliardaire (Über) fait fie, voire se moque partout des lois établies régissant l'industrie du taxi (dont les nôtres), nous nous serions attendus à ce que le ministre des Transports commence par imposer des mesures claires pour stabiliser l'industrie. Et cette base solide, selon nous, elle aurait dû prendre la forme d'un projet de loi ayant permis notamment et prioritairement de

sanctionner sévèrement et efficacement tous les individus ou organisations qui font illégalement du transport rémunéré de personnes par automobile.

En terminant, distingués membres de cette commission, permettez-moi de rappeler ce qui nous motive et ce en quoi nous croyons au RPTC :

- nous sommes ouverts à l'amélioration continue du service de taxi;
- nous sommes prêts à collaborer avec les instances concernées et à apporter des idées constructives;
- nous souhaitons à nouveau être entendus et être consultés par les intervenants gouvernementaux;
- nous allons continuer d'innover dans le respect des lois en vigueur;
- nous nous engageons à appuyer tous changements légaux qui sont dans l'intérêt à la fois des usagers du taxi et des professionnels de notre industrie.

Merci de votre attention.

Le RPTC est actif à Québec, Sainte-Foy, Charlesbourg, Beauport, Val-Bélair, Lévis, Saint-Romuald et Charny.