

Mémoire présenté
par M. André Sylvestre
à la Commission Parlementaire
de Février / mars 2016
concernant le transport rémunéré de personnes
présidée par
M. Pierre Reid

M. Le Président, M. Le Ministre, Honorables membres de cette commission parlementaire, Mesdames et Messieurs,

Il m'apparaît important de vous donner quelques informations me concernant pour mieux juger de la pertinence de mon propos.

Détenteur d'un permis de chauffeur de taxi de 1976 à 1998, titulaire d'un permis de taxi A-11 de 1983 à 1995, membre fondateur du groupe pro-2000 en 1984, membre fondateur du plan de rachat de permis en 1985 et secrétaire exécutif de la Ligue de taxis de Montréal sous la bannière Pro-2000 de 1986 à 1994.

Avant toute chose, il m'apparaît également important de faire un survol rapide des événements qui ont marqués la période de 1984 à 1994 pendant laquelle j'ai participé activement, en tant que représentant des titulaires de permis de taxis dans l'agglomération 11. Ces événements devraient mieux faire comprendre les conséquences des enjeux d'aujourd'hui.

Pourquoi la plupart des permis de taxis n'ont-ils pas été émis par la CTQ ? Tout simplement, parce qu'à une certaine époque, leur émission relevait des autorités municipales. Plus tard, la CTQ n'a fait que les renouveler dans la plupart des cas.

Lors de la création de la CUM au début des années 70, certaines municipalités, victimes d'un débordement de générosité, ont émis des permis de taxi sans tenir compte d'un équilibre entre l'offre et la demande de service. Un geste irresponsable qui a encore des conséquences aujourd'hui. À ville St-Michel seulement, il y avait plus de 500 permis d'émis pour une population d'à peine 10,000 habitants soit un ratio de 1 permis par 20 habitants aussi incroyable que cela puisse paraître. Qui a profité de cette manne ? Ceux à qui ils ont été émis avant la naissance officielle de la défunte Communauté Urbaine de Montréal (CUM). Le plan d'action de la CUM, eu égard à l'industrie du taxi, était connu des municipalités et certains élus municipaux en ont profité. Aujourd'hui on appellerait ça un délit d'initié mais dans le temps ça ne se passait pas comme ça et l'industrie du taxi en a fait les frais. La valeur de ces permis est alors passée du prix de leur émission qui tournait autour de 50 \$ à environ 5000 \$ sur le marché selon l'offre et la demande à cette époque.

Une somme importante dans ces années là. Est-il nécessaire de dire qu'avant l'avènement de la CUM, pour survivre ces taxis devaient pirater des clients dans les territoires environnants, notamment à Montréal ou il y avait un important « Night Life ».

Avec la création de la CUM, trois agglomérations ont vu le jour sur le territoire de l'île de Montréal. À savoir : Est (Agglomération A-5) Montréal (agglomération A-11) et Ouest (agglomération A-12). Tout cela a créé un sérieux problème dans l'agglomération A-11 parce que l'mission préalable et injustifiée de permis dans les villes nouvellement annexées à Montréal, on parle ici entre-autre, de St-Michel, Verdun / Ville Émard, Lasalle, Ville St-Pierre, Ville St-Laurent est venu gonfler démesurément le nombre de permis alors en circulation sur le nouveau territoire de Montréal mieux connu aujourd'hui sous le nom d'agglomération A-11. Tout cela a eu pour effet de réduire les revenus des taxis de Montréal qui devaient à ce moment composer avec un nombre

Suite ... / 2

plus important de taxis pour un ratio de clientèle inférieur et un transport en commun en pleine expansion. Je ne parlerai pas du problème généré aux deux aéroports pour un partage équitable des passagers en considération du nombre de permis émis pour chaque agglomération. L'Aéroport a compris depuis longtemps que les habitués de ce lieu sont prêts à vivre avec n'importe quelle contrainte budgétaire et sait profiter de cette manne.

Il ne faut pas oublier de mentionner que le nombre d'automobile par habitant était alors nettement moins important qu'aujourd'hui. Au fil des années, il est devenu évident qu'il y avait beaucoup trop de taxis pour desservir une population au nombre stagnant qui possédait de plus en plus d'automobiles. Ce phénomène a eu pour effet de faire sérieusement chuter la demande. Il ne faut pas oublier de mentionner l'exode vers les banlieues où l'accession à la propriété était facilitée et les heures de pointes pour entrer et sortir de l'île de Montréal moins importante qu'aujourd'hui.

De nombreuses situations fâcheuses ont été engendrées par le manque à gagner des propriétaires et chauffeurs de taxis de l'époque. Les plus vieux se souviendront de l'émeute de 1969 chez Murray Hill alors détenteur d'un permis pour un nombre illimité de limousines avec lesquels cette Entreprise faisait littéralement du taxi sur le territoire et notamment à l'aéroport de Dorval et plus tard à l'aéroport de Mirabel. La tarification n'étant pas réglementée pour ce type de transport leur permettait une compétition déloyale. C'était comme permettre à un marathonien de prendre des stéroïdes et ne pas le permettre aux autres.

1969, marque un malheureux chapitre de notre histoire. Profitant de la grève illégale des policiers de Montréal, une émeute a eu lieu face aux locaux de Murray Hill et c'est la Sûreté du Québec qui a dû intervenir lors de cette émeute. Malheureusement, un policier a été abattu par un tireur en embuscade sur le toit du garage de Murray Hill où avait lieu l'émeute. Le tireur n'a jamais été officiellement identifié mais plusieurs des émeutiers soutiennent, encore aujourd'hui, que le tireur était un employé de Murray Hill qui avait dû mal identifier sa cible. Malgré les films tournés et les nouvelles technologies qui permettraient d'en savoir plus, le mystère demeure. Il faut comprendre que lorsque des gens doivent travailler des heures impossibles pour gagner une maigre pitance pour nourrir une famille, les esprits peuvent s'échauffer et les nerfs sont souvent à fleur de peau. Il n'est pas nécessaire d'en dire plus long sur le sujet. Sauf pour la discipline administrée envers les membres par les intermédiaires. Il y avait plusieurs flottes de taxi à cette époque et la discipline très permissive pour éviter de perdre les cotisations de ces gros joueurs au profit d'un compétiteur. Les flottes ayant disparues cette situation n'a plus cours aujourd'hui. Les intermédiaires semblent beaucoup moins permissives quant à l'administration de leur code de déontologie. Quant aux nouveaux venus dans l'industrie, on doit reconnaître qu'ils ont appris leur métier sur le dos de la population. Il n'y avait pas d'école du taxi dans le temps et l'obtention du permis de chauffeur de taxi n'était qu'une simple formalité. Plusieurs personnes avaient copié les examens de la SAAQ et un immigrant fraîchement débarqué pouvait passer son examen sans maîtriser la langue et encore moins connaître la toponymie du territoire avec les conséquences que vous pouvez facilement imaginer.

Suite ... / 3

Dans le but de redresser la rentabilité de l'industrie, un groupe fondé par feu MM. Gilles Léveillé et Paul Prénovost, conseillés par M. Marcel Côté du groupe Sécour et supporté par de nombreux partisans, a lancé l'idée d'un rachat de permis pour réduire le nombre de permis en vigueur et ainsi améliorer le ratio permis / population et par ricochet la rentabilité per capita. J'ai fait parti de ce groupe baptisé Pro-2000 dont l'objectif était la mise sur pied d'un plan de rachat visant à éliminer 2000 taxis sur le territoire de l'agglomération A-11. Je ne souhaite pas vous ennuyer avec de cette saga. Mais il m'apparaît important de souligner que M. Guy Tardif alors Ministre des Transports ayant compris l'importance d'agir, a fait en sorte que l'industrie réussisse ce tour de force avec la complicité de son Ministère. Le plan de rachat mis de l'avant a alors été soumis au vote de l'ensemble des titulaires de permis et 84% de ceux-ci ont voté en sa faveur.

Quelques lois ont dû être amendées pour réussir cette première mondiale laquelle a été, soit dit en passant, copiée par plusieurs villes dans le monde. Aucun des dirigeants du groupe Pro-2000 n'avait l'intention de briguer les suffrages à la Ligue de taxis de Montréal mais, aujourd'hui, je peux dire que les pressions politiques nous y ont contraints. C'était la condition non écrite pour aller de l'avant avec le projet. Je crois que le Gouvernement voulait s'assurer de l'appui de la majorité des titulaires en notre faveur et par ricochet en faveur du plan de rachat. À preuve peu de permis ont été retiré de la circulation avant notre arrivée au pouvoir le 30 novembre 1986 soit environ un an après qu'un nouveau Ministre du Gouvernement Bourassa, M. Marc-Yvan Côté, ait succédé à M. Tardif.

En janvier 1987, les 7 élus de Pro-2000 ont été conviés à une rencontre avec le nouveau Ministre des Transports M. Marc-Yvan Côté. Le groupe ayant été élu avec une écrasante majorité par la plus forte participation de titulaires de permis jamais enregistré pour un tel événement et le nouveau ministre ayant constaté la solidarité et la volonté de l'industrie de se prendre en main a alors mandaté le député de Jeanne-Mance Me Michel Bissonnette pour faire une étude des doléances de l'industrie et de produire un rapport qui allait servir de base à la refonte de la Loi sur le transport par taxis Chap. T-11.1. Pour couper court, je me contenterai de mentionner que Me Bissonnette a produit un rapport baptisé Rapport Bissonnette quelque part au printemps 1987. Ce rapport a été reçu avec enthousiasme par l'ensemble des titulaires de permis de la Province et le Ministre Côté n'a eu d'autre choix que de faire ce qu'il fallait pour que les recommandations du Rapport se traduisent par une Loi favorisant leur mise en application.

L'une des plus importante recommandation de ce rapport était qu'aucun nouveau permis de taxis ne soit émis tant qu'un ratio de 1 permis par 1000 habitants ne soit atteint dans chaque agglomération. À défaut d'une telle disposition dans la loi, le Plan de rachat des permis n'avait plus sa raison d'être. Le Ministre l'avait bien compris et n'a pas hésité un seul instant à l'inclure dans la loi tellement cela allait de soi.

Une autre, parmi les nombreuses recommandations, visait à interdire la location des permis de taxis pour éviter la flambée des prix et la spéculation. La volonté de l'industrie était et devrait toujours être que les permis doivent être exploités par des gens qui ont des intérêts réels dans l'industrie et non par des spéculateurs qui n'ont d'autres intérêts que l'appât du gain. Cette pratique avait trop longtemps eu cours dans l'industrie et il fallait y mettre fin. Aucun Gouvernement ne devrait permettre une telle pratique sans l'accord majoritaire des titulaires de permis dans une agglomération visée. Je ne souhaite pas m'étendre davantage sur le sujet parce que le Rapport Bissonnette l'a largement commenté et que la plupart des arguments qui s'y trouvent sont encore pertinents 29 ans plus tard.

Il m'apparaît important de souligner la sagesse démontrée par Me Bissonnette quant aux recommandations de son rapport. Il faut dire que Me Bissonnette avait été chauffeur de taxi pendant ses études de droit à l'Université. Il avait donc une très bonne idée des difficultés vécues par l'industrie et des changements requis pour redresser la barre de façon à améliorer les recettes et à encadrer l'industrie d'une façon plus civilisée.

Au cours des années qui ont suivies, le plan de rachat s'est adapté aux nouvelles réalités de l'industrie et l'opération s'est terminée en 1990 après le rachat d'un total de 1279 permis. Une opération qui a nécessité un investissement de 27 millions par l'ensemble des titulaires de permis de l'agglomération A-11 à raison de 1000 \$ par année pour chaque permis de taxi en vigueur. Le paiement de cette cotisation était lié au renouvellement annuel du permis de même que la cotisation annuelle votée par les membres des Ligues de taxi en assemblée générale. Ces cotisations des membres permettaient aux Ligues de taxi un revenu suffisant pour représenter les membres à temps plein, du moins à Montréal. Le groupe Pro-2000 au complet a été élu par une forte majorité pendant 3 mandats de 2 ans et 5 membres sur 7 ont été réélus pour un quatrième mandat qui s'est terminé en novembre 1994. Pro-2000 s'était donné pour mission de favoriser l'épanouissement et la prospérité de l'industrie mais jamais à l'encontre de l'intérêt public.

Aucun des membres de Pro-2000 présidé par M. Gilles Léveillé n'a sollicité un cinquième mandat. Moins de quatre ans plus tard, dirigée par des gens, dont la compétence était pour le moins discutable, la Ligue de taxis de Montréal a été mise en tutelle par le Ministère et la Loi amendée de manière à abolir les ligues. En effet, l'obligation de payer une cotisation annuelle aux Ligues de taxis ayant été abolie dans la Loi, celles-ci, faute de ressources financières ont été fermées. Les titulaires de permis n'ayant plus de pouvoir de représentation dans l'industrie, ce qui devait arriver arriva. À défaut d'avoir des représentants dûment mandatés par les membres, les autorités ont dû faire face à des intervenants qui n'avaient pas de mandats clairs en tant que représentants des titulaires et des chauffeurs. Cette situation est le facteur le plus influent quant à la faible croissance économique et technologique de l'industrie au cours de 16 dernières années.

Ne pas permettre à une industrie de diriger sa propre destinée dans un cadre

législatif favorable à ses activités ne peut avoir d'autres effets que de freiner son épanouissement et sa prospérité.

Je me permets de donner quelques exemples pour qu'il n'y ait aucune ambiguïté sur les conséquences du geste posé par l'État. Peu de gens paieraient des impôts si la loi n'imposait pas aux employeurs des retenus à la source et les syndicats auraient toutes les misères du monde à exister pour défendre les intérêts de leurs membres sans la formule Rand. Il en va de même pour les cotisations des syndicats professionnels dont les membres ne pourraient espérer obtenir leur licence d'opération sans avoir acquitté la cotisation à leur Ordre. On parle ici des syndicats professionnels des avocats, des médecins, des médecins spécialistes, des pharmaciens, des infirmières et infirmier, des ingénieurs etc.

La chute de Pro-2000 s'est amorcée en 1992 lorsqu'il a présenté son projet de compteur à carte de crédit pour lequel il avait obtenu l'exclusivité pour l'Amérique du nord et pour lequel le Ministère avait donné son aval à la condition que les membres y soient favorables. On peut dire que ce projet était l'ancêtre de la version contemporaine de Uber mais trop avant-gardiste pour les titulaires qui l'ont rejeté sans même vouloir savoir de quoi il retournait véritablement et les avantages monétaires qui allaient en découler. La différence entre Uber et ce projet, est que les revenus moins les frais d'administrations revenaient à 100% dans les poches des titulaires de permis et des chauffeurs sous forme de fonds de pension au prorata de la participation de chacun des membres. Pro-2000 a depuis longtemps pris responsabilité pour cet échec. J'ai personnellement été impliqué dans l'élaboration de ce projet pendant plus d'un an.

Il s'agissait d'un projet audacieux et très avant-gardiste pour l'époque. Je persiste à croire que l'industrie aurait tout intérêt à ressusciter un tel projet surtout quand j'entends que certaines associations de services conservent un pourcentage de 7 % à 10 % sur chaque transaction de carte de crédit ou que Uber en prend 20 %. Comment peut-on consentir à une telle surcharge quand les profits engendrés pourraient contribuer à la mise sur pied d'un fonds de pension et à plusieurs autres aspects tel le développement technologique. Aussi avant-gardiste qu'il puisse paraître même encore aujourd'hui, sa mise sur pied produirait des résultats que même les plus optimistes ont peine à imaginer. Des sondages avaient révélés une augmentation très conservatrice de 30 % du chiffre d'affaire estimé de l'industrie. Pour mener à bien ce projet on m'avait assigné un MBA à la fois détenteur d'une maîtrise es mathématique.

À l'aide des sondages, nous avons fait des projections très conservatrices sur une période de 20 ans. Aucun fonds de pension sur cette planète n'aurait approché ce que nous avons anticipé. Pour reconfigurer un tel projet il faudrait que la mentalité des titulaires de permis et des chauffeurs ait changé. La plupart des titulaires de permis de l'époque n'avaient pas conscience qu'ils étaient des entrepreneurs. J'ose croire que cette mentalité a changée parce cette lacune a fortement contribué à freiner l'épanouissement et la prospérité de cette industrie. Dommage. Les usagers auraient

grandement bénéficié de ce projet et la hausse des revenus de l'industrie aurait été des plus intéressante pour les vrais travailleurs du taxi. Avec la mise sur pied de ce projet l'industrie se prenait vraiment en main et serait devenue un exemple extraordinaire d'entrepreneuriat.

Le timing était parfait. Les cartes de crédits et de débits remplaçaient de plus en plus l'échange monétaire. Nous étions des pionniers mais nous avons pris le temps de bien mesurer les impacts à tous les égards. Nous étions les premiers au monde à mettre sur pied un tel projet au profit de l'industrie du Taxi. C'était une vision d'avenir qui est encore réalisable aujourd'hui. Ce projet, c'était la version Uber mais légale et respectueuse des lois et règlements en vigueur en plus d'être soucieuse de l'intérêt public. En tant qu'élus, nous avons le devoir de faire de ce projet une réalité, mais nous avons échoué. Nous étions trop avant-gardiste pour une industrie trop conservatrice. Au moins nous avons le mérite de l'avoir essayé. Mais ce qui était évident pour nous ne l'était pas pour l'industrie. Les survivants de cette époque pourraient vous confirmer que ce genre de culture animait tous les représentants de Pro-2000. Peut-être y a-t-il encore aujourd'hui ce genre de leader. Auquel cas, ils auraient intérêt à se manifester parce que le feu est dans la grange et l'enjeu n'est rien de moins que la survie de l'industrie dans sa forme actuelle. À ceci j'ajouterai que La coopérative de taxi de Montréal s'est vue interdire le droit par la cour d'utiliser un système de répartition qui comportait un écran pouvant afficher l'information. Cette nouvelle technologie étant en infraction à l'article 439 du code de la sécurité routière. Dire que l'industrie n'a fait aucun effort pour se moderniser est inexact. Il serait plus réel de dire qu'on a parfois freiné ses ardeurs en ce sens.

Ceci étant dit, voyons maintenant ce qu'il en est des quatre points soulevés pour motiver la tenue de cette commission parlementaire :

1) Le maintien de la responsabilité de l'État pour assurer la sécurité des usages.

À la question : Ces normes devraient-elles être applicables à tout type de transport rémunéré de personnes par automobile ?

Ma réponse est oui. Personne n'est contre la vertu. On parle ici de mesures indispensables dans l'intérêt public.

À la question : Ces normes devraient-elles être plus sévères ou plus souples ?

Ma réponse est qu'elles sont bien assez sévères. Aucune industrie n'est aussi réglementée que le Taxi. Ça suffit. Les taxis vont bientôt tous être munis d'une camera. Chaque transport va être surveillé. Une bonne chose parce que vous allez bientôt constater que les usagers ne sont pas tous beaux et gentils pas plus que certains chauffeurs. On peut reprocher beaucoup de chose à cette industrie mais elle en a aussi beaucoup à reprocher à certains usagers. Ce métier est tout sauf facile. Vous allez bientôt le constater.

À la question : Es-ce qu'une formation devraient être exigée à l'ensemble des conducteurs rémunérés de personnes par automobile ?

Ma réponse est oui. On ne transporte pas des marchandises ici mais des personnes. Le maintien de la formation est souhaitable dans l'intérêt public.

2) L'amélioration des services offerts à la clientèle.

À la question : Comment réviser l'encadrement du transport rémunéré de personnes afin de permettre la compétitivité et, en parallèle, l'amélioration des services ?

Vous pensez que cette industrie manque de compétition ? Assoyez-vous au volant d'un taxi pendant 10 heures et on pourra avoir cette discussion. La compétition est féroce dans cette industrie. Les intermédiaires rivalisent entre elles pour la qualité des services et ont toutes un code de déontologie qu'elles appliquent aux fins de s'assurer de la qualité du service offert à leur clientèle. À cet effet, je vous invite à prendre connaissance, dans une nouvelle unité de temps, de la Loi et de la réglementation en vigueur en plus des codes de déontologie de chacun de ses intermédiaires. Penser aller au-delà du cadre existant et l'appliquer avec rigueur à l'industrie relèverait de la dictature. Pour conclure, je dirais que la modération a bien meilleur goût. L'éducation va aider plus sûrement que la répression.

À la question : Quel devrait être le rôle du gouvernement en matière d'amélioration de la qualité des services, notamment dans le transport adapté ?

Pour ce qui est du transport adapté, je préfère m'abstenir n'étant pas assez au fait de ce volet du transport rémunéré. Pour ce qui est de la qualité des services de taxis je dirais qu'elle se débrouille très bien dans le cadre compétitif actuel. Elle semble désireuse de s'adapter aux nouvelles technologies et si elle néglige de le faire, ce qui ne semble pas être le cas, il faut se donner les moyens pour y parvenir.

À la question : Au-delà de l'amélioration des services, es-ce que le gouvernement devrait s'assurer de la protection du consommateur, notamment en matière de tarification ?

Cela m'apparaît aller de soi. L'uniformité dans la tarification est gage d'une saine compétition en faveur des usagers. Les transporteurs doivent rivaliser entre eux pour s'approprier le plus grand nombre d'usagers possibles et leur fidélisation. À l'opposé, la dérèglementation des tarifs va engendrer une dégradation de la qualité des services. Prenez l'exemple des chauffeurs de Uber. Lors de l'émission Tout Le Monde en parle du 14 février dernier, M. Guillemette de Uber/UberX a reconnu que le revenu horaire moyen des chauffeurs oscillait entre 19 et 22\$. De ce montant, vous devez soustraire toutes les dépenses afférentes à l'utilisation de l'automobile (essence, achat, dépréciation, entretien et réparation, assurance, immatriculation, droits, etc...) et, éventuellement les taxes, l'impôt, les cotisations au RRQ, l'assurance chômage et quoi encore. Partout aux USA la colère des chauffeurs gronde. Ils se plaignent de n'avoir, en bout de ligne, que l'équivalent de 4.66 \$ de l'heure. On est en dessous du seuil de la pauvreté ici. Vous croyez qu'avec de tels revenus la qualité du service va s'améliorer ? C'est votre droit. Mais je pense que c'est le chaos qui nous guette.

Suite ... / 8

Il va de l'intérêt public que les tarifs soient les mêmes pour chaque type de transport rémunérés de personnes. Il m'apparaît inconcevable d'agir autrement.

Lors des audiences j'ai entendu un intervenant se dire en faveur de la modulation des tarifs. C'est un facteur à étudier. Mais j'ai aussi entendu que seuls les intermédiaires devraient pouvoir appliquer ces tarifs particulièrement en période tranquille. Ça ne s'appliquerait pas autrement que sur les appels. Wow! On chasse Uber pour faire la place à un autre. C'est pour des raisons comme ça qu'il est nécessaire que cette industrie ait des représentants élus dignes de ce nom.

3) La mise en place d'un environnement d'affaires équitable.

À la question : Comment le gouvernement doit-il contrôler l'offre en transport ? Doit-il plutôt laisser le libre marché opérer ?

Observez objectivement ce qu'a provoqué la venue de Uber sur le marché mondial. La pagaille, la révolte, la violence, les pertes de revenus et quoi encore. Déréglementez l'industrie et vous allez engendrer le même effet. L'état doit bien mesurer les conséquences de permettre à Uber de s'intégrer à l'extérieur du cadre législatif actuel. Uber veut s'intégrer ? Pas de problème. Il y a des permis à vendre, il peut en acheter et opérer légalement dans le respect de la tarification. Depuis près de 2 ans, toutes les actions entreprises par les autorités n'ont pas réussies à stopper Uber. Même pas à le ralentir. Cette Entreprise défie outrageusement nos lois. Dans sa mentalité, les lois doivent s'adapter à elle, pas le contraire. Cette Entreprise ne semble avoir ni foi ni loi.

Les chauffeurs de taxis vivent de l'espoir que dans sa grande sagesse, l'État prendra des mesures rigoureuses pour stopper Uber. N'allez pas dire à cette industrie que vous ne le ferez pas pour ensuite dire que les gestes posés par les taxis sont inacceptables. Provoquez la ruine de n'importe quelle industrie de cette envergure et allez lui dire après de bien se comporter dans l'intérêt public. Vous m'en direz des nouvelles. Ce que je dis serait vrai dans n'importe quel pays du monde. Vous avez instauré un régime d'austérité pendant deux ans et vous avez eu droit à des manifestations quasi continues. Prenez ces mêmes manifestants et dites leur que vous coupez leur salaire de moitié ou que vous les mettez sur la paille parce que des chômeurs ou des fly by night ont décidé de travailler à la moitié de leur salaire. Je vous laisse imaginer les conséquences.

À la question : Quelles devraient être les actions gouvernementales liées au marché secondaire de la revente de permis de propriétaire de taxi ?

L'État a laissé cours au libre marché, avec raison, depuis près de 50 ans. La Loi permet le nantissement des permis dans des conditions très précises qui sont régies par la CTQ. Plusieurs de ces permis sont hypothéqués pour plusieurs années. S'il fallait qu'on l'interdise, la valeur des permis chuterait dramatiquement. Il y aurait plusieurs faillites et les pertes financières seraient considérables. À cette seule pensée, je suis convaincu que les institutions qui détiennent ces hypothèques doivent trembler. À qui une telle disposition profiterait-elle ? L'objectif du plan de rachat était d'améliorer la

rentabilité et c'est ce qui est arrivé. Nous savions que la valeur des permis allait augmenter et c'était souhaitable pour intéresser la venue de gens sérieux dans cette industrie et c'est ce qui est arrivé. Vous n'avez qu'à observer la qualité des intervenants à cette commission pour confirmer ce fait. Elle n'est pas parfaite cette industrie mais on ne peut certainement pas l'accuser de ne pas prendre des moyens pour s'améliorer.

La valeur du permis et la peur de le voir révoquer contribuent à maintenir un excellent standard de qualité pour les usagers. Agir autrement serait s'exposer à des poursuites et à une dégradation spectaculaire du service. Les recommandations du Rapport Bissonnette nous ont permis de nous débarrasser des indésirables. Y a-t-il des gens encore nostalgiques de cette période de grande noirceur où l'intérêt public était absent ?

À la question : Quelles mesures le gouvernement devrait-il adopter pour faire en sorte que toute forme de transport rémunérée de personnes soient assujetties à des structures d'affaires équitables / similaires ?

Je me contenterai de parler des taxis et de limousines. En 1990 lorsque le gouvernement fédéral a annoncé sa nouvelle taxe sur les produits et services, j'ai personnellement participé avec MM. Gilles Léveillé et André Boulanger ainsi que le président de Blueline Taxi d'Ottawa, aux discussions visant l'application de cette taxe dans notre industrie en considérant que nous avons l'obligation de percevoir cette taxe lorsque notre revenu annuel d'affaire dépassait 30,000 \$ et nous ne l'avions pas lorsque ce revenu était inférieur à 30,000 \$. Si vous croyez qu'il aurait été facile pour un chauffeur de taxi d'imposer à son client cette surcharge sans aucune discussion, je vous invite à l'essayer de jour comme de nuit. Vous imaginez un client qui arrive sur un poste de taxi et qui choisi le dernier taxi d'une ligne parce qu'il ne charge pas la taxe. Ne pas l'imposer directement sur le compteur aurait provoqué des incidents que je n'ose même pas imaginer. Tout le monde a compris que ce serait mission impossible pour les taxis malgré toute notre bonne volonté et nous en aurions fait les frais. Le ministère des transports et la CTQ ont donc fait en sorte que cette taxe soit incluse dans la tarification. L'industrie du taxi est la seule à avoir obtenu une exemption du Fédéral sur le sujet. Il en a été de même pour la TVQ quelques années plus tard et ça na pas changé. La Ligue de taxis de Montréal était tellement impliquée dans ce dossier que des intervenants de partout au Canada nous appelait pour comprendre comment gérer cette situation. Nous avons même eu des appels de territoires aussi éloignés que le Yukon.

Le fait d'avoir une tarification uniforme a pour conséquence de générer une saine compétition entre les transporteurs. Le client ne peut pas choisir un taxi en fonction d'un tarif inférieur. Mais il peut le faire en fonction de la qualité de la flotte d'un intermédiaire, de la bienséance de ses chauffeurs, de la propreté et de la qualité des véhicules qui composent sa flotte, du temps de réponse d'où l'importance de la géolocalisation, de la politesse de la réceptionniste etc... Bref de tout un ensemble de facteurs qui favorisent l'intérêt public. Comparez tout cela à la compétition déloyale de Uber / UberX et la pagaille générée et dites moi qu'il faut permettre ce genre de

compétition sauvage et provoquer la ruine de l'industrie au nom de l'intérêt public. Uber n'a pas développé une nouvelle clientèle il l'a littéralement volée aux taxis et aux limousines. Sa pétition de 50000 noms est de la frime. N'importe qui va être content de payer la moitié du prix d'une course de taxi et signer une telle pétition pour que ça continue. Mais il va prendre un taxi quand Uber va imposer son surge pricing. Tout ça n'a rien à voir avec la qualité du service, ça a à voir avec le prix. Uber peut se le permettre parce que son parc automobile ne lui appartient pas. La grande générosité de Uber se fait sur le dos de ses chauffeurs. Ceux-ci vont se réveiller le jour où, comme chez nos voisins du Sud, ils vont faire leur bilan financier. À cet effet, je me demande combien des 8000 partenaires chauffeurs allégués par Uber sont encore actifs aujourd'hui.

Les tarifs minimum des limousines sont les mêmes à la base pour tous pour ce type de transport. Ils peuvent être supérieurs en fonctions d'un ensemble de facteurs mais pas inférieurs. Leur nombre est contingenté pour les mêmes raisons que le taxi et personne ne semble s'en plaindre.

4) L'émergence de nouveaux modèles d'affaires facilité par l'arrivée de nouvelles technologies.

Je me permets de reproduire votre préambule ici :

L'arrivée de nouvelles technologies, permettant de jumeler des chauffeurs à des clients potentiels, a favorisé le développement de services de transport à l'écart de l'encadrement actuel prévu pour les services de taxis traditionnels. Ces technologies modifient les façons de faire, car elles obligent le paiement électronique pour toutes les transactions, favorisent la qualité des services par la rétroaction du client et fixe le prix d'une course en fonction de l'offre et de la demande.

Il faudrait vraiment m'expliquer comment les nouvelles technologies par le paiement électronique favorisent la qualité des services. C'est une nouvelle façon de payer mais, la qualité des services reste la même.

Soyons clairs ici. La technologie de Uber n'est pas exclusive et déjà l'industrie lui fait compétition mais dans le respect de la tarification actuelle. Ce n'est pas nouveau. Parlez-en aux intermédiaires. Ils sont en affaire et leur intérêt est d'être à la fine pointe de la technologie. Mais cette technologie évolue tellement rapidement qu'il arrive parfois qu'on soit dépassé. Mais cette industrie fait ce qu'il faut pour s'adapter. Quelque soit la technologie, jamais le prix d'une course ne devrait être moindre que celle établie par la CTQ. S'il y a un contrat facilité par les nouvelles technologies, il ne doit pas être inférieur à la tarification minimum prévue par la CTQ. Les tarifs sont accordés dans le but de maintenir un niveau de revenu suffisant pour maintenir une flotte de qualité dans l'intérêt public et pour permettre aux exploitants de vivre décemment. Déréglementer la tarification c'est consentir à semer la pagaille et engendrer une dégradation inévitable de l'industrie qui va mener à sa ruine. Ce n'est pas souhaitable dans l'intérêt public.

Accordez un ou des permis à Uber/UberX en dehors du cadre législatif actuel et on dira avec raison, que **l'État récompense la désobéissance civile et l'évasion fiscale en plus de favoriser une compétition déloyale et la dégradation de l'industrie du Taxi.**

Au fait, il y a un lanternon sur le toit des taxis pour que les usagers et les autorités puissent les identifier facilement. Demandez aux autorités impliquées dans la saisie d'environ 1000 transporteurs illégaux quelles difficultés ils ont rencontrées du fait que ces transporteurs illégaux n'avaient pas de lanternon. Uber /UberX prétend que 450,000 courses ont été effectuées au mois de janvier seulement. Ce faisant, Uber nous indique le nombre d'infractions dont il s'est rendu complice pour le seul mois de janvier. Uber se dénonce lui-même et soutient qu'il doit satisfaire la demande de sa clientèle. Depuis son arrivée en sol québécois, Uber a subi 1000 saisies de véhicules. Combien de ces transporteurs ont été reconnus ou se sont reconnus coupables ? À ma connaissance, **Deux...** Tous les autres font l'objet d'une contestation devant les tribunaux. Un tel comportement est ce qu'il y a de plus méprisant. Uber veut faire la leçon à notre Gouvernement et le forcer à s'adapter à son modèle d'opération. Il n'a même pas la décence de cesser ses activités illégales pendant la tenue de cette commission. **Le message est clair. Il va poursuivre ses activités illégales tant que la Loi ne s'adaptera pas à son modèle d'affaire.** Le mépris n'a pas de limite pour ce citoyen corporatif.

À la question : Le gouvernement doit-il encadrer ces nouvelles technologies dans le domaine du transport rémunéré de personnes ?

Le gouvernement doit prendre toutes les mesures nécessaires qui visent une compétition loyale dans l'intérêt public. Je ne suis pas un spécialiste de l'électronique et il ne m'appartient pas de répondre à cette question. J'espère me tromper en disant cela mais, considérant l'évolution constante de la technologie je doute qu'on parvienne l'encadrer de façon efficace. Le seul cadre législatif efficace, dans la mesure où le gouvernement souhaiterait vraiment stopper le transport illégal sans interdire les nouvelles technologies, serait de procéder à de légères modifications de ses lois comme je l'explique à la question suivante.

À la question : Quelles actions devrait entreprendre le gouvernement afin de favoriser le déploiement de nouvelles technologies en matière de transport rémunéré de personnes par automobile ?

Les mesures suivantes auraient pour résultats de stopper le transport illégal sans interdire les nouvelles technologies :

- a) Faire en sorte qu'un transporteur illégal pris en flagrant délit se voit imposé une amende substantielle et la perte de 15 points de démérites, que son véhicule soit saisi et maintenu à la fourrière tant que le contrevenant n'a pas reconnu sa culpabilité ou qu'un tribunal ne l'ait reconnu coupable. Dans les deux cas, le

véhicule deviendrait la propriété du gouvernement lequel pourrait en disposer à sa guise.

- b) Que le transporteur et, s'il y a lieu, son complice, à savoir celui qui a servi d'intermédiaire entre le client et le chauffeur soit accusé en vertu des articles 21 et 22 du code criminel et que tout le matériel ayant servi à commettre le crime soit saisi tant qu'un tribunal n'aura pas rendu un verdict ou que le contrevenant n'ait pas reconnu sa culpabilité. S'il est coupable, les biens saisis deviendraient la propriété de l'État comme pour ceux qui sont reconnus coupables de braconnage ou ceux dont les biens sont le fruit d'un crime pour lequel ils ont été reconnus coupables.
- c) Permettez à l'industrie de se regrouper sous une forme de bannière qui pourrait ressembler à un syndicat professionnel ou à un syndicat reconnu comme tel. Rendez la cotisation votée par les membres en assemblée générale liée au renouvellement annuel de son permis de taxis ou de son permis de conduire et vous favoriserez ainsi le développement de nouvelles technologies parce qu'une telle disposition pourrait faire partie de la constitution du regroupement formé lequel aurait les fonds nécessaires soit pour son développement, soit pour coordonner les efforts en ce sens.
- d) Appliquez ces mesures de façon rigoureuse, les illégaux disparaîtront et l'industrie pourra se reprendre en main avec l'espoir de jours meilleurs.

Notez que ce n'est pas l'industrie du taxi qui est responsable de tout ce branle-bas. C'est un transporteur illégal qu'il l'est. Doit-on ruiner l'industrie du taxi parce qu'un transporteur sans scrupules, sous prétexte d'une nouvelle technologie, est venu semer la pagaille en piratant impunément un important pourcentage des revenus de l'industrie du taxi ?

L'État va-t-il passer le message qu'il récompense la désobéissance civile et l'évasion fiscale en plus de favoriser une compétition déloyale et la dégradation de l'industrie du Taxi ?

J'ose espérer que dans sa grande sagesse l'État ne pliera pas devant l'arrogance de ce citoyen corporatif indésirable au détriment d'une industrie qui ne le mérite pas.

André Sylvestre

Pièces jointes : Définitions et articles 19, 21 et 22 du Code criminel, article 1457 du Code civil

DÉFINITIONS

MONOPOLE : Situation économique dans laquelle une entreprise a le privilège exclusif de la vente d'un produit ou d'un service. **Réf. Antidote RX**

ENTREPRISE : Unité économique de production de biens ou de services. Entreprise de transport, entreprise de publicité, entreprise agricole. Entreprise privée, publique. **Réf. Antidote RX**

UNITÉ : Caractère de ce qui est un, unique, un seul. **Réf. Antidote RX**

CONTINGENT : Quantité déterminée. **Réf. Antidote RX**

Considérant ces définitions, il est inexact de dire que l'industrie du taxi est en situation de monopole. La locution **industrie du taxi** désigne l'ensemble des titulaires de permis qui compose l'industrie. Il y a environ 8500 taxis sur le sol québécois. Tous ces permis rivalisent entre eux pour une saine compétition dans l'intérêt public. Leur nombre est contingenté pour assurer un équilibre entre l'offre et la demande.

INFRACTION : Violation d'une loi, d'un règlement, d'une convention. **Réf. Antidote RX.**

(Droit) Violation d'une loi de l'État, sanctionnée par une peine. **Réf. Antidote RX**

Article 19 du Code criminel :

19) L'ignorance de la loi chez une personne qui commet une infraction n'excuse pas la perpétration de l'infraction.

Article 21 du Code criminel :

21(1) Participent à une infraction :

- a) quiconque la commet réellement ;
- b) quiconque accomplit ou omet d'accomplir quelque chose en vue d'aider quelqu'un à la commettre ;
- c) quiconque encourage quelqu'un à la commettre.

Suite ... / 2

21(2) Quand deux ou plusieurs personnes forment ensemble le projet de poursuivre une fin illégale et de s'y entraider et que l'une d'entre elles commet une infraction en réalisant cette fin commune, chacune d'elles qui savait ou devait savoir que la réalisation de l'intention commune aurait pour conséquence probable la perpétration de l'infraction, participe à cette infraction.

Article 22 du Code criminel :

22(1) Lorsqu'une personne conseille à une autre personne de participer à une infraction et que cette dernière y participe subséquemment, la personne qui a conseillé participe à cette infraction, même si l'infraction a été commise d'une manière différente de celle qui avait été conseillée.

22(2) Quiconque conseille à une autre personne de participer à une infraction participe à chaque infraction que l'autre commet en conséquence du conseil et qui, d'après ce que savait ou aurait dû savoir celui qui a conseillé, était susceptible d'être commise en conséquence du conseil.

22(3) Pour l'application de la présente loi, **conseiller** s'entend d'amener et d'inciter, et **conseil** s'entend de l'encouragement visant à amener ou à inciter.

Définition de victime dans le Code criminel

Personne contre qui une infraction a ou aurait été perpétrée et qui a ou aurait subi des dommages --- matériels, corporels ou moraux --- ou des pertes économiques par suite de la perpétration ou prétendue perpétration de l'infraction. La présente définition s'entend également pour les articles 672.5, 722 et 745.63, de la personne qui a subi des dommages --- matériels, corporels ou moraux --- ou des pertes économiques par suite de la perpétration d'une infraction contre toute autre personne. (victim) Réf. Code criminel du Québec

Article 1457 du Code civil du Québec Réf. Code civil du Québec

1457. Toute personne a le devoir de respecter les règles de conduite qui, suivant les circonstances, les usages ou la loi, s'imposent à elle, de manière à ne pas causer de préjudice à autrui.

Elle est responsable du préjudice qu'elle cause à autrui et tenue de réparer ce préjudice. Qu'il soit corporel, moral ou matériel.

Elle est aussi tenue, en certains cas, de réparer le préjudice causé à autrui par le fait ou la faute d'une autre personne ou par le fait des biens qu'elle a sous sa garde.