

Mémoire

Par : Hassan Kattoua

(Groupe Taxi partage Montréal)

Pour

La Commission des transports et de
l'environnement

Consultations particulières et auditions
publiques sur le document d'information sur le
transport rémunéré de personnes par
automobile

Hiver 2016

Monsieur le ministre, Chers parlementaires,

Je n'ai jamais imaginé qu'un jour, au Canada et au Québec en particulier et à mon âge, que je devrais mettre une Etoile, un chapeau, un foulard et deux revolvers, jouer le rôle de «Nouveau sheriff en ville » entouré par des cowboys pour confisquer l'arme (cellulaire) d'un « hors loi »(chauffeur d'uberx) qu'il utilise pour voler les « paysans »(chauffeurs de taxi),et pour signaler au « Gouverneur » (M.Couillard), qu'il doit agir face aux illégaux et appliquer la loi au lieu de les encourager dans leurs mission destructive!

<http://www.journaldemontreal.com/2015/09/30/des-chauffeurs-de-taxi-cowboy-volent-le-cellulaire-dun-uberx>

Est-ce qu'on revient dans le far ouest ou à l'époque de l'esclavage ou bien en 1912, à l'époque du Titanic, quand les riches avaient la priorité de monter à bord des bateaux de sauvetages, plutôt que les pauvres?

Peut-être que l'exemple du jour de l'an ou bien l'attentat en Australie a bien montré le vrai visage d'uber. C'est l'argent, et juste l'argent qui compte, sans aucune conscience morale!

Pourquoi on essaie de créer une industrie parallèle à une industrie qui est bien installé et règlementé et qui nourrit des milliers des familles Québécoises pour plaire à une compagnie étrangère qui a pratiqué l'évasion fiscale pour les deux dernières années et qui continue à ne pas respecter nos lois et nos règlements?

Notre industrie ne discrimine pas entre une personne et une autre selon sa capacité de payer, ou son handicap, Nous offrons un service essentiel

Si on commence à tolérer les illégaux pendant deux ans et ensuite s'asseoir avec eux pour les règlementer au nom de la « technologie » et la « popularité », cela envoie un signal dangereux et une invitation à tous ceux qui ont des visés semblables

Exemple : (Taxipanneur, Application Beta disponible)

<http://www.tvanouvelles.ca/2015/12/19/un-depanneur-dans-le-taxi>

<http://www.journaldemontreal.com/2015/12/18/quand-des-taxis-se-changent-en-veritables-depanneurs>

Chers parlementaires,

Est-ce qu'on applique les mêmes règles exigées des chauffeurs de taxi aux chauffeurs uberx afin d'améliorer le service et assurer la sécurité des passagers à bord?

Est-ce que les voitures d'uberx vont être bien visibles comme le taxi qui est identifiable grâce à son lanternon, vignettes, et ces données facilement accessibles par les inspecteurs de bureau de taxi, les policiers, et les contrôleurs routiers ?

Est-ce qu'on laisse les voitures d'uberx stationner gratuitement sur les espaces payés de la ville ou celles de résidents en attendant une course comme ils le font présentement ?

<http://www.standard.co.uk/news/london/uber-drivers-urinating-in-gardens-littering-and-waking-residents-at-530am-in-residential-street-near-a3152256.html>

Et si les chauffeurs d'uberx peuvent stationner n'importe où, où est « l'avantage » de nous réserver les « postes d'attentes »?

Et où est « l'avantage » de nous héler sur la rue lorsque les clients vont localiser et « héler virtuellement » les chauffeurs d'uberx grâce à l'application ou « physiquement » grâce à la pancarte « UBER » qui va être fièrement affiché sur les par-brises de leurs véhicules

Est-ce qu'on va appliquer la loi anti-tabac et la tolérance à l'alcool zéro pour l'ensemble des chauffeurs uberx comme c'est le cas pour les chauffeurs de taxi?

Est-ce qu'on va exiger aux chauffeurs d'uberx d'accepter les cartes de débit par exemple?

Comment on va assurer que le chauffeur ne va pas passer son cellulaire à son frère mineure ou son ami ? Et comment assurer qu'un cellulaire d'uber ne va pas tomber dans les mains d'un agresseur ou d'un criminel?

Pourquoi UBERX est si « populaire » et Non UBER TAXI, qui utilise la même Platform et la même technologie?

1 : PRIX : Moins cher qu'UBER TAXI (Sauf la période de prix modulé) et facilité de paiement (pour la carte de crédit seulement)

2 : Non-respect de la loi d'agglomération : Une seule application pour tout le territoire (Une demande des chauffeurs de taxi qui n'a jamais été accordée)

3 : Des chauffeurs plus jeunes qui ressemblent aux clients dans leurs habitudes et conversations, (l'Age moyen d'un chauffeur de taxi est de 48 ans)

4 : Un peu de « préférence basé sur la race et le statut social », pour ne pas dire le « racisme »

Les Chauffeurs d'uberx sont de toutes races, et des niveaux sociaux. Un banquier ou un agent immobilier pourra facilement enregistrer pour faire « un peu plus » ou juste pour s'amuser et rencontrer les gens, mais ce type de « chauffeurs amateurs » ne va jamais penser à travailler comme chauffeurs de taxi traditionnel, ce métier difficile à temps plein est « la spécialité » des immigrants qui ont moins de chance d'être admis dans certains emplois malgré leurs diplômes et expertises.

5 : l'illusion que les chauffeurs d'uberx sont plus propres que les chauffeurs de taxi

A titre d'exemple, un chauffeur de taxi commence son shift a 5.00 le matin : Vers midi, après avoir embarqué 5 ou 6 clients avec leurs bottes de neiges, et de s'exposer aux éléments sur la route, sa voiture sera moins propre que la voiture d'un chauffeur d'uberx qui vient de sortir faire quelques courses avant ou après son travail principal

6 : Moins des restrictions

- Fumer des cigarettes ou autres (interdit dans les taxis)

- Consommation d'alcool ou drogues (tolérances zéro pour des chauffeurs de taxi et risque de perdre leurs permis qui est leurs job principal)

Le transport illégal

Avant l'arrivée d'uberx, le transport illégal était limité par quelques annonces sur les sites comme kijiji qui ne faisait pas confiance aux usagers

Uberx a ouvert la porte pour des milliers de chauffeurs privés d'échanger leurs numéros de téléphones personnels avec leurs clients et les portiers d'hôtels et appartements

Les illégaux vont toujours essayer de couper le «middle man» que ça soit uber (20%) ou le gouvernement

Les clients d'uberx, ont développés l'habitude de devenir des «complices » dans les pratiques illégales des chauffeurs, et ils vont continuer à aider les chauffeurs pour réduire leurs couts et garder leurs « voyages à rabais » comme c'est le cas depuis le lancement du service

Le Gouvernement, en laissant uberx en fonction, pendant 2 ans, a gravement affaibli notre rentabilité et on va sentir les effets négatifs de la perte de revenus pour des années à venir à cause de cette grave erreur

On a travaillé fort pour nos permis, jours et nuits, dans des conditions extrêmes, ce qui a eu des effets négatives sur nos santé, nos familles, et notre vie social, 12 ou 14 heures par jour, 7 jours sur 7 des fois et peu des vacances pour avoir assez pour payer notre prêt et l'intérêt qui surpassé le 12 % à un certain temps

Le permis de taxi n'est pas un « privilège » mais une « propriété », parce que dans la loi sur le transport, On est connus comme des « propriétaires de taxi »

Il n'est PAS QUESTION de laisser un étranger voler notre travaille et nos fonds de pensions !

UBER doit :

1 : Dédommager les chauffeurs et propriétaires de taxi pour la perte de leurs revenus causées par ses activités illégales d'uberx depuis le lancement de ce service

2 : Se procurer un permis d'intermédiaire en service pour faire une compétition loyale avec les autres compagnies de taxi, comme c'était le cas avec la compagnie « Hailo » et les deux nouveaux joueurs, Hypra Taxi et Teo Taxi qui utilisent aussi des applications

Le marché de transport à Montréal était saturé même avant l'arrivée d'uberx car la ville possède 1000 taxis de plus que la ville de Toronto, et plusieurs options de transport dont les meilleurs dans le monde

Pour cette raison, le modèle illégal d'uberx est rejeté à tous prix, et mais si le gouvernement insiste pour déréglementer l'industrie, le gouvernement et uber seront responsables de rembourser la valeur des permis

La privatisation de transport par taxi

Un projet pilote comme Teo Taxi peut représenter un aspect intéressant pour les chauffeurs non propriétaires et la qualité de service aux clients

Mais ce projet ne représente pas un aspect intéressant pour les propriétaires et les propriétaires/chauffeurs de taxi, surtout dans sa forme actuelle

Un tel projet nécessite le rachat immédiat des permis par le gouvernement qui pourrait ensuite louer les permis à Teo ou un autre joueur (le concept de 1.10\$ et 20ans est totalement rejeté)

Les propriétaires et chauffeurs du taxi ne cachent pas leurs inquiétudes face au « double standard » ou la « carte blanche » qui est donné au projet Teo soit par le gouvernement (Location de permis) ou bien par autres joueurs comme l'aéroport de Montréal (Access à l'aéroport sans tirage et sans cotisation annuel)

<http://journalmetro.com/actualites/montreal/922002/lentente-avec-teo-taxi-et-laeroport-fait-des-mecontents/>

Solutions pour notre industrie

1 : Taxi partage (Application)/ Taxi collectif (stations dédiées), qui vont combattre l'auto solo et réduire l'effet de gaz à effet de serre et qui vont enrichir l'industrie du taxi avec des nouvelles clientèles

2 : Application unique pour tout le territoire du Québec, et annuler les agglomérations pour Montréal (une ville, une agglomération, une application)

3 : Le prix dynamique et des rabais (jour\$) (Soir \$\$) (Nuit, Weekend \$\$\$)

3 : Création d'une association professionnelle obligatoire pour défendre l'intérêt des chauffeurs et propriétaires et centraliser le pouvoir d'achat pour les véhicules, l'assurance, les forfaits cellulaires etc... et la possibilité de créer des garages et de lave auto coopératives

4 : Augmenter considérablement les amendes des transporteurs illégaux et la période de saisie des véhicules et suspension ou même révocations des plaques ou permis

5 : Permettre aux propriétaires de louer leurs permis à un autre chauffeur comme c'est le cas exclusif donné à TEO taxi

6 : Informer les clients sur leurs droits quand ils embarquent dans un taxi

7 : Remplacer la convention de garde par un contrat de location afin de protéger les parties (propriétaire-chauffeur)

8 : Permettre la publicité à l'intérieur et extérieur de voitures taxi pour aider les propriétaires et chauffeurs à augmenter leurs revenus

9 : Réduire les couts chargés par les intermédiaires en service pour le service régulier et adapté incluant les frais sur les cartes de crédit

10 : Régler l'injustice et la corruption dans le tirage de permis à d'aéroport Trudeau et annuler ou réduire le fardeau financier exigé par la direction

Référence sur l'exigence de propriétaires et, ou chauffeurs de taxi :

- Permis de propriétaire de taxi
- Permis de chauffeur.
- Cours de formations initiales (150 heures)
- Cours de renouvellement (2 jours)
- Cours « Ambassadeurs » Pour l'aéroport et Casino
- Cours de formation pour le transport adapté
- Comprendre, parler et lire le français et l'anglais
- Permis de conduire de classe 4C valide
- Plaque d'immatriculation T
- Certificat de recherche négative datant d'au plus 3 mois
- Examine médical
- Inspection mécanique 2 fois par année
- Assurance commercial
- Vignettes d'identification - Bouton de détresse 9-1-1,
- Caméra de surveillance (à venir)
- Code vestimentaire - Code d'éthique
- Interdiction de fumer
- Tolérance zéro pour l'alcool
- Accepter les trois modes de paiement, fournir des reçus en papiers
- Automobile d'un toit rigide, l'année d'au plus 10 ans, (3ans – 8 ans en cas de Montréal)
- Surfaces intérieurs et extérieures non endommagées et homogène
- Banquette arrière solidement fixée, Empattement de 261 cm
- Satisfaire aux conditions particulières de permit d'aéroport

- Livret d'inspection avant départ, inspection visuel, lavage de voiture
- Assurer que pendant une course, le client est en mesure d'ouvrir les portières
- Un indicateur illustré des rues et places de Montréal datant d'au plus 3 ans ou un GPS
- Interdiction de refuser d'effectuer une course ou discriminer contre les clients
- Interdiction de refuser un client accompagnée d'un chien guide
- S'abstenir de tenir une conversation téléphonique
- L'obligation de descendre du taxi et ouvrir les portières pour le faire monter une personne handicapée, à mobilité réduite ou âgée, une femme enceinte, ou une personne accompagnée d'un enfant âgé de 5 ans ou moins
- Cueillir les bagages du client sur le trottoir et les placer dans le taxi, à l'arrivée et à destination, déposer les bagages sur le trottoir;
- En cas de panne, ou une interception par la police, appeler un autre taxi pour prendre en charge le client
- A la demande de client, baisser le volume ou fermer la radio, Ouvrir ou fermer les fenêtres
- À moins d'instruction contraire du client, le chauffeur doit emprunter l'itinéraire le plus direct, en tenant compte du tarif, des destinations et des circonstances de temps et de lieu
- Remettre les effets oubliés par un client au poste de police ou à la place d'affaires de l'intermédiaire
- Interdiction de stationner un taxi dans les rues de l'agglomération de Montréal en attente d'un transport rémunéré.
- Interdiction de faire bénéficier quiconque, aux fins d'obtenir une ou des courses, de quelque avantage, considération ou valeur.
- L'habitacle du taxi doit être accessible à une personne à mobilité réduite ou en fauteuil roulant;
- Interdiction de solliciter une personne aux fins d'un transport rémunéré.
- Interdiction de vendre des produit ou sollicitations de clients