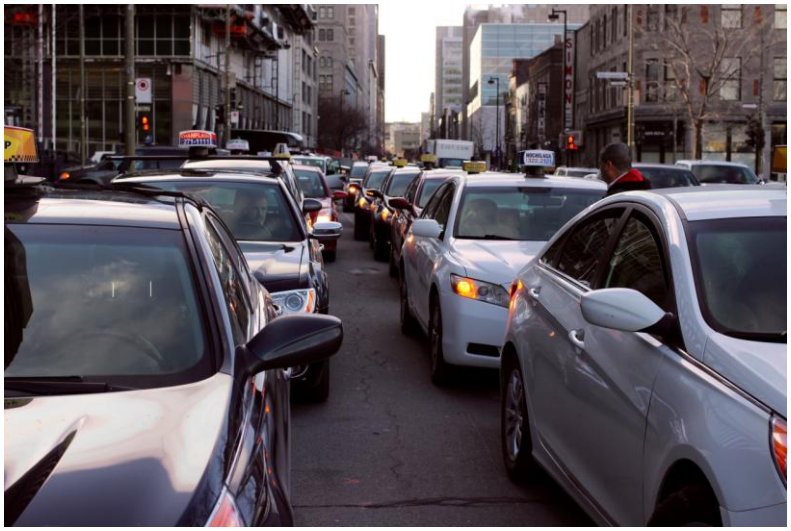
CTE - 031M
C.P. – Transport rémunéré de personnes par automobile



Mémoire

Consultations particulières sur le transport rémunéré de personnes par automobile

Par l'Association Haïtienne des Travailleurs du Taxi

Présenté à la Commission des transports et de l'environnement

Mars 2016

AHTT
Association Haïtienne des Travailleurs du Taxi

Table des matières

Préambule 3

L'influence du taxi sur la communauté haïtienne 4

Contexte 5

Notre vision sur l'avenir de l'industrie du taxi 7

Le maintien des responsabilités de l'État pour assurer la sécurité des usagers 8

L'amélioration des services offerts à la clientèle 9

La mise en place d'un environnement d'affaires équitable 11

L'émergence de nouveaux modèles d'affaires facilitée par l'arrivée de nouvelles technologies 12

Nos recommandations 13

- **Tarification** 13
- **Modes de paiement et reçus** 14
- **Formation** 14
- **Application mobile** 14
- **Permis (propriétaires, chauffeurs, intermédiaires)** 15
- **Agglomération de taxi** 16
- **Encadrer le covoiturage** 16

Prolifération du transport illégal 17

- **Pénalités aux chauffeurs illégaux** 17
- **Mise en fourrière du véhicule** 17
- **Points d'inaptitude** 17
- **Organisation Intermédiaire** 18

Association Professionnelle des Chauffeurs de Taxi 19

Conclusion 20

Préambule

L'Association Haïtienne des Travailleurs du Taxi (AHTT) est un organisme sans but lucratif fondé en 1982 par des chauffeurs de taxi revendiquant leurs droits civiques dans l'exercice de leurs fonctions. À cette époque, il était fréquent d'être victime de gestes discriminatoires de la part de certains collègues, ainsi que d'une répartition inéquitable des appels de la part de certaines associations de service. Présentement, nous regroupons un grand nombre de titulaires de permis de propriétaire de taxi et de chauffeurs sur l'île de Montréal.

L'AHTT a pour objectif de faire la promotion des droits de ses membres et de tous les artisans de l'industrie du taxi. Elle a joué un rôle de premier plan en participant à plusieurs tables de concertation du bureau du taxi, sans oublier les autres espaces politiques où l'industrie du taxi a fait l'objet de vives discussions. Ses membres ont aussi participé, en mai 2014, à une commission de la Ville de Montréal sur les transports et les travaux publics. Cette commission portait sur la sécurité des chauffeurs de taxi et le service de transport par taxi à Montréal. Celle-ci a produit une politique sur l'industrie du taxi ; politique que nous appuyons fortement.

L'AHTT appuie également l'initiative du Regroupement des Travailleurs Autonomes dans la création d'une association professionnelle.

L'Association Haïtienne des Travailleurs du Taxi
7655 20e Avenue, Montréal, Québec.

Courriel : ahttmontreal@gmail.com

L’influence du taxi sur la communauté haïtienne

Les membres de la communauté haïtienne ne travaillent pas seulement dans les domaines de l’éducation et de la santé : ils sont également présents au sein de l’industrie du taxi ; leur présence est tellement significative que, pour plaisanter, certains individus lient directement l’immigrant haïtien au taxi.

Nous sommes fiers d’avoir investi notre énergie dans cette industrie en se servant de notre réputation de peuple accueillant, respectueux et travaillant. Bien que cela n’ait pas toujours été facile, nous avons tout de même réussi à modeler notre bonhomme de neige à travers ce beau paysage québécois. Nul besoin de vous dire à quel point, nous, gens de la communauté haïtienne, avons dû nous battre afin de le conserver lors des saisons chaudes. Toutefois, de nos jours, il est approprié de parler de l’impact positif du taxi sur la communauté.

Le taxi constitue le premier investissement de cette communauté : on parle d’environ 350 millions de dollars pour une population qui s’élève à un peu plus de 120 000 individus. En tant que communauté, nous contribuons généreusement au développement de la société québécoise et nous trouvons qu’il est normal d’agir ainsi puisque nous faisons confiance à cette dernière ainsi qu’à ses lois ; voilà ce qui facilite ce vivre ensemble que les bâtisseurs de cette belle province ont érigé afin de permettre à tous et chacun de s’y intégrer dans l’harmonie et le respect de ces lois.

Mais aujourd'hui, l’ouverture d’esprit du gouvernement du Québec nous a coûté très cher, chauffeurs et propriétaires de l’industrie, mais cela nous a aussi permis de réaliser qu’il est grand temps de s’occuper sérieusement de notre industrie, puisque nous sommes en pleine saison de remaniement.

Nous pouvons donc dire qu’on a énormément appris de cette fâcheuse expérience et que nous sommes conscients de ce qu’il faut faire pour ce qui a trait au service à la clientèle et à l’avancée technologique. L’association Haïtienne des Travailleurs de Taxi veut renouveler sa confiance avec l’État québécois, avec son gouvernement, de sorte que celui-ci fasse respecter les lois et les règlements de cette belle société.

Il faut aussi dire à nos chers clients que nous avons compris leur message. Merci à ceux-ci de nous avoir secoués car, même à travers la tempête, leur amour était toujours visible.

Contexte

L'arrivée à Montréal, durant l'automne 2013, de la multinationale UBER B.V., permit à des chauffeurs de taxi de la métropole montréalaise d'obtenir des courses via une application nommée UBER. Ces chauffeurs de taxi sont licenciés et en conformité avec la loi sur le transport rémunéré de personnes (L.R.Q., chapitre S-6.01). Selon nos collègues, ce nouveau système de répartition d'appels apportait un aspect nouveau sur l'industrie et plusieurs chauffeurs ont donc adhéré à cette plateforme de répartition. Puisqu'ils sont travailleurs autonomes, les chauffeurs de taxi consentent, selon un contrat avec cette multinationale, de charger aux clients le prix de la course au taximètre. Ce montant est facturé aux clients via l'application UBER B.V. et, de ce montant, le chauffeur reçoit 85% de la commission. Uber conserve le reste du montant, soit 15%. Cette option sur l'application est nommée Uber-TAXI.

En octobre 2014, la multinationale UBER B.V. lance ce qu'il appelle un service de covoiturage commercial sur le territoire de la Ville de Montréal. Désormais, cette fonctionnalité d'UBER-X permet à quiconque le désirant, quand bon lui semble, de se transformer en chauffeur de taxi. La compagnie prend un pourcentage de 20 % sur la course et le reste se retrouve directement dans les poches du conducteur.

Cette fonctionnalité était vivement dénoncée par les chauffeurs et propriétaires de taxi, qu'ils considéraient comme étant une concurrence déloyale. Le maire de la ville de Montréal, M. Denis Coderre, ainsi que le ministre des Transports du Québec à l'époque, M. Robert Poëti, qualifient ce service de transport comme étant illégal.

Le 8 juillet 2015, le ministre des Transports convoque l'industrie du taxi à une journée de consultation afin de rendre l'industrie plus innovante et concurrentielle. L'Association Haïtienne des Travailleurs du taxi a participé à cette consultation et a fait parvenir au ministre les pistes d'amélioration de la qualité de service sur le transport par taxi.

Entre-temps, la prolifération du transport illégal continue sans que les autorités et l'État québécois puissent y mettre un frein. Dès lors, nous avons organisé et participé à plusieurs manifestations dans le but de dénoncer cette situation qui, pour nous, devient de plus en plus insoutenable.

Le 3 février 2016, le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, M. Jacques Daoust, a annoncé l'intention qu'avait le gouvernement de tenir une commission parlementaire sur le transport rémunéré de personnes par automobile.

Cette consultation vise à déterminer les éléments de l'encadrement du transport rémunéré de personnes par automobile qui permettront de mettre en place un environnement d'affaires équitable, compétitif et innovant. Un environnement qui viserait également l'élimination de l'évasion fiscale dans ce domaine.

Dans le cadre de cette consultation, nous tenons à remercier le ministre du Transport, Monsieur Daoust, d'avoir tenu, dans un délai aussi court, cette commission parlementaire sur le transport rémunéré de personnes par automobile et de nous permettre d'exprimer notre vision et nos recommandations sur l'avenir du taxi au Québec.

De plus, nous tenons à féliciter tous les parlementaires et les membres de cette commission.

En somme, ce mémoire exprime notre vision et nos recommandations.

Notre vision sur l'avenir de l'industrie du taxi

Monsieur le Ministre,

Nous sommes conscients de ce que vous attendez de la part de l'industrie du taxi : soit une restructuration et une modernisation des services, en phase avec la technologie, afin de répondre aux besoins de déplacement de nos usagers. Cependant, le tout doit se faire en conformité avec les principes suivants:

- Assurer la sécurité des passagers sans compromis.
- Permettre une amélioration du service offert, au bénéfice de diverses clientèles.
- Assurer un environnement d'affaires équitable pour tous.

Nous voulons que l'État québécois instaure des moyens efficaces pour faire respecter les règles équitablement. De plus, nous souhaitons que la mise à terme des services de transports illégaux soit immédiate. Ainsi, nous serons prêts et disposés à travailler sur les attentes mentionnées ci-dessus afin que l'industrie du taxi soit innovante et compétitive.

Finalement, la vision de l'AHTT est de répondre aux besoins de déplacement des personnes selon des critères de qualité, d'efficacité et ce, en toute conformité avec l'environnement et la technologie.

Le maintien des responsabilités de l'État pour assurer la sécurité des usagers

L'état québécois est responsable de la sécurité des usagers dans les transports rémunérés de personnes par automobile ; il doit continuer à exercer son rôle dans ce domaine et ce, sans aucun compromis. À notre avis, le fondement de cette sécurité repose sur trois facteurs essentiels : la sécurité de l'automobile (du taxi), la clientèle et les chauffeurs.

En ce qui concerne la sécurité de l'automobile, il est primordial, afin d'offrir ou d'effectuer un transport rémunéré de personnes par automobile, que l'individu soit autorisée par un permis de propriétaire de taxi. Nous demandons le maintien des conditions pour obtenir et opérer un taxi.

Quant à la sécurité de la clientèle et des chauffeurs, les chauffeurs se doivent d'être détenteurs d'un permis de chauffeur de taxi et d'avoir suivi les formations requises pour faire du transport rémunéré de personnes par automobile.

L'amélioration des services offerts à la clientèle

À notre avis, l'amélioration de la qualité de nos services est un processus récurrent qui doit être remis en question périodiquement par l'ensemble de l'industrie du taxi, de sorte à obtenir une amélioration continue de nos services. Actuellement, ce cadre administratif n'existe pas à travers la province.

Nous voyons d'un bon œil la création d'un organisme paragouvernemental provincial qui aura pour mission de développer l'industrie du taxi. Il pourra être doté d'un conseil administratif diversifié tel que celui de la Table québécoise de la sécurité routière, ou de l'organisme paramunicipale de la Ville de Montréal, soit le Bureau du taxi. La ville de Montréal, par l'entremise de cet organisme paramunicipale, a tous les éléments nécessaires quant à la mise en place de telles améliorations dans les services de transport par taxi sur l'île de Montréal.

Ici, l'existence du Bureau du taxi représente une belle opportunité : celle du développement du taxi sur l'île de Montréal. Au printemps 2014, la ville avait mis sur pied une commission qui avait comme objectif l'amélioration de la sécurité des chauffeurs de taxi, ainsi que l'amélioration du service de transport par taxi dans l'agglomération de Montréal. Les travaux de cette commission ont résulté à une politique sur l'industrie du taxi à Montréal.

« L'INDUSTRIE DU TAXI, UN JOUEUR INCONTOURNABLE DANS L'OFFRE DE TRANSPORT MONTRÉALAIS »[1]

Nous appuyons cette politique et sa mise en œuvre. En effet, cette politique municipale vise cinq objectifs qui s'intègrent parfaitement aux objectifs de cette commission, soit les solutions nécessaires au rehaussement de la qualité du service et au redressement des mesures sur l'encadrement de l'industrie du taxi.

Nous suggérons que le ministre des Transports crée, dès que possible, un cadre législatif pour une mise en place de cette politique sur l'île de Montréal, afin de s'en servir comme projet pilote de sorte à voir, par la suite, son application provinciale, tout en tenant compte des spécificités régionales.

[1] La politique sur l'industrie du taxi est une publication de la Ville de Montréal, août 2014

Les cinq objectifs de cette politique sont :

1. *Prendre le virage technologique et numérique pour un meilleur service à la clientèle / Vers le taxi intelligent ;*

2. *Accroître l'offre de service à une clientèle diversifiée en la positionnant au cœur de l'industrie / Vers le taxi flexible et efficace ;*

3. *Miser sur les déplacements écologiques / Vers le taxi vert ;*

4. *Assurer une sécurité adéquate aux chauffeurs et aux clients / Vers le taxi sécuritaire;*

5. *Contribuer au rayonnement de Montréal / Vers une norme professionnelle.*

Nous avons suivi attentivement les travaux de la commission et nous avons noté que d'autres organismes avant nous ont fait les démonstrations suivantes :

- Le RITQ a démontré l'apport de la technologie dans l'amélioration de la qualité de ses services et de son efficacité.

- Taxelco a démontré qu'il y avait place à l'innovation : il en est le pionnier dans les taxis électriques.

- Hypra a exposé une plateforme technologique avant-gardiste, développée au Québec.

- Le RTAM a démontré le besoin d'une association professionnelle des chauffeurs de taxi.

- FinTaxi et le Mouvement Desjardins ont démontré le besoin qu'a le propriétaire du taxi de contracter une hypothèque afin de se procurer un emploi.

La mise en place d'un environnement d'affaires équitable

De prime abord, pour faire du transport rémunéré de personnes par automobile, il est indispensable d'y être autorisé par un permis de propriétaire de taxi, et il est tout aussi indispensable que le chauffeur soit détenteur d'un permis de chauffeur de taxi ; considérant que les permis de propriétaire de taxi sont délivrés spécifiquement pour desservir une agglomération délimitée par la Commission des transports du Québec (CTQ).

Par décret, le gouvernement peut, pour chaque agglomération indiquée, fixer le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi pouvant être délivrés par la CTQ, tout en tenant compte de la demande de services par taxi et la rentabilité des entreprises des titulaires de permis de propriétaire. C'est ce qu'on appelle la gestion de l'offre.

En ce qui concerne cette gestion, le Bureau du taxi de Montréal a déjà indiqué, ici-même, à la commission, qu'il a donné un mandat à l'École polytechnique de Montréal pour une étude de la gestion de l'offre sur son territoire.

Nous nous attendons donc à ce que le gouvernement prenne, à priori, connaissance des résultats de cette étude avant tout changement de la gestion de l'offre.

Si le gouvernement veut aller de l'avant dans la modification de la gestion de l'offre, il doit prendre en considération les points suivants :

- Indemnisation des propriétaires de taxi à la valeur marchande du 1er janvier 2014.
- Les chauffeurs propriétaires ont acheté un emploi où ce dernier consiste à être son fond de pension.
- Prix du permis ; perte de revenus ou d'emplois ; impact familial ou social.

L'émergence de nouveaux modèles d'affaires facilitée par l'arrivée de nouvelles technologies

Depuis 2009, lorsque le gouvernement a permis l'utilisation des écrans dans les voitures, l'industrie du taxi s'est vite mise à la tâche afin de développer de nouvelles applications pour répondre aux besoins de la clientèle en termes de qualité de service et d'efficacité. Aujourd'hui, les nouvelles technologies font parties intégrante de l'industrie du taxi.

La compagnie *Diamond* est la première qui a mis en place cette nouvelle technologie de géolocalisation dans son système de répartition des appels. La Coop des propriétaires de taxi de Laval, en collaboration avec l'entreprise québécoise FRAXION, ont développé une technologie de répartition par géolocalisation, dès 2009, en partenariat avec la Société de transport de Laval (STL), et ils y ont intégré le transport adapté. Aujourd'hui, on peut dire qu'il n'y existe aucun intermédiaire en service de taxi ou coopérative qui utilise le système de radio-répartition.

La nouvelle compagnie québécoise Téos est un bon exemple d'innovation avec son système d'électrification de sa flotte de taxis, sa gestion optimisée par une intelligence centralisée et son système de géolocalisation et de distribution des appels.

Les intermédiaires en service de taxi utilisent une répartition géo-localisée, installée sur des tablettes dans les voitures de taxi, incluant l'indentification des chauffeurs, le chemin parcouru, etc. Ce savoir-faire constitue un moyen plus sécuritaire pour les clients, advenant qu'un incident survienne.

Le développent d'applications mettant en relation des chauffeurs à des clients se fait à vitesse grand *V*. En multipliant les options et les fonctionnalités, on parle aujourd'hui d'applications et, dans un avenir très proche, d'une fusion de ces fonctionnalités qui semblent envisageables dans l'ensemble de différentes plateformes.

L'arrivée de nouvelles technologies sur les plateformes mobiles apporte une dimension plus efficace et très conviviale pour les usagers. Les applications mobiles permettent aux chauffeurs d'être plus efficaces et de rehausser la qualité du service. Mais, il revient que, pour faire du transport rémunéré de personne par automobile, il faut être muni d'un permis.

Nos recommandations

Nos membres, étant des travailleurs professionnels, titulaires de permis de propriétaire de taxi et/ou chauffeurs de taxi, sont enthousiastes à l'idée d'être entendus et de faire partie prenante des décisions nous concernant. En ces termes, nous faisons nos recommandations.

[1] Pour offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes par automobile, l'individu doit être autorisé par un permis de propriétaire de taxi. Nous demandons le maintien des conditions pour obtenir et opérer un véhicule taxi.

[2] Pour conduire un véhicule taxi, le chauffeur doit être détenteur d'un permis de chauffeur de taxi et avoir suivi les formations requises pour faire du transport rémunéré de personnes par automobile.

[3] Obligation d'un système de géolocalisation dans tous les véhicules taxi de la province, associé à une application sur les portables de nos usagers sur l'ensemble du territoire québécois.

Tarification

Présentement, la Commission des transports du Québec (CTQ) a le mandat de fixer les tarifs de transport par taxi. Nous voudrions que le législateur élargisse le mandat de la CTQ afin d'y instaurer différents types de tarifs. Nous appuyons les propositions concernant le fait que les tarifs soient modulés selon les critères suivants :

[4] Une tarification dynamique de jour ou de soir ; une tarification pour 4 passagers et plus ; un taximètre via une application sur les tablettes ; un taxi qui partage

plusieurs clients lors d'un même trajet ; un prix planché et un prix plafond. De plus, nous nous opposons à une fluctuation du prix en fonction de l'offre de service.

[5] Permettre le partage d'une course entre plusieurs clients afin de maximiser le nombre d'occupants dans le véhicule taxi. Le tarif est alors divisé en fonction du nombre d'usagers.

Modes de paiement et reçus

[6] Selon nous, nos clients ne doivent plus se poser la question à savoir si les taxis acceptent les cartes de crédit et de débit. Le paiement électronique doit être offert dans tous les taxis au Québec. Un règlement provincial doit être établi concernant l'obligation d'accepter les cartes de crédit et de débit dans les véhicules taxis.

Formation

Nous croyons que la formation initiale pour devenir chauffeur de taxi est adéquate, vu le nombre d'heures de formation. Par contre, le contenu de cette formation mérite d'être révisé en fonction du service à la clientèle.

[7] Nous recommandons que l'association professionnelle soit responsable de la formation initiale et de la formation continue des chauffeurs, en partenariat avec les centres de formation. Selon les besoins, l'association professionnelle pourrait exiger une formation adéquate (Exemples : à Montréal, une formation ambassadeur ; à Québec, une connaissance des sites historiques. Ou encore, une formation sur le transport des personnes à mobilité réduite).

Application mobile

[8] Nous proposons que toutes les voitures taxi de la province soient munies d'un système de géolocalisation ; que soit développée une application provinciale

englobant toutes les applications des différentes associations de service, de sorte à faciliter le contact entre l'usager et un taxi et ce, peu importe dans quelle agglomération l'usager se trouve.

[9] Les données de géolocalisation pourraient être ouvertes ou disponibles à l'intégration du service de taxi dans de futurs développements d'applications, tels que les applications gérant en temps réel les horaires des transports en commun.

[10] L'option pour le client de choisir le service désiré ou la voiture la plus proche, indépendamment de l'association de service (le tout en fonction du type de service désiré). Le client aura aussi la possibilité d'évaluer la qualité du service reçu ou de formuler une plainte.

Permis (propriétaires, chauffeurs, intermédiaires)

[11] Permettre que le titulaire de permis de propriétaire de taxi puisse confier, sans être propriétaire du véhicule taxi en service, la gestion de ce même permis à une entreprise ou à une autre personne. En d'autres mots, dissocier le permis de propriétaire du véhicule.

[12] Favoriser les propriétaires exploitants: réduire à 5 le nombre de permis de propriétaires de taxi qu'un individu ou une entreprise puisse détenir. Cela aurait pour effet d'éviter la prise de contrôle des permis de propriétaire de taxi par des spéculateurs financiers.

[13] Instaurer un système de points d'inaptitude au permis de chauffeur de taxi en fonction du code de déontologie ou du code d'éthique.

Agglomération de taxi

[14] Nous croyons que sur l'île de Montréal, il n'est pas nécessaire de porter des changements aux agglomérations actuelles, de sorte à garantir le service aux extrémités de l'île et à respecter le plan de rachat de 1200 permis qui a été réalisé par les titulaires de permis de propriétaires en 1983. Par contre, pour Montréal –ou pour toutes autres agglomérations au Québec, une étude de gestion de l'offre pourrait être nécessaire en cas de besoin.

[15] Il est entendu qu'un permis de propriétaire de taxi doit être assigné à une agglomération, et que ce permis doit desservir son agglomération avant tout. De plus, celui-ci est prioritaire sur les appels à l'intérieur de celle-ci. Par contre, il pourra être autorisé, selon les ententes entre les agglomérations, à effectuer une course hors zone répartie par application.

[16] Permettre un permis d'intermédiaire en service provinciale, afin de promouvoir et de permettre le développement d'une ou des applications provinciales.

Encadrer le covoiturage

[17] Nous sommes en accord avec le covoiturage tel que défini dans la loi actuelle. Par contre, il y a lieu de porter des modifications législatives afin d'y préciser ce qu'on entend par « frais de transport ».

Prolifération du transport illégal

Nous demandons que l'état utilise tous les moyens nécessaires pour mettre un frein au transport illégal. Nous suggérons les mesures suivantes :

Pénalités aux chauffeurs illégaux

[18] La personne qui, sans être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi, offre ou effectue un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, devrait être passible d'une amende minimale de 1000 $ et maximale de 30 000 $.

Mise en fourrière du véhicule

[19] Sur le constat d'une infraction, c'est-à-dire de faire du transport rémunéré de personnes par automobile sans être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi, le véhicule est envoyé en fourrière et y demeure pendant 30 jours. En cas de récidive au cours des 2 dernières années, le véhicule demeure en fourrière pour 90 jours.

Points d'inaptitude

[20] Si la personne est déclarée coupable de l'infraction, c'est-à-dire de faire du transport rémunéré de personnes par automobile sans être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi, huit points d'inaptitude devraient être inscrits dans son dossier de permis de conduire. En cas de récidive au cours des 2 dernières années, une suspension immédiate du permis de conduire pour 30 jours.

Organisation Intermédiaire

La loi actuelle prévoit à l'article 118 : «Commet une infraction et est passible d'une amende de 500 $ à 1 500 $ la personne qui, sans être titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi, offre ou effectue des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature à des taxis». Le législateur devrait réviser cet article afin que la personne, l'organisme ou l'entreprise soit pénalisé.

[21] La personne, l'organisme ou l'entreprise qui, sans être titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi, incite à offrir des services de répartition ou de mise en contact d'une personne à un chauffeur, contrevient à la loi. L'incitateur qui n'est pas titulaire d'un permis de chauffeur de taxi et qui conduit un véhicule qui n'est pas muni d'un permis de propriétaire de taxi devrait être passible d'une amende de 50 000 $ pour chaque infraction, d'un emprisonnement d'au plus de six mois, ou, du moins, d'une seule de ces peines.

Association Professionnelle des Chauffeurs de Taxi

Pour nous, la représentativité des titulaires de permis propriétaires et de permis de chauffeurs est essentielle et elle doit se faire au sein d'une association professionnelle provinciale. Nous avons constaté que, 15 ans après l'abolition des ligues, toute tentative de création d'une association professionnelle est restée infructueuse, d'où la cotisation obligatoire.

Nous recommandons la création d'une association professionnelle des titulaires de permis de propriétaire et de permis de chauffeurs de taxi du Québec. Cette association doit être sans but lucratif ; une cotisation obligatoire pour les titulaires de permis de chauffeurs de taxi au Québec et une représentativité régionale au sein du conseil d'administration.

Nous demandons au gouvernement d'établir le cadre législatif pour la formation d'une telle association ; qu'il désigne un conseil d'administration provisoire qui aura pour mandat de préparer la structure organisationnelle, de préparer des élections qui aboutira à la formation du conseil d'administration permanent.

Le gouvernement pourra déterminer toutes mesures concernant la composition du conseil d'administration de l'association, les conditions à satisfaire pour y être élu administrateur, les modalités de leur élection, l'organisation, la gestion et l'administration de l'association.

Nous croyons que les principales fonctions de cette Association professionnelle des chauffeurs de la province devraient être :

[22] De représenter l'ensemble des titulaires de permis de chauffeur de taxi et de promouvoir leurs intérêts relativement à toutes questions concernant le transport rémunéré de personnes.

[23] D'élaborer et d'appliquer un code de déontologie régissant les actes et comportements des titulaires de permis de chauffeur de taxi. Les infractions au code de déontologie seront associées à des points de démérite pouvant mener à la suspension du permis de chauffeur de taxi.

[24] De former des comités de discipline devant analyser les plaintes que lui soumettent les usagers, la commission, la Société de l'assurance automobile du Québec et les autorités municipales.

[25] D'établir une procédure, en collaboration avec le Bureau du Taxi de Montréal et la Société de l'assurance automobile du Québec, pour la gestion des points de démérite du permis de chauffeur de taxi.

[26] Responsable de la formation continue des chauffeurs et autres.

[27] Nous recommandons que les postes d'administrateurs des représentants des chauffeurs et ceux des représentants des propriétaires par région soient des postes électifs. La commission de transport, en accord avec l'association, gère les modalités pour tenir et surveiller la tenue des scrutins et en assurer le dépouillement.

Conclusion

L'Association Haïtienne des Travailleurs du Taxi (AHTT) est d'avis que l'industrie du transport par taxi a beaucoup évolué au fil des dernières années et continuera dans la même direction. Mais, comme dans toutes autres industries, il y aura toujours place à une amélioration continue et ce, non seulement auprès des législations, mais auprès de tous les acteurs impliqués.

Nous souhaitons fermement que nos recommandations puissent être retenues et analysées, de manière à contribuer à l'amélioration de notre industrie.