



CTE - 007M
C.P. – P.L. 100
Services de
transport par taxi

MÉMOIRE PROJET DE LOI 100

LE 31 JANVIER 2016, PLUS DE 1000 TAXIEURS PARTICIPENT À UNE ASSEMBLÉE DU RTAM-MÉTALLOS.



INTRODUCTION

Monsieur le ministre.

Voici le mémoire du Regroupement des travailleurs autonomes Métallos (RTAM-Métallos). Toutes nos positions, nos revendications et les principes que nous énonçons ont été adoptés lors d'une assemblée générale spéciale que nous avons tenue à Montréal, le 15 mai dernier.

D'entrée de jeu, nous souhaitons réaffirmer les positions que nous avons prises jusqu'ici. C'est pourquoi nous vous remettons copie à nouveau de nos deux mémoires déposés au cours de la dernière année, soit celui du mois d'août 2015 et celui du mois de mars 2016.

Dans l'ensemble, le RTAM-Métallos se déclare en faveur d'une adoption rapide du projet de loi 100. Le gouvernement a fait le choix de la paix sociale en adoptant un seul régime de permis pour tous plutôt que deux régimes comme le prônait Uber. Nous espérons qu'à la suite des présentes consultations, le projet de loi ne sera pas modifié pour introduire un régime de permis à deux vitesses : un pour Uber et un pour les taxis et les limousines. Si Uber désire vraiment rester au Québec, elle n'a qu'à respecter les règles, incluant celles entourant la notion de projet pilote, introduite en juin 2015 par le gouvernement actuel.

Toutefois, le RTAM-Métallos souhaite émettre quelques demandes de modifications. Nous les avons regroupées en cinq points.

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE

La plus importante de ces modifications a trait à la nécessité de créer une association professionnelle de chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines, à la reconnaissance du RTAM-Métallos comme association professionnelle et à l'introduction d'une règle de cotisation obligatoire pour une telle association professionnelle.

Le projet de loi 100 contient de nombreuses mesures pour mieux encadrer les intermédiaires en service. Il leur impose l'obligation d'adopter un code d'éthique au plus tard six mois après l'adoption de la loi. Le projet de loi prévoit aussi que le code d'éthique et les règlements de chacun de ces intermédiaires en service devront être publiés sur Internet et transmis à la Commission des transports du Québec (CTQ). Ces mêmes intermédiaires devront aussi fournir un registre permanent des transports (conducteurs, clients, accompagnateurs, points d'origine, distances parcourues, destinations) à une fréquence régulière.

De plus, en vertu de l'article 36 du projet de loi 100 (qui vient modifier l'article 112 de la Loi sur les services de transport de personnes par taxi), un intermédiaire en service pourra écoper d'une amende de 500 à 1500 \$ s'il « ne fournit pas un service de répartition à toute heure du jour et de la semaine » et s'il « ne fournit pas à toute personne ayant demandé une course un moyen lui permettant d'évaluer la qualité des services rendus par le titulaire de permis de chauffeur de taxi », selon le principe d'évaluation des chauffeurs par les clients.

Le RTAM-Métallos salue ces éléments du projet de loi, mais croit qu'ils devraient être accompagnés de mesures pouvant mieux réguler le travail et la relation entre chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines d'une part et intermédiaires en services d'autre part.

En effet, dans un contexte où les intermédiaires auront leur propre code d'éthique ainsi que leur système de notation des chauffeurs de taxis et limousines, est-ce à dire que chaque entreprise pourra déterminer ses propres règles et expulser, congédier, réprimander, suspendre ou mettre à l'amende n'importe quel chauffeur ou propriétaire de taxi ou limousine sans que celui-ci ne puisse loger un appel auprès d'un organisme responsable d'appliquer la loi ou voir à ce que ses intérêts soient représentés par une organisation capable de le faire ? Puisque le Québec compte près de 300 intermédiaires en services de transport de personnes par taxi au Québec, est-ce à dire que l'on pourrait retrouver 300 codes d'éthique tous plus différents les uns que les autres ?

De l'avis du RTAM-Métallos, il est important que ça ne soit pas le Far West. Il est important que des contre-pouvoirs en matière de relations de travail puissent s'exercer. Nous saluons le fait que, dans son projet de loi, le gouvernement mise sur les besoins de la clientèle et la qualité des services. Or, il met à cet égard des dispositions en place dont certaines, tout compte fait, donnent le beau jeu aux intermédiaires en service de transport de personnes par taxi. À aucun moment dans le projet de loi, le gouvernement ne tient compte

des besoins de l'acteur le plus important dans la livraison des services à la population, soit le chauffeur de taxi ou limousine ou le propriétaire de véhicule de taxi ou de limousine. Aucun pouvoir ne vient protéger ce dernier.

Aucun mécanisme n'est prévu pour protéger les chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines contre toute forme de mesure discriminatoire à leur endroit, surtout dans un contexte où les codes d'éthiques pourront à titre d'exemple varier entre plusieurs entreprises dans une même agglomération de taxi. À titre d'exemple, les représentants des intermédiaires sont venus expliquer cette semaine à la présente Commission le système disciplinaire tels qu'ils le perçoivent dans le projet de loi 100. Selon ceux-ci, «le chauffeur selon répond à l'intermédiaire qui, pour sa part, a des exigences disciplinaires envers les chauffeurs. Le chauffeur va être obligé de répondre aux exigences des intermédiaires!» Le RTAM-Métallos considère que cette règle particulière doit être balisée par une contrepoids.

À cet effet, le RTAM-Métallos propose au gouvernement la mise en place d'un comité tripartite (composé d'un représentant d'un organisme chargé d'appliquer la loi, d'un représentant des chauffeurs et propriétaires et d'un représentant des intermédiaires) qui serait chargé d'entendre les demandes d'appels de chauffeurs ou propriétaires ayant fait l'objet d'une sanction considérée comme étant discriminatoire. Ce même comité pourrait être chargé de développer une norme professionnelle applicable sur

l'ensemble du territoire québécois tel que nous l'avions présenté dans notre mémoire du 14 août 2015. Aussi, bien que nous l'ayons demandé et que d'autres organisations en aient également fait la proposition depuis plus d'un an, il n'est nulle part fait mention au projet de loi 100 de la création d'une association professionnelle de chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines ou encore des moyens pour en favoriser la création.

Pourtant, une telle association pourrait jouer un rôle de première importance. Elle aiderait à une régulation du travail plus harmonieuse dans l'industrie, à l'établissement de règles et de normes équitables et à établir un équilibre entre les acteurs de l'industrie qui manque à l'heure actuelle dans le projet de loi.

Ce contrepoids est nécessaire au-delà des questions disciplinaires, réglementaires ou de relations de travail. Il établirait des relations commerciales et contractuelles plus équitables entre les divers acteurs de l'industrie. En effet, comment s'assurer que le coût des nouvelles obligations qui incombent par la présente modification législative aux intermédiaires en service ne soit pas entièrement refilé aux chauffeurs et exploitants de véhicules? Comment s'assurer qu'une compagnie détenant un monopole dans une agglomération de taxi ne profite pas de sa situation pour hausser par exemple ses frais? Comment faire en sorte que certains intermédiaires ne chargent plus des frais de transaction de 10 % pour chaque carte de crédit alors que les frais des compagnies de crédit ne sont pas plus élevés que 3 % pour chacune

des transactions? Comment s'assurer que les frais administratifs ou frais d'usage ne soient pas exagérément élevés (notamment lors de contrats corporatifs où ils peuvent atteindre jusqu'à 15 % ou 20 % de plus que le prix normé d'une course) et faire en sorte que les frais pour chacun des appels reçus via une application numérique ne soient pas déraisonnables (à l'heure actuelle, cela va de 10 cents à plus de 1 \$ par course)?

À Montréal seulement, environ 1400 propriétaires de taxis ont décidé de devenir des entrepreneurs indépendants. Cela est non seulement motivé par leur libre choix mais aussi par leur intérêt propre. Le raisonnement de ces chauffeurs est le suivant : pourquoi devraient-ils payer 400\$ par mois sans compter les frais administratifs afin de recevoir des appels d'intermédiaires en service dont ils ne sont pas convaincus qu'ils s'ajustent toujours aux besoins de leur clientèle (les propriétaires sont les clients des intermédiaires) ainsi qu'à l'évolution de la société et de la technologie. C'est le rôle de l'intermédiaire en services de se rendre compétitif auprès des propriétaires que ce soit par le prix ou par son offre de services. Cette compétition est très saine. Pourquoi le gouvernement devrait-il tout à coup restreindre le libre choix des propriétaires comme le demande les regroupements d'intermédiaires (ceux-ci demandent l'exigence dans la loi que tous les indépendants soient tenus d'être sous bannière) si ce n'est pour leur faire un cadeau de 6,7 M\$ (400\$ x 1400 propriétaires = 560 000\$ par mois x 12 mois = 6,7 M\$)? De l'avis du RTAM-Métallos, cela n'a pas de sens. Le libre choix devrait toujours revenir au propriétaire d'un véhicule de taxi.

Cette saine compétition constitue un mécanisme naturel d'évolution de l'industrie.

Dans ce contexte, la création d'une association professionnelle apparaît absolument nécessaire. Une telle solution figurait d'ailleurs à la loi de 2002 avant d'être abrogée en 2009. C'est le chaînon manquant à l'équilibre des rapports de force, à la régulation du travail, à la modernisation de l'industrie et à la paix sociale. Il en va de la cohésion au sein de cette industrie.

M^r COUILLARD
JE ME SOUVIENS

JESUIS
TAXI

JESUIS
TAXI

JESUIS
TAXI

JESUIS
TAXI

MODULATION DES TARIFS

Lors de leur assemblée générale spéciale du 15 mai, les membres du RTAM-Métallos ont adopté à l'unanimité une résolution demandant au gouvernement de modifier le projet de loi 100 de manière à ce qu'il ne contienne pas de mesures de tarification dont la variation se base sur l'achalandage. Pour le RTAM-Métallos, qui n'est pas contre la modulation des tarifs, mais qui a toujours été opposé à toute forme de tarification spéculative, il en va de la protection du consommateur québécois. Dans notre mémoire de mars 2016, nous écrivions déjà que « tout système de tarification spéculative variant selon l'achalandage doit être formellement interdit, toujours afin de protéger le consommateur. »

Or, il est écrit à l'article 19 du projet de loi 100 que « le prix d'une course peut également différer des tarifs établis par la Commission, selon le moyen technologique utilisé pour effectuer la demande de service de transport par taxi, dans la mesure et aux conditions prévues par règlement du gouvernement. »

Aussi, dans ses communications, le gouvernement a plusieurs fois fait mention qu'il souhaitait instaurer un plafond de 50 % au-delà du tarif fixé par la CTQ. Seulement, le RTAM-Métallos ne retrouve nulle part dans le projet de loi 100 l'article qui stipulerait une telle règle. Le gouvernement prévoit-il introduire une telle mesure lors du processus de rédaction des règlements afférents ou a-t-il simplement oublié d'inclure cette obligation à la loi... mais pas à ses communications ?

De l'avis du RTAM-Métallos, il serait important que le principe d'un plafond tarifaire soit établi à même le texte de la future loi avant de figurer à un règlement afférent, si telle était l'intention de départ du gouvernement. En effet, à l'heure actuelle, le projet de loi permet au gouvernement du Québec d'accepter une modulation des tarifs de la CTQ en fonction de ce qui est établi par le règlement. Or, ce règlement afférent n'est toujours pas écrit.

Le RTAM-Métallos demande donc au gouvernement du Québec de s'engager à refuser le principe de la tarification basée sur l'achalandage et à établir dans la loi ou ses règlements afférents un prix plafond ou une limite de modulation tarifaire.

RÉGLEMENTS AFFÉRENTS ET FONDS DES RÉSEAUX

Parmi les mesures qu'il contient, le projet de loi 100 propose l'abolition de la Table de concertation de l'industrie du taxi. Nous déplorons cette décision. Ce forum permettait à tous les acteurs de se tenir à jour sur les différents aspects légaux qui touchent à notre industrie et d'informer le ministre et le Ministère sur les situations demandant une réponse des autorités ou un ajustement au cadre réglementaire.

Dans les circonstances, le RTAM-Métallos tient à répéter au gouvernement du Québec qu'il exige d'être partie prenante aux différentes discussions et différents comités formés en vue de l'élaboration des règlements touchés par l'adoption du projet de loi 100.

Aussi, le RTAM-Métallos demande à être invité, soit à titre d'observateur ou de participant, aux instances du Fonds des réseaux de transport terrestre. Les frais additionnels que le projet de loi prévoit ainsi que les revenus que pourrait tirer le gouvernement du Québec de la location de permis permettront au Fonds d'engranger des sommes. L'argent devra servir ensuite à la modernisation des services de transport de personnes par taxi au Québec.

LE 8 AVRIL DERNIER, DEVANT LES BUREAUX DU
PREMIER MINISTRE À MONTRÉAL.



QUOTAS DE PERMIS ET LIMITE DE PROPRIÉTÉ

Deux autres éléments préoccupent les chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines.

Le premier a trait à l'établissement des quotas par agglomération de taxi. Québec se montre ouvert à l'émission de permis restreints de taxis et de limousines. Autrefois, le nombre de permis restreints était évalué périodiquement par la CTQ. L'article 10 du projet de loi 100 retire ce pouvoir à la CTQ et le remet entièrement entre les mains du gouvernement du Québec. D'un processus décisionnel basé sur un calcul quasi actuariel et périodique, l'industrie passe à un processus décisionnel reposant entièrement sur le politique. Nous ne sommes pas convaincus qu'il s'agit là d'une avancée.

Avant de prendre une telle décision ou de songer à revoir les quotas par agglomération de taxi, le RTAM-Métallos demande au gouvernement du Québec d'ordonner une étude sur l'état de l'offre et la demande, et ce, sur l'ensemble du territoire québécois. Si le gouvernement souhaite faire des changements aux quotas, nous lui recommandons fortement d'utiliser les résultats de l'étude qu'il aura lui-même menée ainsi que les outils qui découleront de cette étude pour établir les besoins en matière de nombre de permis par agglomération.

De plus, avant d'émettre ou de louer tout nouveau permis, le RTAM-Métallos demande au gouvernement de songer à offrir à des détenteurs de permis d'agglomérations avoisinantes la possibilité de changer d'agglomération ou le droit de se convertir à des véhicules électriques ou adaptés, tout en respectant les exigences du gouvernement quant au développement souhaité pour l'agglomération en question. Nous sommes d'avis que, pour respecter le labeur et l'investissement des travailleurs du taxi, le gouvernement du Québec devrait favoriser la mobilité au sein de son parc de permis de taxis. Il importe de respecter le travailleur, ressource première de cette industrie.

Le deuxième élément de préoccupation a trait au nombre de permis maximal pouvant être détenu par un seul propriétaire. Pour limiter la surenchère et la spéculation des permis, le gouvernement avait fixé à 20 le nombre de permis de véhicule de taxi ou de limousine qu'une seule personne pouvait détenir.

Le projet de loi 100 lève cette limite et n'en fixe aucune autre.

Cela est risqué pour plusieurs raisons.

En effet, cela ouvre la porte à des multinationales qui pourraient être tentées de spéculer pour inonder le marché québécois du taxi. Cela ouvre également la porte à davantage de spéculation, une porte que le gouvernement souhaitait justement refermer. En effet, il est plus facile de créer une tension spéculative lorsqu'on a 100 permis dans un marché plutôt que 20. Dans d'autres juridictions, certaines compagnies sont même cotées en Bourse...

Si une entreprise décide d'inonder le marché ou de spéculer (en tentant par exemple d'acheter l'ensemble des permis sur l'île de Montréal) comment pourrait à ce moment réagir le gouvernement du Québec s'il a ouvert toutes les portes dans la Loi à la spéculation et à la prise de contrôle étrangère.



APPLICATION DE LA LOI

Le RTAM-Métallos est satisfait des mesures pour contrer le transport illégal figurant dans le projet de loi 100. Si nous les jugeons énergiques, nous espérons toutefois que cette fois-ci, le gouvernement mettra en place un processus rigoureux et efficient pour faire respecter cette loi et ses modifications.

Uber tentera par tous les moyens d'y déroger. Cette compagnie qui a balayé du revers de la main les appels du gouvernement jusqu'à présent, essayant même de le faire chanter à grands coups de publicité dans les journaux et à la radio, s'est montrée tout à coup faussement conciliante après le dépôt du projet de loi. Nous invitons le gouvernement à ne pas se laisser berner par le chant des sirènes d'Uber. Le projet-pilote que cette compagnie propose arrive

trop tardivement. Les termes qu'il contient aurait pour effet de lever trois nouvelles taxes chez le consommateur québécois et d'user de l'argent généré par les courses de taxi afin de financer l'installation et la pénétration d'Uber sur le marché québécois : voilà qui est insultant! Enfin, cette compagnie n'a aucunement respecté le cadre législatif jusqu'à présent et ne se montre pas plus ouverte à le faire dans l'avenir, à moins que ce dernier soit taillé sur mesure pour l'accommoder et lui poser le moins de contraintes financières possible. Le gouvernement du Québec doit préserver la cohérence de ses lois et veiller à ce qu'elles soient respectées.

DEMANDES DE PRÉCISIONS

Le RTAM-Métallos souhaite faire une demande de précision concernant les services de transport par raccompagnement des personnes avec les facultés affaiblies. Nos membres nous rapportent que les individus faisant appel à ce type de services sont parfois accompagnés d'un groupe de plus de cinq personnes. Ainsi, il n'est pas rare de voir des personnes monter dans le véhicule du client et d'autres dans le véhicule du chauffeur-accompagnateur. De l'avis de la CTQ, il est interdit au chauffeur-accompagnateur de faire monter des personnes à bord de son véhicule. Les inspecteurs du contrôle routier n'ont jamais distribué de contraventions en raison du flou juridique. Le RTAM-Métallos souhaite que soit spécifié dans la loi que ce service a pour but de transporter le véhicule du client et que si des personnes accompagnent ce client, ils peuvent monter à bord du véhicule du client mais dans celui du chauffeur-accompagnateur.

Enfin, le RTAM-Métallos souhaite demander au ministre de préciser sa pensée au sujet de l'article 31. Il semble être prévu à l'alinéa 2.2 que le ministre des Transports aura le pouvoir de louer les nouveaux permis qu'il pourrait émettre. Le RTAM-Métallos souhaite savoir si cet article donne le pouvoir au ministre des Transports d'ajouter des droits annuels aux permis déjà existants?

CONCLUSION

En conclusion, le RTAM-Métallos réitère sa volonté de participer à la modernisation de l'industrie du taxi. Compte tenu du déséquilibre que le projet de loi 100 induit dans les rapports de force entre les acteurs de l'industrie, le RTAM-Métallos demande à être finalement reconnu par le gouvernement comme association professionnelle des chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines du Québec à cotisation obligatoire. Enfin, le RTAM-Métallos offre au gouvernement sa collaboration pleine et entière pour veiller à la qualité des services, à la satisfaction des besoins des usagers du taxi de partout au Québec ainsi qu'aux intérêts de l'acteur le plus important dans la livraison des services de transport de personnes par taxi : le chauffeur et propriétaire de taxis et de limousines.

GARDONS CONTACT

TEL: (514) 599-2027

COMMUNICATIONS@RTAM-METALLOS.CA

WWW.RTAM-MÉTALLOS.CA

