

Notes d'allocution pour le maire de Montréal, Monsieur Denis Coderre
Consultations particulières et auditions publiques de la Commission des transports et de l'environnement au sujet du projet de loi 100 : Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services du transport par taxi
Mardi, le 24 mai 2016, à 20 h 15
Assemblée nationale du Québec (Salle du Conseil législatif)

Monsieur le Ministre des Transports, de la Mobilité durable et de
l'Électrification des transports,
(Jacques Daoust)

Monsieur le Président de la Commission et député d'Orford,
(Pierre Reid)

Mesdames et Messieurs les Députés et membres de la Commission,

Comme je l'ai dit lors de la consultation qui a précédé le dépôt de ce projet de loi, le transport par taxi est un enjeu majeur pour la métropole, où travaillent près de 60% des chauffeurs de taxi du Québec.

À Montréal, de manière directe ou indirecte, ce sont donc 22 000 familles qui tirent leurs revenus de l'industrie du taxi.

On estime que cette industrie génère des revenus de près de 180 millions de dollars par année sur le territoire de Montréal.

Je tiens, dans ce contexte, à exprimer à nouveau au gouvernement l'assurance de notre entière collaboration dans le cadre des présents travaux et dans la mise en place des modifications législatives et réglementaires qui en découleront. Nous souhaitons que ces modifications encadrent l'industrie de façon claire tout en permettant une souplesse et une agilité au gouvernement pour progresser dans la modernisation de cette industrie.

Par ailleurs, la Ville continue d'avancer dans ses travaux de modernisation de l'industrie du taxi par la mise en œuvre de sa *Politique sur l'industrie du taxi* qui englobe, entre autres, toute la question de l'amélioration du service à la clientèle, de la sécurité et de l'innovation technologique.

Nous souhaitons que le gouvernement collabore avec la Ville pour lui permettre d'implanter le plus rapidement possible les mesures de cette politique propre à Montréal. Nous croyons que celle-ci sont nécessaires pour qu'une transformation du taxi montréalais soit présente et pérenne.

La Ville de Montréal appuie le présent projet de loi, qui permettra de poursuivre dans cette voie de la modernisation de l'industrie du taxi, pour laquelle il est important d'avoir des standards et un encadrement.

Il importe également de garantir un environnement propice à la concurrence.

Personne ne doit avoir un chèque en blanc. Il y a beaucoup de place à l'amélioration dans cette industrie.

Plusieurs enjeux sont à prendre en considération :

- Une concurrence loyale entre citoyens corporatifs transparents et qui respectent les lois et règlements;
- Une industrie qui assure la sécurité des usagers et des travailleurs;
- Des pratiques qui luttent contre le travail au noir et l'évasion fiscale;
- Une modernisation des services offerts notamment par l'usage des nouvelles technologies;

Je le répète, j'accorde une grande importance à faire de Montréal une ville intelligente, une ville qui met à profit la technologie pour améliorer ses façons de faire et la qualité de vie de ses citoyens.

L'industrie du taxi est un secteur flagrant où l'apport de la technologie peut améliorer cette qualité de vie et aussi augmenter les bénéfices des travailleurs que ce soit par les applications, la géolocalisation ou la collecte de données permettant l'amélioration du service.

Il y a des avantages à offrir aux consommateurs des alternatives. Et de beaux exemples démontrent que c'est possible de le faire à l'intérieur du cadre législatif existant.

Si une entreprise, telle Uber, veut rester à Montréal ou ailleurs au Québec, nous devons trouver une base d'entente commune, tout en respectant les lois et règlements, et ce, comme ce doit être pour n'importe quelle industrie.

Je tiens donc ici à vous rappeler les principes essentiels qui doivent guider le gouvernement dans l'étude de ce projet de loi et par la suite sa mise en œuvre :

Premièrement, la Ville est heureuse que le projet de loi modifie l'encadrement du service de transport par taxi afin de le moderniser tout en maintenant le principe d'un seul régime juridique applicable.

Le gouvernement doit donc s'assurer d'une équité sociale et d'une équité fiscale entre tous les membres de l'industrie. Il n'y a pas de place pour le « deux poids, deux mesures ».

Deuxièmement, il est primordial pour la Ville que le gouvernement ne fasse aucun compromis sur la sécurité des chauffeurs et des clients dans les conditions d'octroi des permis.

À cet effet, nous rappelons que nous souhaitons, entre autres, que le gouvernement s'assure que soient conservés dans sa réglementation la vérification des antécédents judiciaires par un corps de police, la souscription à des assurances appropriées, la formation des chauffeurs, l'inspection des véhicules ainsi que le projet d'installer des caméras dans les véhicules.

La Ville de Montréal accueille favorablement les nouvelles obligations des intermédiaires en service de transport, prévues au projet de loi, qui permettront de soutenir la modernisation de l'industrie.

Par ailleurs, la Ville adhère à l'application d'une norme de service pour le transport adapté. Nous offrons bien sûr notre collaboration pour nous assurer que l'implantation d'une telle norme soit un succès.

Des discussions avec le gouvernement seront assurément nécessaires à ce sujet.

La Ville de Montréal accorde une grande importance à l'accessibilité universelle sur son territoire et entend poursuivre ses efforts en ce sens.

Rappelons qu'au Québec, plus de 80% du transport adapté est effectué par des chauffeurs de taxi.

D'autre part, il est important de s'assurer que le système de gestion de l'offre et des tarifs garantisse un service de qualité, offert à un juste prix et de calibre international.

Lors de la précédente consultation, la Ville avait signifié son ouverture à des modifications dans l'offre de service et une modulation des tarifs.

Nous croyons que l'offre de transport à Montréal doit être variée et s'adresser à tous les types de voyageurs et à tous les budgets.

Nous croyons que, la possibilité qu'offre le projet de loi en matière de modulation des tarifs en fonction de la demande pourra également bien servir l'intérêt de l'utilisateur, à la condition que ces tarifs soient plafonnés.

Nous rappelons d'ailleurs, qu'une étude est en réalisation, en collaboration avec l'école Polytechnique, sur le sujet précis d'offre et de demande du transport par taxi dans la métropole.

Cette étude permettra de soutenir les décisions à venir à ce sujet qui seront alors basées sur des analyses crédibles.

Enfin, nous saluons la décision d'attribuer de nouveaux pouvoirs d'inspection et d'enquête aux personnes chargées de vérifier l'application de la loi et de ses règlements.

Comme il a été expliqué lors de la consultation en février dernier, cette modification facilitera le travail des inspecteurs et le rendra plus efficace.

En ce qui concerne les modifications au Code de la sécurité routière concernant les vélos, la Ville de Montréal est en accord avec les deux modifications proposées au projet de loi puisque nous sommes d'avis qu'elles permettront d'améliorer la sécurité des cyclistes.

En effet, l'augmentation de la sanction liée à l'emportiérage sensibilisera les automobilistes aux dangers d'ouvrir leurs portières sans s'être assuré que la manoeuvre est sécuritaire pour les autres usagers de la route. Il faut aussi continuer les campagnes de sensibilisation et de prévention à ce sujet.

De plus, le remplacement de la notion «d'espace suffisant» par une valeur chiffrée, permettra de faire disparaître le flou sur la question et améliorera les conditions de dépassement d'un cycliste par un automobiliste.

Rappelons que ces deux modifications s'inscrivent dans une refonte de plusieurs dispositions du Code de la sécurité routière qu'espère la Ville.

En septembre 2015, la Ville avait d'ailleurs fait connaître plusieurs mesures souhaitées pour la modernisation du Code, incluant les deux dispositions actuelles.

De ces mesures, deux autres sont particulièrement liées aux enjeux d'emportierage et de cohabitation sur la route soit :

1. l'introduction du principe de prudence, qui oblige de prendre en compte la vulnérabilité de chacun des usagers en confirmant que chacun d'entre eux a sa place sur les routes du Québec sans égard à son choix modal.
2. le retrait de l'obligation de circuler à l'extrême droite permettrait d'offrir davantage de sécurité aux cyclistes entre autres concernant l'emportierage.

La Ville espère que le ministre déposera bientôt cette refonte et offre déjà sa collaboration dans les travaux d'études de ces dispositions.

Conclusion

L'offre de transport est au cœur des préoccupations de la Ville.

Nous déployons d'importants efforts pour développer la diversité de notre offre, que ce soit en transport collectif ou actif, mais également à garantir un service de qualité, autant aux citoyens qu'aux touristes.

Le taxi et le vélo contribuent à la mixité de cette offre de transport.

La Ville reconnaît le rôle du taxi comme un mode de transport performant, qui contribue à l'activité économique de la métropole.

La Ville reconnaît également le rôle du vélo, comme un choix modal essentiel à la qualité de vie des citoyens et au dynamisme de la métropole.

Maintenant, en ce qui a trait à l'économie de partage, je tiens à profiter de cette tribune pour réitérer à nouveau que la Ville ne s'y oppose pas, malgré les bouleversements qu'elle provoque sur l'économie dite traditionnelle.

Nous reconnaissons l'importance de créer un environnement concurrentiel bénéfique pour le consommateur.

Nous serons donc très intéressés par les travaux prévus par le gouvernement à ce sujet.

En conclusion, nous tenons à souligner l'effort présent dans ce projet de loi pour progresser dans la modernisation de l'industrie du taxi et du Code de la sécurité routière et offrons à nouveau notre collaboration pour la mise en place de ces changements législatifs.

Merci de votre attention.