



Mémoire

Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 100, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi.

Par l'Association Haïtienne des Travailleurs du Taxi
Présenté à la Commission des transports et de l'environnement.

26 mai 2016

Table des matières

Préambule	3
Introduction.....	4
La technologie et l'industrie du taxi	5
La concurrence déloyale et UBER.....	5
Les aspects positifs du projet de loi 100	7
Régime juridique unique pour le transport par taxi.	8
Maintien de la gestion de l'offre	8
Fond de modernisation	8
Flexibilité des tarifs	8
Nos préoccupations	9
Table de concertation	9
Règlements normes de comportement et d'éthiques.....	9
Association Professionnelle des Chauffeurs de Taxi	9
Conclusion	10

Préambule

L'Association Haïtienne des Travailleurs du Taxi (AHTT) remercie les membres de cette Commission des transports et de l'environnement de l'avoir invité à s'exprimer sur le projet de loi no 100 ; loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi.

L'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.

Soulignons que nous avons présenté un mémoire au mois de mars 2016 devant vous dans le cadre des consultations particulières sur le transport rémunéré de personnes par automobile.

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

Courriel : ahttmontreal@gmail.com

Introduction

L'AHTT souhaite mentionner, d'entrée de jeu, qu'il adhère au projet de loi 100, qu'il tient à féliciter le gouvernement du Québec, le ministre du transport Monsieur Jacques Daoust et son équipe pour la préparation et le dépôt de ce projet de loi 100. Ce projet de loi est juste et équitable pour l'ensemble des citoyens du Québec.

Lors de notre passage devant la commission des transports et de l'environnement au mois de mars dernier nous avons exprimé nos recommandations et notre confiance en l'état Québécois, aujourd'hui sans aucun doute nous réitérons cette confiance parce qu'on croit qu'ici au Québec on est dans un état de droit.

Nous appuyons le projet de loi 100 qui adopte une seule loi pour l'ensemble de l'industrie du taxi et dans la mesure qu'aucune modification du projet de loi se soit effectuée dans le but de satisfaire le désir insatiable et cupide de cette multinationale cotée en bourse et dont les investisseurs n'attendent que le bénéfice de leur investissement.

La réalité est bien différente au Québec que dans les grandes villes où UBER s'est installé de force, car plus des trois quarts des propriétaires de taxi ne possèdent qu'un permis de taxi qui lui sert d'un emploi et au fil des années, son seul fond de pension. Contrairement dans certaines grandes villes de l'Amérique du nord, ce sont pour la plupart de grandes corporations qui possèdent des flottes dépassant plus une centaine de voitures taxi.

Cette multinationale ignore et ne tient pas compte du plan de rachat du gouvernement où plus de 1200 permis de taxi étaient retirés du marché pour enfin rentabiliser l'industrie, il y a plus d'une trentaine d'années. Les années qui ont précédé le plan rachat, l'offre était largement supérieure à la demande. Vers le début des années 80, la récession économique et l'affaire Murry-Hill poussent le gouvernement du Québec à mettre sur pied la commission Bossé, chargée de faire la lumière sur ces différents problèmes que confrontent l'industrie du taxi et de faire les recommandations au gouvernement du Québec. À la suite de cette commission en 1983, le gouvernement a jugé nécessaire de procéder au rachat des permis, dont le coût a été défrayé par les propriétaires de permis de Taxi, ce qui a redynamisé l'industrie du taxi, augmenté la valeur des permis et a créé un grand intérêt aux ligues qui devenaient les principaux gestionnaires et défenseurs de ces permis.

Avec le projet de loi 100 qui tient à maintenir le quota du nombre de taxi dans les différentes agglomérations du grand Montréal, n'est qu'un respect d'engagement du gouvernement envers ses concitoyens.

La technologie et l'industrie du taxi

Depuis 2009, L'industrie du taxi montréalaise a emboîté le pas vers la nouvelle technologie ou les intermédiaires en service de taxi utilisent des applications de géolocalisation pour effectuer la répartition des appels. Cette nouvelle technologie est installée dans les taxis à l'aide des tablettes placées à l'intérieur des voitures de taxi et sont intimement liées à l'indentification des chauffeurs, soit leur permis de travail.

Ce Savoir-faire constitue un moyen plus sécuritaire pour les clients qui embarquent dans une voiture ou l'indentification du chauffeur est plus facilement retraçable advenant qu'il arrive un incident.

Ce qui prouve que le projet de loi 100 ne nous donne pas une carte en blanc, mais tient compte les efforts de l'industrie.

La concurrence déloyale et UBER

Non seulement la multinationale californienne Uber fonctionne illégalement au Québec mais aussi exerce une pratique déloyale. Si on regarde la tarification de l'industrie pendant les 20 dernières années, on constate qu'elle ne suit pas l'évolution du coût de la vie. De 1994 à 2016, soit 20 ans plus tard, le prix au compteur pour la tarification dans l'industrie du taxi est passé de:

- 2,25\$ à 3,45\$, pour Le prix du départ, soit une augmentation de 35%.
- 0,93\$ à 1,70\$, pour Le prix du km, soit une augmentation de 55%.
- 0,45\$ à 0,63\$, pour le prix par minute d'attente, soit une augmentation de 29%
- 25\$ à 40\$ pour le prix fixe du centre-ville à l'aéroport de Pierre-Elliot Trudeau, soit une augmentation de 37,5%

Pour La même période soit de 1994 à 2016 voici l'évolution du prix de certains produits de consommation :

- Le prix du panier d'épicerie ne fait que doubler
- Le prix du lait est passé de 0,75\$ à 2,50\$, soit une augmentation de 268% le litre.

On comprend pourquoi, on assiste à un appauvrissement sans précédent des artisans de l'industrie du taxi, ou le coût de la vie a augmenté de manière vertigineuse par rapport à leur revenu. C'est la raison pour laquelle que nous déclarons que l'arrivée de cette multinationale (UBER) avec cette méthode de modulation tarifaire qui écrasent le prix du taxi dans les périodes moins achalandées est une concurrence déloyale pour les chauffeurs de taxi et l'autre part, quand il augmente le prix de la course sans aucun plafond dans les périodes très achalandées constitue un vol pour la clientèle.

Vu le caractère de grosses bottines d'Uber à vouloir s'imposer sa philosophie d'affaires partout où il est installé.

Vu le manque de respect des lois et des règlements du Québec dans son système de fonctionnement

Vu son côté de piratage qui, souvent s'est déguisé en covoiturage, nous avons jugé bon d'appuyer ce projet de loi 100 dans son ensemble, ce qui constitue une carapace pour protéger les emplois des 22.000 familles de la province du Québec et garantir les fonds de pension de ces dernières.

Le moment est venu de penser à la période d'après uber comment on pourrait davantage améliorer nos services à la clientèle, continuer nos progrès au niveau de cette nouvelle technologie de communications. Tout ceci a pour but de fournir ce qui est de mieux à la clientèle.

Par conséquent, la mise en place d'une association professionnelle s'avérerait un outil nécessaire et même indispensable pour le maintien de l'ordre, la sécurité tant pour la clientèle que pour les chauffeurs et propriétaires de taxi, et en outre, elle pourrait nous doter d'un code d'éthique pouvant valoriser le travail du chauffeur de taxi. C'est la raison pour laquelle, nous avons appuyé la proposition du Regroupement des Travailleurs de Taxi Métallos (RTAM) demandant au gouvernement de le reconnaître comme l'Association Professionnelle du Québec.

Notons qu'après la dissolution des ligues en l'an 2000, Le RTAM est la seule organisation qui possède les moyens et les expertises pour mieux représenter les propriétaires et les chauffeurs de taxi.

Au cours de ces 2 dernières années, L'industrie du taxi a fait de nombreux efforts pour mieux servir la clientèle et doit continuer à en faire davantage, mais ses moyens financiers sont limités et les charges reliées à la gestion d'un taxi ne font qu'augmenter. Plus de 22.000 chauffeurs de la province vivent du taxi, nombreux d'entre eux ont des hypothèques allant jusqu'à 450\$ la semaine. Avec l'arrivée des illégaux, on ne pouvait pas continuer à travailler dans des conditions où l'on enregistre un manque à gagner équivalent à 50\$ par quart de travail?

L'arrivée du projet de loi 100 n'est que le reflet d'une justice sociale pour les 22000 familles qui vivent directement ou indirectement de l'industrie du taxi.

Les aspects positifs du projet de loi 100

Bien que nous ayons présenté un mémoire au mois de mars dernier, lors des consultations publiques, nous avons eu la chance d'exprimer notre vision et nos recommandations sur l'avenir de l'industrie du taxi.

Les objectifs de cette consultation ont été clairement définis en termes de

- 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.

Régime juridique unique pour le transport par taxi.

Nous sommes heureux que le projet de loi maintienne un seul régime juridique applicable pour le transport par taxi. Ceci permettra d'assurer que le service de transport par taxi puisse garantir un et aussi de maintenir des emplois stables et

Maintien de la gestion de l'offre

Nous saluons le maintien de la gestion de l'offre, cette responsabilité au paravent que détenait la Commission des Transports du Québec (CTQ) devient celle du Ministre des Transports. Nous souhaitons que le Ministre des transports consulte les représentants de l'industrie du taxi avant toutes modifications.

Fond de modernisation

Nous saluons la mise en place d'un fond destiné à la modernisation de l'industrie.

Flexibilité des tarifs

Nous sommes en accord avec le principe de moduler les tarifs tel que défini, par contre nous souhaitons dans le règlement que les tarifs ne fluctuent pas en fonction de l'offre et de la demande. Ce sera le prix de la non-conformité de ne pas pouvoir fournir à notre clientèle un service de qualité.

Nos préoccupations

Bien que nous appuyions le projet de loi 100, nous avons les préoccupations suivant :

Table de concertation

L'article 26 de ce projet de loi abolie la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi est abolie.

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 l'organisme paramunicipal 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.

Règlements normes de comportement et d'éthiques.

Nous sommes en faveur d'un code d'éthique que les chauffeurs doivent respecter. Nous saluons les efforts dans le projet de loi de sanctionner les chauffeurs de taxi pour le non respect. Qu'il soit des chauffeurs indépendants ou des chauffeurs qui travaillent dans une association de service.

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.

Conclusion

En terminant, nous souhaitons ardemment que le projet de loi 100 suit son processus parlementaire et qu'il puisse être adopté d'ici la fin de cette session parlementaire prévu pour le 10 juin 2016, afin que nous et tous les autres acteurs de l'industrie puisse mettre nos énergies à rehausser nos services à ce qu'il soit conforme aux exigences de la clientèle.