



INDUSTRIE DU TAXI DU QUÉBEC – RÉFLEXIONS & RECOMMANDATIONS

MÉMOIRE



SUR LE PROJET DE LOI N° 17

Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile

Commission des transports et de l'environnement

MAY 7, 2019

AHTT (ASSOCIATION HAÏTIENNE DES TRAVAILLEURS DE TAXI)

7655 20e Avenue, Montréal, Québec, H2A 2K8

Courriel : ahttmontreal@gmail.com

Table des matières

I – INTRODUCTION & RÉFLEXIONS.....	3
1. Nouvelle technologie.....	4
2. La raison du plus fort.....	4
3. Insouciance politique.....	5
4. Entourloupettes et calculs politiques.....	6
5. Client pris en notage.....	6
6. Mobilité urbaine et économie collaborative.....	7
7. Gestion de l’offre : Créatrice de richesse.....	8
8. Leurre, mirage et artifice.....	9
9. Silence sur du vol organisé.....	10
10. Des communautés racisées appauvries.....	11
11. Nos propositions.....	12
II – PISTES DE SOLUTIONS À LA CRISE	
1. La fin de la gestion de l’offre par le rachat de tous les permis	14
2. Le maintien de la gestion de l’offre par la location dynamique de permis	16

I – INTRODUCTION ET RÉFLEXIONS. –

Fondé depuis 1982, l’AHTT (l’Association Haïtienne des Travailleurs de Taxi), organisme sans but lucratif, s’engage à défendre, soutenir, donner parole à ses membres victimes de discrimination et d’iniquité dans l’exercice de leur métier. Les chauffeurs de taxi fondateurs de l’association, revendiquaient leurs droits civiques d’exercer leur fonction en toute liberté et sans discrimination. Sans avoir besoin de ressasser le passé, elles sont encore vivantes, les chaudes luttes que nous avons menées pour arriver à démocratiser l’exercice du métier de chauffeur de taxi au Québec. Nous y avons frayé notre chemin pour se trouver détenteur d’un portefeuille de plus de 350 millions de dollars de la communauté haïtienne investis dans l’industrie du taxi au Québec. Nous sommes conscients que l’avenir de l’industrie appartient à la convergence des forces de tous les acteurs de l’industrie; raison pourquoi nous avons aussi participer à l’écriture du mémoire conjoint AHTT, FTQ, Métallos, RTAM et RPTM sur le projet de loi n° 17. Nous avons trouvé digne, malgré tout, de nous exprimer de manière plus personnalisée sur certaines idées; de faire part de quelques réflexions et solutions communes à la crise du taxi au Québec. Nous dévoilons ici plus en détail, certaines idées qu’on a fait qu’effleurer dans le mémoire conjoint.

Aujourd’hui la bataille ne concerne pas seulement la communauté haïtienne, elle est à tous les artisans de l’industrie. Nous vivons actuellement le stress et les autres dommages punitifs et moraux causés par l’introduction cavalière de l’envahisseur Uber. Le laisser aller volontaire du gouvernement qui, supposément, devrait nous protéger et la décision programmée d’exproprier les détenteurs de permis de taxi par le projet de loi 17 au profit de Uber ou d’autres modèles similaires, expriment parfaitement son implication dans cette théorie du complot si bien orchestrée.

C’est un secret de polichinelle, tout secteur trop contingenté peut subir tôt ou tard l’assaut de la libéralisation des marchés. Cette libéralisation, qu’elle soit voulue ou imposée amène souvent de nouveaux joueurs et de nouvelles façons de travailler. L’industrie du taxi a cru à tort que l’État québécois allait la protéger et la défendre contre l’attaque assassine de Uber. Enfonçant le clou, le gouvernement de Philippe Couillard, par opportunisme politique, a sauté la clôture pour se copiner langoureusement avec la nouvelle venue; brisant pour ainsi dire, une relation de longue date entre l’État et l’industrie. On parle

d'opportunisme, car il a cru à tort que la vague de jeunes avant-gardistes friande de nouveauté qui a testé Uber, allait lui redonner le pouvoir. L'envahisseur a su aussi, par la tromperie à peine voilée, se présenter sous des dénominations très tendances pour prendre les consommateurs en piège, telles : La nouvelle technologie, L'économie collaborative, La mobilité urbaine, etc.

1 – NOUVELLE TECHNOLOGIE

Il appert que tout ce qui sonne nouvelle technologie momifie le cerveau de nos dirigeants. Y perdant tous leurs moyens, les décisions sont prises à huit clos avec des lobbyistes proches du pouvoir, une façon légale de se plier au plus offrant. En effet, le lobbyisme est le premier pas légal vers un système non équitable, voire corrompu. Jean de la Fontaine serait plus cool en twittant de sa tombe : #Lobbyisme#Déf#Corruption : La raison du plus fort est toujours la meilleure.

On a tort de croire et de penser que la commande d'un taxi par application mobile soit la révolution du siècle. Elle est simplement une nouvelle façon de faire, propulsée par une machine marketing efficace. Utiliser le même appareil de téléphone soit pour appeler un taxi en composant le numéro, soit pour commander un taxi en utilisant une application mobile, est-ce cela La nouvelle technologie? Ou c'est simplement des opportunistes qui ont su avec doigté, berner les plus crédules pour 'bypasser' un code de lois protecteur d'une industrie ?

N'est-ce pas pur mensonge de faire miroiter l'économie collaborative, pour finalement utiliser toujours le même modèle de service : un chauffeur utilisant une voiture pour déplacer un client d'un point A à un point B contre rémunération calculée par un taximètre physique ou virtuel ? Est-ce cela l'innovation ou la nouvelle technologie? Et que va-t-on dire maintenant aux compagnies de taxis traditionnels qui ont actuellement des applications similaires ?

2 – LA RAISON DU PLUS FORT ?

Est-ce vraiment sain, sous les yeux ébahis de la population, de prioriser Uber, une compagnie non citoyenne, reconnue pour ses frasques partout où elle passe? Le gouvernement va-t-il continuer impunément à traiter en parents pauvres, toutes ces familles

qui vivent et dépendent de cette industrie ? Si Uber dans sa stratégie de conquête a pu imposer sa place dans la province, ne devrait-on pas l'obliger à intégrer les rangs et payer sa juste part, sans pour autant créer un système à deux vitesses ?

Impassibles, allons-nous laisser qu'une multinationale étrangère vole et terrorise le gagne-pain d'une majorité locale ? Au lieu d'alléger, de mieux structurer, de faciliter ou même de transformer notre industrie locale en un modèle de référence exportable, n'est-il pas honteux de vouloir ouvrir largement ses portes voire même inviter des modèles étrangers à l'étouffer ? Est-ce cela, l'ouverture vers le monde ? N'est-ce pas là de préférence, un acte économique et socialement criminel ?

Toutes ces victimes qui ont hypothéqué leurs maisons, leurs biens voire même leurs vies, pour se procurer cette licence de travail contingentée par l'État, ne sont-elles pas nos grands-pères, nos pères, nos oncles, nos frères, nos neveux, nos cousins ou nos amis ? Et oui, ils ne sont pas si loin de nous, on les côtoie tous les jours. Il est vrai qu'une majorité d'entre eux viennent de l'immigration récente ou lointaine, mais sur le marché du travail, ils sont déjà marginalisés et victimes du racisme systémique tant décrié ! Pour l'amour du bon Dieu, allons-nous encore enfoncer le clou dans leurs cercueils, en leur volant le peu qu'ils ont pu accumuler ?

3 – INSOUCIANCE POLITIQUE

Philippe Couillard tombe, François Legault monte, toujours le même discours : « Uber est là pour rester ». Qu'ainsi soit-il ! Mais sachez qu'en l'accommodant dans son modèle actuel, qu'on signe du même coup, la fin du système existant. Et que, ne pas avoir respecté l'autorité et l'impartialité des lois préétablies par l'État dans cette industrie amène son prix à payer (Recours collectif, poursuites judiciaires, etc.). Le gouvernement de Legault dit haut et fort, avec son projet de loi 17, sa priorité sera les clients. C'est très beau à dire, mais comment va-t-il procéder ? N'est-ce pas là un euphémisme pour ne pas dire, le Gouvernement de la CAQ s'en contrefout des chauffeurs et propriétaires de taxis gagnant moins de \$15 de l'heure ? À la CAQ, on veut des jobs de \$25/h et + ! C'est ce qu'il a dit haut et fort à la déconfiture de Téo taxi.

4 – ENTOURLOUPETTES ET CALCULS POLITIQUES

Prioriser la clientèle dans une industrie de service reste indispensable. Par contre, cela ne doit pas être une soupape ou un exutoire pour laisser tomber les fournisseurs de service. Si on parle de libre concurrence, de relations équitables entre fournisseurs de service, cette relation doit être gagnant-gagnant avec le client aussi. Oui, ce dernier veut toujours payer moins cher, mais à quel prix et qui pourra lui offrir le produit ou le service ? Au Québec, on aimerait bien payer sa pinte de lait à \$1, mais qui va le produire ? Le quota dans l'industrie du lait et des volailles n'est-il pas exactement ce qui existe dans l'industrie du taxi ? Pourquoi avant la dernière élection, Legault, Couillard, Lisée et Massé ont fait front commun pour défendre la gestion de l'offre ou le quota contre l'envahisseur Américain et Européen ? Pourquoi n'ont-ils pas fait la même chose pour l'industrie du taxi face à Uber ? Jamais de la vie ! L'industrie du taxi n'a pas de poids politique; c'est une poignée de faiseurs de bruit, majoritairement venue de l'immigration, éparpillée dans différents comtés dont on connaît déjà l'allégeance politique. Par contre, l'industrie du lait et des volailles, c'est majoritairement Nous-autres, des québécois de souches et ce sont 40 comtés clés. On ne peut pas se permettre de ne pas les défendre. Sinon, on ne gagnera pas les élections. Tout est calculé. Quelle ironie !

5 – CLIENT PRIS EN NOTAGE

Si François Bonnardel, le ministre de transport, se dit être le lobbyiste du client, qu'il sache que de tels propos ne reflètent pas l'objectivité et le professionnalisme que doit faire montre un représentant de l'État dont l'impartialité est de mise. En effet, dans une crise impliquant autant de protagonistes, l'État ne peut, en aucun cas, se ranger d'un côté. Et s'il était un vrai défenseur du client, à ne pas mettre de brides ou de maximum en ce qui concerne les prix dynamiques, ne devrait-il pas savoir que ce sont les clients qui vont en souffrir ? En faisant foi seulement à la libre concurrence pour joindre l'équilibre ou pour dicter le prix du service, le ministre fait fausse route. À titre d'exemple, l'industrie du transport aérien bénéficie largement de cette libre concurrence, mais en tant que client, en profite-t-on vraiment ? N'est-ce pas que le prix des billets d'avion se ressemble à s'y méprendre, comme si les différentes compagnies se consultaient toutes entre elles ? Ce ne sera pas différent dans l'industrie du transport rémunéré de personnes. Quel intérêt une compagnie

aurait à réduire son prix, si en plus de pouvoir consulter celui de son concurrent, elle est, à cette même période donnée (heures de pointe ou temps des fêtes), autant achalandé qu'elle ? Prix dynamiques ou pas, entre compagnies, les prix seront pareils. Encore une fois, ce n'est pas grave, le lobbyiste du client va faire payer le client.

6 – MOBILITÉ URBAINE & ÉCONOMIE COLLABORATIVE ?

Perché sur de belles théories sur la mobilité urbaine et l'économie collaborative, il serait temps que Mr Guillaume Lavoie, *chargé de cours, École nationale d'administration publique et président du Groupe de travail sur l'économie collaborative*, enlève ses œillères, revienne à la réalité et regarde autour de lui pour savoir qu'au Québec, l'auto solo ou toutes ces places vides non utilisées des voitures, reste un problème sociétal qui ne sera nullement résolu par la fin des quotas dans l'industrie du taxi. Aussi longtemps qu'au Québec, posséder une voiture agrmente le statut social comme critère de réussite et l'utilisation du transport en commun comme choix du bas peuple, il y aura toujours de milliers places non utilisées à cause de l'auto solo.

Il ne faut pas non plus ignorer, les chauffeurs-types de Uber ne sont pas des propriétaires de voitures avec stabilité d'emploi et financière. Ce sont majoritairement des gens de nature financièrement instables, voulant arrondir leurs fins de mois. Beaucoup sont de l'immigration récente ou éloignée, ayant perdu leurs emplois ou de la difficulté à intégrer le marché du travail. Au fait, niveau statistique, ils font baisser le taux de chômage du Québec qui affiche fièrement le plein emploi; alors qu'ils ne sont que des victimes du système s'accrochant à la merci de Uber qui les exploite. Quelle ironie ! Normalement, ces gens n'achèteraient pas de voitures. Ils utiliseraient le réseau accessible de transport en commun des grands centres urbains. En se disant qu'avec Uber ils arriveront à couvrir les frais d'une voiture et y gagner leur vie, beaucoup se font leurrer, mais ils le découvrent trop tard. Malheureusement, ce sont de nouvelles voitures qui viennent encombrer le réseau routier.

Le taux de roulement est très élevé chez Uber. 'Avant, un chauffeur raconte qu'on pouvait avoir entre 100\$-250\$ en référant quelqu'un, maintenant cela peut aller jusqu'à \$850. Les gens ne restent pas car, ce n'est pas payant'. Tout ce qui se passe au final, c'est

l'accroissement du parc d'automobiles et l'augmentation de l'embouteillage dans les grands centres urbains. Mr le ministre Bonnardel, saviez-vous que, si on réduisait simplement la barrière à l'entrée au métier de chauffeurs de taxi qui est la formation, beaucoup de chauffeurs délaisseraient Uber pour faire du taxi traditionnel dans son modèle actuel ? Certains le font déjà malgré qu'il faille encore 150 heures de formation. En effet, le modèle actuel favorise mieux la relation triangulaire client-intermédiaire-artisan en permettant aux trois (3) protagonistes d'y sortir leur épingle du jeu et créer de la richesse dans la province même. Plusieurs chauffeurs de Uber convertis en taxi régulier avouent travailler 30-40 fois moindre dans l'industrie traditionnelle pour le même revenu.

7 – GESTION DE L'OFFRE : CRÉATRICE DE RICHESSE

Abolir les quotas ou la gestion de l'offre dans l'industrie du taxi ne fait que détruire le seul système créateur de richesse accessible aux gens de toutes sortes du Québec. Oui le propriétaire de permis de taxi travaillait tel un forcené en étant obligé à rembourser sa dette sur dix ans. Oui quitte à travailler 16 heures par jour, défiant injures et insultes, méprisant la honte, sacrifiant sa propre famille, taxé à hauts frais par les intermédiaires de taxi, pourchassé par les agents du bureau de taxi, la police et les contrôleurs routiers, etc., il s'est bouché le nez pour avaler tout ça, sachant seulement que le système lui a donné accès à une propriété dont le capital aussi appelé 'prix du sang' (Blood money), dignement gagné, lui permettra d'accéder à la table des grands et pour une fois rêver à une vie meilleure. N'est-ce pas là le rêve québécois accessible au parcours du combattant ?

Quelle institution embaucherait au salaire minimum de simples citoyens, sans égard à leurs origines, leurs diplômes, leurs statuts sociaux, etc., et trois (3) ans plus tard, leur permet de créer la richesse en accédant au marché immobilier et une dizaine d'années après, avoir plus de \$200K de capital ? Aucune ! Oui c'est ce que permet la gestion de l'offre dans l'industrie du taxi. On ne peut pas et on ne doit pas tuer un tel système. Surtout pour la simple raison de satisfaire des intérêts étrangers ou familial (le bruit court que le ministre Bonnardel a des liens de parenté avec un des fondateurs de Eva). Aucun chauffeur de taxi n'est contre la gestion de l'offre; raison pourquoi ils s'évertuent à y accéder malgré l'incertitude qui s'y planait depuis les cinq (5) dernières années.

Questions au ministre de transport : Qu'est-ce qui a été exigé à l'industrie du taxi en termes de modernisation (technologique, transactionnelle, entretien) depuis le début de la crise (2014) qui n'a pas été respecté ? Pouvez en citer au moins une chose ? En quoi la gestion de l'offre dans l'industrie du taxi fait blocage à sa modernisation ? Pourquoi vouloir changer un modèle d'affaires ayant déjà fait ses preuves, un modèle créateur de richesse et accessible à tous les québécois ? Pourquoi ignorer les résultats non concluants qu'ont déjà connus New York, Chicago, San Francisco, Londres, etc. après avoir essayé un modèle similaire ? Des experts et différentes études scientifiques s'accordent pour dire que Uber, Lyft, etc. ne font qu'augmenter les embouteillages, les gaz à effet de serre, la baisse de revenus pour les chauffeurs. Les autorités à New York, par exemple, se trouvent même obligées de fixer un quota sur le nombre de véhicules voire imposer un taux horaire minimum pour les chauffeurs. Est-ce ce modèle que vous voulez nous obliger à accepter au Québec ?

Sachez que les chauffeurs de taxi ne veulent pas qu'on leur donne juste accès à l'outil qui leur génère un revenu, ils veulent pouvoir se le procurer. C'est pour eux, l'aboutissement d'un rêve, le fruit de dures épreuves, l'issue du parcours du combattant, un bien dignement gagné, le prix du sang. Pourquoi vouloir maintenant livrer 22 milles familles à un lendemain incertain ? Avez-vous fait vos calculs pour savoir combien de perte d'emploi que cela va créer ? Avez-vous un plan de remplacement pour toutes ces pauvres victimes collatérales. En prêtant serment à l'assemblée nationale, votre gouvernement a fait de la création de richesse pour tous les québécois, son seul credo. Abolir un tel système c'est créer de la pauvreté, détruire un rêve, réduire en esclavage des gens et les livrer à la merci des plus riches ou de grandes multinationales qui connaissent tous les stratagèmes pour ne pas payer leur juste part. Mr Bonnardel, vous pouvez encore décider si l'histoire associera BONNARDEL à ce BORDEL.

8 – LEURRE, MIRAGE ET ARTIFICE

Le ministre clame haut et fort que le nouveau projet de loi mettra de l'argent dans les poches des chauffeurs locataires. Faux. Cela prouve sa méconnaissance de la réalité de l'industrie. Actuellement, un chauffeur locataire paie des frais de location à un propriétaire de permis de taxi, mais il sait qu'il n'a pas à se préoccuper 1) d'une hypothèque de taxi, 2)

d'un prêt d'auto, 3) d'une assurance d'auto, 4) de frais de dispatch et 5) des autres frais liés à l'entretien et l'inspection mécanique, la vérification du taximètre, la SAAQ, la CTQ, etc. Alors qu'avec le nouveau projet de loi, ils seront obligés à payer eux-mêmes ces frais – excepté l'hypothèque – mais plus de 25% de leurs revenus seront désormais transférés dans les caisses de la compagnie d'intermédiaire et ce, dans un marché ouvert où le revenu potentiel sera fractionné par une multitude de chauffeurs incontrôlables. Encore une fois, les grands bénéficiaires de ce modèle ne seront que les compagnies intermédiaires, il ne restera que des miettes pour les chauffeurs.

9 – SILENCE SUR DU VOL ORGANISÉ

En 2015, il coûtait environ \$4700 pour un taxi de travailler à l'aéroport de Montréal. En 2016, les charges sont passées à \$9000 environ. En 2017-2019, elles sont de 15 à 18 milles dollars !! C'est un vol !! De surcroît, sous toutes réserves, Montréal est la seule ville au monde où un chauffeur de taxi doit payer environ cinq (5) dollars par client embarqué à l'aéroport. On nous prend-tu (sic) pour des caves ... ? Pourquoi un intermédiaire charge \$417 et plus par mois pour le service de dispatch ? Pire, il oblige le chauffeur de taxi à utiliser son système de paiement mobile pour lui prélever 7 à 10 % de toutes ses transactions, alors qu'en individuel, le chauffeur peut avoir le même système de paiement mobile pour 2,60% les cartes de crédit et 5.3 sous la transaction Interac. On comprend pourquoi un chauffeur de taxi préfère se faire payer cash. C'est la seule industrie où un service collectif coûte plus cher qu'à l'unité.

Pendant ce temps, pour avoir acheté en 2014 à \$210K le permis de taxi, le propriétaire doit payer, rien qu'en frais fixe, \$760/semaine. L'essence, l'entretien ne sont pas comptés. Desjardins et Fintaxi font la pluie et le beau temps dans le marché, car ils sont les seuls à financer les permis. Ils se communiquent entre eux pour que l'un ne prenne le client de l'autre, de la collusion à peine voilée. Si le solde de l'hypothèque de taxi est plus de 50K, désolé, le propriétaire ne peut plus magasiner. Il est obligé d'accepter le taux proposé par l'un ou l'autre. En l'occurrence, Desjardins enfonce le poignard dans la plaie à 10,250% sur un solde de 50K et plus. Au bord du gouffre, on crie à l'aide, qui nous délivrera du corps voué à cette mort ? Pourquoi le projet de loi n'aborde pas ces sujets ? Vous voulez alléger les charges Mr le ministre ? Attaquez ces fardeaux financiers qui réduisent le revenu

des chauffeurs. Les \$1000 de SAAQ + 180 de la CTQ + 80 d'inspection mécanique, ne sont que des miettes sur toutes les charges que l'on paie déjà. D'autant plus que vous les imposez désormais aux nouveaux répondants qui ne feront que les refiler aux chauffeurs après. Quelle idée de génie !

10 – DES COMMUNAUTÉS RACISÉES APPAUVRIES

L'un des grands effets positifs de la gestion de l'offre dans l'industrie du taxi est de permettre la création de la richesse dans des communautés venues de l'immigration récente ou lointaine. Faire du taxi, cette vieille coquille que la communauté d'accueil a rejetée et laissée comme sale job réservée aux parias de la société et aux immigrants, ces derniers ont su y développer un métier noble et y sortir des perles. Elle est désormais devenue, l'une des principales pierres d'angle bâtisseuses de leur richesse. Quelle communauté culturelle : italienne, grecque, haïtienne, arabe, etc. qui peut se vanter n'avoir pas utilisé l'industrie du taxi comme porte d'entrée au marché du travail au Québec ? Aucune. Parce qu'elles ont pu y créer une valeur au prix du sang, le ministre Bonnardel veut à tort, y passer le bulldozer. N'est-ce pas de l'injustice à peine voilée, de vouloir leur exproprier le peu qu'elles y ont pu accumuler et ce, sans tenir compte de la valeur avant Uber du permis (année 2014) et sans compensation additionnelle pour leur en avoir imposé de force ?

Parlant de la communauté haïtienne dont plusieurs de ses membres près de la retraite ou déjà retraités, ont beaucoup investi dans cette industrie, avec les propositions inscrites dans ce projet de loi 17, c'est l'équivalent de plus de 350 millions de dollars partis en fumée. Que dire à ces vétérans du taxi ayant déjà pris leur retraite et qui vivaient des revenus générés par la location de leurs permis de taxi ? Va-t-on leur garantir un revenu annuel similaire à ce que leurs permis généraient ? Ou du moins, auront-ils droit à un montant forfaitaire équivalent à leur perte de revenu ? Va-t-on leur exproprier d'un bien durement gagné, pour la simple raison qu'ils ont pu y tirer un revenu en l'exploitant et en permettant à d'autres personnes de le faire contre un revenu de location ? Pourquoi le ministre ne demande pas à l'État québécois et celui du Canada de ne pas lui verser sa future pension indexée au coût de la vie, juste parce qu'il a déjà profité des revenus annuels reçus dans le

cadre de son travail et parce qu'il a déjà bénéficié de certains privilèges propres aux postes qu'il a déjà occupés ?

Le ministre Bonnardel va-t-il arrêté d'accuser à tort l'industrie du taxi de fraude fiscale, sans avoir aucune preuve pour ce faire ? Pourquoi ne laisse-t-il pas à Revenu Québec de justifier ses propres accusations ? Ne sait-il pas que si Revenu Québec avait la moindre preuve pouvant lui permettre de récupérer un (1) sous de ces soi-disant 70 millions non-déclarés dans l'industrie du taxi, cela ferait déjà les grandes manchettes dans les médias ? Mr Bonnardel, des soupçons de fraude ne suffisent pas pour accuser toute une industrie de fraude. Sans preuves, tout ce que vous faites, c'est de participer à un stratagème de salissage qui ne fait qu'influencer l'opinion publique en votre faveur. On l'a compris, mais s'il vous plaît, arrêtez ! Cela ne justifie pas l'expropriation d'honnêtes citoyens d'un bien durement gagné ou jusqu'à la preuve du contraire, l'expropriation d'un bien non condamné pour fraude fiscale ? Sous toutes réserves, si cautionner, répéter, énoncer, reprendre, répandre des théories sans preuves, suggestives et mensongères étaient passibles de sanctions politiques à l'ère de Trump, cela aurait pu coûter à des politiciens leurs postes.

11 – NOS PROPOSITIONS

- 1) **Le maintien de la gestion de l'offre.** Il est illogique d'abolir un système protecteur d'un métier et créateur de richesse pour la simple excuse que l'offre est inférieure à la demande. Il suffit simplement de diluer l'offre en émettant de nouveaux permis temporaires ou permanents. Cette solution sera bénéfique pour l'industrie pendant celle proposée lui sera destructrice et dommageable.
- 2) **L'établissement de la CTQ ou le BTM, comme tribunal administratif de toute l'industrie.** Les intermédiaires évoluent dans le secteur comme maîtres, seigneurs et donneurs d'ordres. Alors que la *S-6.01 - Loi concernant les services de transport par taxi* au **CHAPITRE X.1. – ARBITRAGE**, ART. 84.1. =>> ART. 84.5. établit clairement qu'à la CTQ, on cite : **84.1.** *Le président de la Commission peut, sur demande d'une partie, nommer un arbitre pour régler un différend concernant l'application d'une disposition de tout règlement sur le comportement et l'éthique entre un titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi et un propriétaire ou un chauffeur de taxi auquel il fournit des services.*

Il faut maintenir ces articles de lois dans le cadre du nouveau projet de loi, s'il est adopté et les faire connaître. Avec l'intégration de ces nouvelles compagnies aux poches profondes et multinationales, on voit déjà les petits propriétaires ou chauffeurs qualifiés potentiellement victimes d'abus, incapables d'avoir accès à la justice, s'il n'y a pas un tribunal administratif comme la CTQ ou le BTM qui remplit officiellement ce rôle pour toute l'industrie.

Le gouvernement doit s'assurer que ce nouveau projet de loi 17, s'il est voté, définit, régit et impose des limites ou balises dans les relations de partenariat intermédiaires versus propriétaires et chauffeurs, entre propriétaires versus locataires. On ne peut pas permettre qu'un chauffeur autorisé n'a de recours que d'aller en justice contre ces entreprises-là. Oui, chaque compagnie intermédiaire doit avoir sa régie interne et un comité de discipline pour administrer les infractions. Actuellement, si on n'est pas d'accord de la décision du comité, on fait appel au conseil d'administration. Et dans le cas où l'on voudrait contester la décision du Conseil, le rôle de la CTQ comme tribunal administratif est primordial.

- 3) **La liberté de louer individuellement un terminal de paiement mobile.** On l'a déjà mentionné plus haut, les entreprises intermédiaires de service de taxi, chargent des frais énormes aux propriétaires et chauffeurs de taxi pour leur donner accès à un terminal de paiement mobile. Outre la mensualité, ces frais varient entre 5% à 10% des transactions par cartes de crédit et Interac, alors qu'individuellement on peut payer avec le même fournisseur : 2,60% par transactions de crédit et 5,3 sous d'interac. Une telle disposition les pousserait à négocier des tarifs collectifs plus avantageux. Dans un monde normal, elles devraient automatiquement penser à cela. En leur exigeant par la loi qu'un chauffeur ou propriétaire de taxi, associé à une compagnie d'intermédiaire ou non, est libre de se procurer un terminal de paiement mobile par la compagnie de son choix, cela les forcera à ne pas penser qu'à leurs intérêts, mais aussi ceux du propriétaire ou chauffeur.
- 4) **Accès aux aéroports à coût nul.** Sous toutes réserves, l'aéroport de Montréal est le seul qui impose des frais autant élevés à des chauffeurs de taxi pour ramasser un client. Actuellement, il leur coûte entre 15 à 18 milles dollars par année, pour prendre un client à l'aéroport. À la carte, il coûte environ 5 (cinq) dollars par client

ramassé. Pour l'amour de Dieu, allez-vous arrêter ce pillage, ce vol, ces abus organisés ?

II – PISTES DE SOLUTIONS À LA CRISE

Piste de solution # 1 : La fin de la gestion de l'offre par le rachat de tous les permis.

Une solution qui fait sourciller ceux qui ne veulent pas qu'une partie de nos taxes soit utilisée à cette fin; mais qui oublie que le système de gestion de l'offre ainsi créé a participé à engranger aussi les coffres de taxes. Oui, si on rachetait tous les permis ? Certains spécialistes ont avancé une somme équivalente à 1.4 milliards. Pour aider des chauffeurs de taxi, des gens aussi insignifiants, c'est énorme! Jamais le gouvernement du Québec ne déboursera un tel montant. Par contre, pour les Bombardier de ce monde, 'un fleuron québécois', oui, il est impératif de le faire. Quelle ironie ! Pourtant, le rachat des permis à leur valeur marchande pré-Uber, comme l'a insinué le regretté ministre D'Aoust, est la seule solution, si on veut mettre fin à la gestion de l'offre dans l'industrie du taxi. Envisager une telle proposition, c'est éviter l'existence d'un système à deux, trois, quatre vitesses pour l'exercice d'un même métier. Les propriétaires de permis seraient satisfaits, Caisse Desjardins et Fintaxi par extension, les Fonds de Solidarité FTQ, ne subiraient pas de perte et le marché deviendrait accessible à tout le monde.

Toujours est-il, en découlerait une grosse vague de chauffeurs de taxi qui vont gagner un très petit revenu et enrichir particulièrement les compagnies intermédiaires de taxi. On assisterait aussi peut-être à des fronts communs entre les coops ou les intermédiaires privés entre eux, pour mieux concurrencer les Uber, Lift, Didi, etc. Rien n'empêche par contre, pour avoir toujours un contrôle de l'industrie, que l'État puisse toujours garder certaines barrières à l'entrée aux chauffeurs et intermédiaires. Par exemple, le fait d'avoir une même formation plus simple et plus courte, obligatoire à tous ceux qui veulent exercer le métier; créera un bassin de chauffeurs commun, duquel les différents intermédiaires pourraient recruter. L'institution d'un tribunal administratif tel : la CTQ, le BTM ou une ligue de taxis, ayant pouvoir et autorité sur les intermédiaires et les chauffeurs. Il créera un code de lois souple qui régit les relations de partenariat entre l'intermédiaire et le chauffeur. Une façon de mieux gérer les conflits et les abus qui dépassent le cadre de la régie interne de

l'intermédiaire. Une vraie nécessité car, actuellement, l'absence de ce cadre crée le chaos avec des intermédiaires qui sont maîtres et seigneurs dans l'industrie.

D'un autre côté, sortir du coffre 1.4 milliards, laisse un gros trou à combler. Voilà ce qui fait le plus peur au gouvernement. Comment va réagir la population ? 1.4 milliards pourraient construire un nouvel hôpital ou améliorer un autre ! Pourquoi dédommager des gens qui ont eux-mêmes spéculé à propos de la valeur d'un permis de taxi ? Oublions-ça, ils vont avaler la pilule ! Ridicule ! Ils oublient que le fait d'avoir fixé un quota du nombre de permis pouvant circuler dans une agglomération donnée, l'offre et la demande de permis, constituent à eux seuls la valorisation (avant Uber) ou la dévalorisation (après Uber).

En effet, si le chauffeur locataire qui devrait être intéressé à travailler dur pour acheter un permis, n'a plus besoin d'acheter dans les permis majorés existants, parce qu'il peut juste télécharger une application sur son téléphone et utiliser sa voiture personnelle pour faire le même travail, pourquoi dépenser des dizaines de milliers de dollars pour acheter un permis ? Si Uber en tant qu'intermédiaire, n'est plus obligé de respecter les mêmes règles de fonctionnement que les autres intermédiaires traditionnels, point n'est besoin de passer par le système en place pour devenir chauffeur de taxi. Ce qui a résulté à la baisse de la demande d'achat de permis. Avec une industrie occupée majoritairement par des personnes préretraitées, qui croyaient que le gouvernement allait défendre l'industrie face à Uber, en protégeant la valeur du permis de taxi, par extension, leur fonds de retraite; ils ont été surpris du tapis rouge que le gouvernement a tendu à Uber. Leur crainte, animée par le découragement et l'envie de ne pas tout perdre, a provoqué le chaos en mettant presque tous les permis en vente. L'offre en l'occurrence, est supérieure à la demande, à Montréal surtout au centre-ville, les permis ne valent plus rien.

Tenir mordicus au fait que 500 millions représentent la capacité de payer des québécois et décider d'aller chercher \$0.90 de plus dans la poche de l'utilisateur payeur, expriment l'ignorance totale de l'équité procédurale de la MTQ lors d'une expropriation. Le ministre par sa nouvelle taxe de \$0.90, choisit de protéger les compagnies d'intermédiaires comme Uber au détriment du client. Ce dernier, se sent-il toujours représenté par son lobbyiste ou devrait-il trouver un autre ? Qui veut bâtir ou démolir une tour sans s'asseoir d'abord pour

calculer le coût, les pour et les contres ? En décidant sur un coup de tête de passer le bulldozer sur la gestion de l'offre dans l'industrie du taxi, cela implique un passage obligé à la caisse pour payer : la valeur marchande avant Uber, sans oublier une compensation pour les dommages punitifs, moraux, le stress psychologique et mental provoqué par la crise.

Le mardi 19 mars 2019, sur le site web de ici.radio-canada.ca on peut y lire que le ministre fédéral des finances, Bill Morneau, un soutien allant jusqu'à 3,9 milliards de dollars pour les fermiers assujettis à la gestion de l'offre. L'article informe et on cite : *'Les agriculteurs des secteurs des produits laitiers, de la volaille et des œufs auront accès à un montant pouvant atteindre 2,3 milliards de dollars pour faire face aux conséquences de l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne et de l'Accord de Partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP).*

(...) De plus, le gouvernement octroiera 1,5 milliard de dollars pour un programme de garantie de la valeur des quotas qui offrira une protection aux agriculteurs contre la diminution de la valeur des quotas à la vente'.

N'est-ce pas là l'application flagrante de l'expression : deux poids, deux mesures ! Le provincial peut suivre les pas de son homologue fédéral.

Source : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1159339/agriculteurs-producteur-laitier-budget-morneau-ottawa-gestion-offre>

Piste de solution #2 : Le maintien de la gestion de l'offre par la location dynamique de permis de taxis.

L'industrie du taxi doit être toujours vue en fonction de l'artisan pour mieux protéger les intérêts du client. Le projet de lois 17 par contre, l'envisage en fonction de l'intermédiaire qui est ou sera de riches entreprises locales ou multinationales avec des poches profondes et des lobbyistes proches du pouvoir. Ils pourront la manipuler à leur guise et en fonction de leurs intérêts en pratiquant le capitalisme sauvage. Voilà d'où vient le schisme. Finie la touche humaine qui est très propre à l'industrie, on créera un monstre où le client et l'artisan ne seront que des numéros. Par contre, garder la gestion de l'offre dans l'industrie du taxi équivaut à protéger le métier de chauffeur de taxi en tant que profession à part entière et aussi s'assurer que les permis maintiennent une valeur monétaire sur le marché. Comme

expliqué plus haut, cela a créé, crée et créera de la richesse au Québec. Dans une gestion de l'offre, l'État remplit son rôle et force tous les intéressés à emboîter le pas avec le reste de l'industrie. Pas de passe-droit, ni de privilèges spéciaux et non plus de considérations particulières. Un système équitable, droit et honnête où tous les protagonistes sont sur la même longueur d'onde.

Il est vrai que le système de gestion de l'offre dans son état actuel doit faire peau neuve; non pas dans le modèle à proprement parler, mais dans la structure rigide incluant les agglomérations et la formation. Au 21^e siècle, l'ère ou la technologie est on ne peut plus présente, est-il vraiment nécessaire d'avoir un cours de 150 heures dont 90h sur la toponymie d'une ville, Montréal par exemple, pour conduire un taxi ? Non ! Un GPS ou un cellulaire, une tablette, etc. suffit. Le projet pilote de formation de 35 heures a été un grand pas dans la bonne direction. Que dire du système de zonage, qui dans son inflexibilité, crée beaucoup de retour à vide, des dépenses d'énergies et des émanations de Co2 inutiles ? Pourquoi un chauffeur locataire de taxi ne peut pas avoir sa propre police d'assurance avant de pouvoir conduire le véhicule de taxi appartenant à un autre ? Pourquoi un propriétaire de taxi à la retraite ou possédant plusieurs taxis, doit payer la pleine prime d'assurance de taxis pendant qu'il ne conduit même pas le véhicule ? Ne devrait-il pas exister une assurance de location de véhicules taxis idem à l'assurance pour la location de voiture régulière ? Ce sont ces aspects préalablement cités que le ministre Bonnardel doit attaquer. On ne peut pas passer le bulldozer sur un système créateur de richesse qui fonctionne.

Un système de location dynamique des permis, ferait vraiment partie des solutions ou des avenues possibles pour résoudre la crise du taxi actuellement. C'est un modèle pratique et fonctionnel qui se veut rassembleur car il pourrait rallier tous les acteurs. Découvrons les quatre (4) paramètres indispensables au bon fonctionnement de la location dynamique. Ce sont : 1) La création d'une application gestionnaire d'heures de location de permis de taxis spécifiques, 2) l'existence d'un bassin de chauffeurs respectant les mêmes critères d'exercice, 3) La disposition de tous les intermédiaires à s'enregistrer au registre des intermédiaires de taxi qui aura l'autorité d'inscrire ou d'exclure du territoire toutes les

compagnies illégales et 4) La mise en place d'un tribunal administratif pouvant nommer un comité d'arbitrage pour résoudre, trancher ou défendre les intérêts des chauffeurs, propriétaires et intermédiaires en cas de litiges. Détaillons plus clairement un à un ces 4 paramètres :



Explications :

1) Bassin d'heures de location dynamique de permis de taxi

Considérant un total approximatif de 8000 permis de taxi au Québec, à raison de 24 heures par permis par jour, on créerait un bassin d'heures de location de permis d'environ 192 000 heures par jour, présenté par agglomération en fonction du nombre de permis actifs dans

cette agglomération. On peut toujours refondre les agglomérations pour en avoir de plus grandes et permettre l'intercommunication entre elles pour qu'il y ait moins de retour à vide. Dans ce modèle, aucun permis ne serait propre à une voiture. Que vous soyez propriétaire du permis ou simplement locataire, votre voiture ou son lanternon, garderait un espace neutre et interactif dans lequel s'affichera la vignette du permis auquel vous êtes accroché.

2) Bassin de chauffeurs-locataires, de propriétaires-chauffeurs qualifiés et de voitures sans chauffeurs, accrochés à un permis de taxi disponibles

Les chauffeurs et les propriétaires-chauffeurs qualifiés doivent tous se soumettre aux mêmes critères de qualification et à la même formation. Alors que la voiture sans chauffeurs est à nos portes, elle pourra facilement se fondre dans ce modèle, si elle respecte les critères de qualifications propres aux voitures qualifiées. Ces trois groupes (le chauffeur-locataire, le chauffeur-propriétaire et la voiture sans chauffeur), seront fonctionnels et en mode prêts à prendre des appels, si et seulement s'ils sont accrochés à un permis de taxi libre auquel ils ont préalablement fait la réservation par le système (l'app) gestionnaire d'heures de location dynamique de permis de taxi. Le chauffeur-propriétaire, s'il le veut, peut avoir une priorité par rapport à sa volonté d'accrocher sa voiture à la vignette de son permis de taxi mais, cette priorité est applicable seulement dans le cadre d'un horaire préalablement fourni. Soit dit en passant, le chauffeur locataire ou propriétaire, peut aussi avoir des voitures sans chauffeurs en nombre limité par les autorités gouvernementales.

3) LES INTERMÉDIAIRES EN RÉPARTITION D'APPELS

Les intermédiaires auront tous accès au même bassin de chauffeurs-locataires, de chauffeurs-propriétaires et de voiture sans chauffeurs. Ils seront tous soumis aux mêmes lois et règlements. Ce sera la libre concurrence. C'est à chacun de créer des incitatifs pour attirer des chauffeurs-locataires, des chauffeurs-propriétaires et des propriétaires de voitures sans chauffeurs à vouloir travailler sous leurs bannières. Ils peuvent aussi avoir personnellement des voitures sans chauffeurs en nombre limité par les autorités gouvernementales. Ils ne pourront répartir leurs appels qu'à des chauffeurs-locataires, des

chauffeurs-proprétaires et des voitures sans chauffeurs accrochés à une vignette de permis de taxi préalablement réservée.

4) LES AUTORITÉS GOUVERNEMENTALES

Les autorités gouvernementales ont la responsabilité de légiférer ou de promulguer des lois et règlements régissant les critères de qualifications pour être 1) intermédiaires, 2) chauffeurs, 3) propriétaires de permis et de voitures qualifiées, 4) voitures qualifiées. Elles doivent aussi régir les relations de partenariat intermédiaires-proprétaires de permis de taxi et propriétaires de voitures sans chauffeurs, Intermédiaires-chauffeurs locataires et les relations de partenariat propriétaires-chauffeurs locataires. Elles doivent aussi disposer d'un tribunal administratif pour gérer les conflits et un service d'inspecteurs chiens de garde, pour la bonne marche de l'industrie et faire respecter les règlements. Elles jouent aussi un rôle de régulateur de l'offre et la demande en insérant des permis temporaires dans le bassin de location d'heures lors des périodes de fort achalandage.