

CTE - 004M

C.P. - P.L. 96

Loi modifiant la Loi concernant les
services de transport par taxi



**«Projet de loi n^o 96, Loi modifiant la Loi sur les services
de transport par taxi»**

Mémoire

septembre 2008

***Le Comité Provincial de Concertation et de Développement
de l'Industrie du Taxi Inc.***

***2631, boul. Versant Nord, Québec, Qc. G1V 1A3
Téléphone : 418-651-2400, Télécopieur : 418-651-2410
courriel : taximaitre@qc.aira.com***

Présentation

Le COMITÉ PROVINCIAL DE CONCERTATION ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE DU TAXI

Fondé en 1995 par une vingtaine d'Intermédiaires en services de transport par taxi, le COMITÉ a pour objectif de favoriser, promouvoir et développer la libre circulation de l'information à travers l'industrie du taxi au Québec dans le but d'améliorer la qualité et les services de taxis offerts à la clientèle. Il est aussi le porte-parole des Intermédiaires qui sont les maîtres d'œuvre du transport de personnes par taxi au Québec.

L'intermédiaire en services de transport par taxi se situe au centre d'un lourd mécanisme. Il se doit de répondre le plus adéquatement possible aux besoins, quelquefois très spécifiques, exprimés par une clientèle de plus en plus avisée et par la suite de combler ce besoin en répartissant le plus rapidement possible cette demande de transport entre ses membres, co-contractants et les chauffeurs des co-contractants œuvrant sous sa bannière tout en respectant l'encadrement légal en vigueur.

Il est donc le cœur du mécanisme. Il doit à la fois satisfaire les besoins des clients qui requièrent les services des voitures œuvrant sous sa bannière tout en répondant le mieux possible aux attentes des titulaires de permis de propriétaires de taxi et des chauffeurs qui comptent sur eux pour gagner leur vie.

Ces Intermédiaires sont : Soit des compagnies où le conseil d'administration et les dirigeants sont élus par les actionnaires, soit des coopératives où le conseil d'administration et les dirigeants sont élus par les sociétaires, et dans quelques rares cas, des entreprises à propriétaire unique ou enfin des entreprises familiales.

Avec le temps, le COMITÉ a su regrouper plus de 90 Intermédiaires, répartissant des appels à quelques 6 000 voitures, de toutes tailles et de partout au Québec.

Jean-Noël Quessy, Président
C.P.C.D.I.T.

PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES SERVICES DE TRANSPORT PAR TAXI

D'entrée de jeu, le Comité tient à remercier la *Ministre des transports* et les membres du *Comité de consultation* pour l'invitation qui lui a été transmise dans le cadre de la consultation sur le *Projet de loi n° 96*.

Le *Projet de loi* comporte des amendements intéressants à la *Loi actuelle* et c'est pourquoi nous l'appuyons globalement bien que nous sommes d'avis que certaines modifications doivent y être apportées.

Pour simplifier le texte, nous ne reprendrons pas le libellé de chacun des articles du *Projet de loi* bien que dans certains cas nous en reprendrons des extraits par souci de clarté de nos interventions.

Article 1 : Transport des personnes en état d'ébriété

Nous sommes d'avis que les entreprises de ce type qui œuvrent en permanence doivent être responsabilisées au même titre que les intermédiaires en service de transport par taxi. Leur vocation, bien que limitative quant à la clientèle, est très semblable et leur fonctionnement doit être encadré.

Il faut, notamment, que les transporteurs qui ne jouent pas selon les règles soient sévèrement réprimandés par la *Loi* et que les entreprises qui utilisent leurs services soient soumis à un code d'éthique par rapport à leur fonctionnement et à la sélection de ces dits transporteurs.

Il faut collectivement se poser des questions sur le but que l'on recherche vraiment. Il est facile pour une personne de s'improviser «bénévole», mais en a-t-elle les qualités ? Dispose-t-elle d'un véhicule sécuritaire ? Quelle est sa motivation première ?

Article 2 et 6 : Desserte des territoires par des véhicules accessibles

Nous sommes en accord avec le principe mais le libellé, surtout celui du deuxième alinéa de l'article 6 nous semble incomplet.

En effet, dans le deuxième alinéa des notes explicatives du *Projet de loi*, il est clairement mentionné que le territoire déterminé par décret doit inclure l'agglomération d'origine du titulaire de permis d'intermédiaire.

Le texte du *Projet de loi* n'en fait pas mention ce qui nous amène à penser qu'un tel intermédiaire pourrait penser desservir «tout territoire déterminé par décret en vertu du premier alinéa» peut importe son agglomération.

Article 3 : Pouvoir de la Commission des transports à émettre des permis de propriétaires de taxi et à en fixer le nombre pour une agglomération.

Nous sommes d'avis que la notion de «besoin particulier» (art. 10) doit être revisitée. Il existe des endroits au Québec où les fêtes, festivals et autres types d'activité peuvent provoquer un achalandage exceptionnel qui pourrait bénéficier à l'industrie du taxi et à la population du fait même.

Outre le fait de faire la démonstration que les taxis de l'agglomération concernée et de celles limitrophes ne peuvent globalement répondre au besoin, il faudrait cependant modifier certains règlements relatifs aux véhicules affectés sur ces permis temporaires dont notamment par rapport à l'immatriculation, l'installation d'un taximètre, de fixer des tarifs particuliers, etc.

Pour ce qui est du pouvoir de fixer, par règlement, le nombre maximal de permis de propriétaires de taxi pour une agglomération, nous sommes en accord en autant que la Commission des transports ait l'obligation de procéder par audiences publiques en cas de révision.

Article 7 et 15 : Permis d'intermédiaire en service de transport par taxi

Quelques irritants majeurs quant au libellé de ces article.

34.1 «soumettre pour approbation à la Commission un règlement sur le comportement et l'éthique que doivent respecter les employés du titulaire ainsi que les propriétaires et les chauffeurs de taxi auxquels il fournit des services».

Premièrement : Nous sommes en accord pour soumettre un règlement sur le comportement et l'éthique des propriétaires et des chauffeurs une fois par année s'il y a eu des modifications mais nous ne pouvons pas accepter de devoir attendre l'approbation de la Commission pour gérer nos entreprises.

Deuxièmement : Il n'est absolument pas question que nous acceptions l'idée même que la Commission s'ingère dans les relations de travail avec nos employés. Plusieurs intermédiaires sont syndiqués et ceux qui ne le sont pas sont visés par la Commission des relations de travail donc, la Commission des transports n'aurait même pas juridiction en cas de conflit ou de mésentente.

De plus, actuellement, lorsqu'un Intermédiaire en services de transport par taxi visé par le décret accepte un nouveau propriétaire dans ses rangs il doit demander un nouveau permis à la Commission des transports! C'est aberrant, coûteux et inutile !

Le nouveau propriétaire en question a déjà été enquêté par la Commission lors du transfert de son permis de propriétaire alors pourquoi demander à le signaler à nouveau à grands frais ?

En terminant, nous pensons que le permis d'intermédiaire en service de transport par taxi devrait être exigé partout au Québec car il y a actuellement deux types d'intermédiaire. Un qui détient un permis et qui doit se responsabiliser face à la population et un autre qui n'a aucune responsabilité face à la population ou à la Commission.

Article 10 : Table de concertation de l'industrie du transport par taxi

Le Comité est fier de participer à cette table qui, nous l'espérons, prendra beaucoup de place dans le futur. Il faudrait cependant augmenter la cadence des rencontres car les sujets à traiter sont nombreux et variés.

Aussi, nous pensons que les recommandations faites au ministre pourraient l'être si elles rallient la majorité des membres mais qui ne font pas nécessairement consensus.

Article 12 : Surtarification

Cet article permet à la Commission d'ordonner à la SAAQ la suspension d'un permis de chauffeur de taxi si celui-ci est déclaré coupable de surtarification auprès de la clientèle. Il n'y a cependant pas de minimum ni de maximum qui ont été prévus. Quelles seront les impacts si les chauffeurs de taxi ne savent pas à quoi s'attendre ? Est-ce que la Commission pourrait ordonner la suspension d'un permis de chauffeur de taxi et, simultanément, ordonner la suspension du permis d'un titulaire d'un permis de propriétaire de taxi dans les cas où il s'agit de la même personne ?

Conclusion

Il faut être honnête, l'amélioration des services de transport par taxi ne peut pas s'opérer sans une amélioration de l'activité économique de cette industrie. La meilleure proposition au monde ne verra jamais le jour si personne ne la soutient, notamment à l'égard des déplacements des personnes handicapées.

Pour ce faire, le gouvernement devra faire la preuve de son désir réel de soutenir l'industrie du taxi en mettant en place les mesures de contrôles nécessaires pour que l'industrie puisse œuvrer dans un encadrement légal suffisamment strict pour décourager les transporteurs délinquants mais aussi un encadrement financier qui saura encourager cette industrie à continuer à se développer en fonction des besoins changeants et grandissants de sa clientèle.

Les observations du Comité se veulent un reflet des préoccupations sincères des Intermédiaires à améliorer l'offre de service à la clientèle tout en assurant la meilleure rentabilité possible à leurs membres, co-contractants ou sous-traitants mais surtout d'être enfin reconnus pour le véritable rôle qu'ils assument depuis toujours dans cette industrie.