



CTE - 010M  
C.P. - P.L. 96  
Loi modifiant la Loi concernant les  
services de transport par taxi

MÉMOIRE

PROJET DE LOI N°96

MODIFICATIONS DE LA LOI SUR  
LES SERVICES DE TRANSPORT  
PAR TAXI

PRÉSENTÉ PAR TRAVAILLEURS  
AUTONOMES QUÉBEC INC.

SEPTEMBRE 2008

la *force*  
du groupe

Table des Matières

**Travailleurs Autonomes Québec inc. .... 2**

**Mémoire de Travailleurs Autonomes Québec inc.  
sur l'avant projet de loi no 96 ..... 3**

**Loi modifiant la Loi concernant les services de transport par taxi ..... 3**

Introduction : ..... 4

Mémoire : ..... 5

Recommandations : ..... 9

Conclusion : ..... 11

## Travailleurs Autonomes Québec inc.

Travailleurs Autonomes Québec inc. est un organisme sans but lucratif voué à la représentation des gens de l'industrie du transport. Nos membres sont majoritairement des chauffeurs, des propriétaires de taxi et des camionneurs. Pour la seule industrie du taxi, nous comptons plus de 4000 membres dûment inscrits (payant une cotisation sur une base volontaire) et ceux-ci proviennent de toutes les régions du Québec.

Travailleurs autonomes Québec inc. (TAQ) est né du besoin, pour les gens de l'industrie du transport, de se regrouper afin de partager des services essentiels à la survie de leur emploi en pleine mutation. Les membres de notre association peuvent ainsi bénéficier d'une panoplie de services professionnels aux niveaux juridiques, financiers et administratifs. Grâce à notre équipe interne, nous sommes en mesure de répondre, d'une part, aux préoccupations professionnelles, personnelles et techniques des membres et, d'autre part, aux préoccupations de l'industrie.

Nous représentons aussi nos membres dans les commissions parlementaires et dans les diverses tables sectorielles<sup>1</sup> afin de leur assurer une voix au chapitre au sein des instances permanentes et ponctuelles d'une industrie qui doit sans cesse s'adapter aux nouvelles réalités sociales et technologiques. Ainsi, l'industrie est en mesure de répondre aux besoins de la population. Par notre entremise, les chauffeurs de taxi et les camionneurs sont donc au fait des derniers changements législatifs ou administratifs qui les concernent. Ils deviennent conscients de leurs responsabilités sociales et des droits inhérents à leur profession.

---

<sup>1</sup>Travailleurs Autonomes Québec inc. est membre, entre autres, du C.A. du Centre de formation en transport routier de Charlesbourg et de Saint-Jérôme. Travailleurs Autonomes Québec inc. est aussi membre du C.A. de Camoroute (Comité d'adaptation de la main-d'œuvre). Il siège à la Table du bureau du taxi et du remorquage de la ville de Montréal et à la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi. Il siège également à la Table québécoise de la sécurité routière et aux tables régionales.

Mémoire de Travailleurs Autonomes Québec inc. sur l'avant projet de  
loi no 96

Loi modifiant la Loi concernant les services de transport par taxi

**Préambule :**

**Nous tenons à remercier la Ministre des Transports du Québec, Mme Julie Boulet, pour son invitation aux audiences de la Commission parlementaire. En tant que membres de la Table de concertation de l'industrie de transport par taxi et pour avoir participé aux discussions des modifications du projet de loi, nous tenons à préciser que nous sommes pleinement en accord avec l'ensemble du projet de loi, mais nous tenons à apporter certaines précisions.**

Par l'avant de projet de loi no 96, le Gouvernement du Québec entend modifier la *Loi concernant les services de transport par taxi*. Travailleurs Autonomes Québec inc. dépose un mémoire qui se veut le reflet des préoccupations de ses milliers de membres de l'industrie du taxi. Préoccupés par l'évolution du prix du carburant, les augmentations du coût de la vie et la restructuration ponctuelle de l'industrie du transport, les propriétaires et les chauffeurs de taxi attendent une réforme législative qui doit refléter à la fois les besoins du public et ceux de l'industrie.

## **Introduction :**

Le dépôt par la Ministre titulaire du Ministère des transports du Québec d'un projet de Loi modifiant la *Loi concernant les services de transport par taxi* interpelle au plus haut point les propriétaires et les chauffeurs de taxi membres de Travailleurs autonomes Québec inc. (TAQ). Travailleurs Autonomes Québec inc. est une entité vouée non seulement à la représentation des gens de l'industrie du transport par taxi, mais encore à l'amélioration constante des services reliés à cette industrie. Les modifications proposées par la Ministre s'inscrivent dans la foulée des solutions aux problèmes qui affectent l'industrie du transport en général depuis quelques années. La Ministre doit être consciente que les changements proposés dans le projet de Loi no 96 vont influencer directement sur la santé financière des intervenants de l'industrie du taxi.

Il y a peu, la Commission des transports du Québec (CTQ) convenait d'une modification des tarifs du taxi eu égard aux augmentations considérables des coûts de l'énergie et de l'entretien des flottes de véhicules. C'est dans ce contexte de crise énergétique appréhendée que Travailleurs Autonomes Québec inc. (TAQ) s'exprimait sur l'urgence d'une restructuration des paramètres de la course étalon. Ainsi, le projet de Loi no 96 doit être conçu comme une étape dans la redéfinition de la place qu'occupe le taxi au sein de nos sociétés. Nous nous devons d'articuler une politique du transport de personnes en accord avec les besoins de la société et qui saura assurer à ses intervenants un équilibre financier qui permette non seulement sa viabilité à court terme mais encore son développement pour les générations futures.

## **Mémoire :**

Plusieurs facteurs viennent remettre en question l'existence même de l'industrie du taxi. À priori, la population en général croit que la précarité des revenus des propriétaires et des chauffeurs de taxi est surtout attribuable aux coûts directs d'utilisation des véhicules. Pourtant, l'industrie se fragilise depuis quelques années à cause de la concurrence déloyale que lui fait subir l'absence d'encadrement réglementaire du transport bénévole. Nous sommes tous conscients que le portrait socio-économique d'une société vieillissante comme la nôtre comporte des défis financiers et techniques qui imposent des changements profonds à l'industrie du transport de personnes. En cela, la diversification du rôle joué par l'industrie du taxi doit nécessairement comporter des garanties législatives pour assurer sa pérennité.

Nous ne cherchons pas à remettre en question la valeur du transport bénévole, mais encore, faut-il que celui-ci soit encadré de façon à ce qu'il demeure complémentaire à l'industrie du taxi. À cet égard, les services d'accompagnement de gens avec des facultés affaiblis doivent être limités aux périodes actuellement prévues. De même, le transport bénévole (d'accompagnement) qu'il soit adapté ou non doit être circonscrit dans le temps et dans l'espace physique. L'industrie du taxi ne peut souffrir d'une concurrence sans limites surtout dans certaines régions du Québec où l'industrie est déjà assez mise à mal par les coûts exponentiels directs et indirects du carburant et les coûts d'opération. Il est donc fondamental de prévoir dans un bref délai des paramètres précis d'utilisation du transport bénévole. En ce qui a trait aux règles relatives au casier criminel des conducteurs, le gouvernement devra s'assurer que les mêmes paramètres de sécurité imposés à l'industrie s'appliqueront aux bénévoles.

L'État doit encadrer la pratique bénévole et, en même temps, permettre aux titulaires de permis de taxis existants d'être les premiers à souscrire au transport adapté. Nous devons offrir aux propriétaires de taxis le premier droit de refus quant à la possibilité de faire du transport adapté. Le vieillissement accéléré de notre population doit nous guider dans la recherche de solutions réfléchies quant à la déficience actuelle des services offerts par le transport collectif. Nous ne pouvons nous permettre comme société d'accoucher d'une politique de transport par taxis sans vision à moyen et à long terme. Pour faire de la place aux

handicapés à l'intérieur des véhicules taxis, faut-il encore convenir d'une définition commune de ce qu'est un handicapé en relation avec les moyens de transport utilisés. L'industrie du taxi est ouverte aux changements et à la redéfinition de son rôle en autant que les adaptations nécessaires ne seront pas faites à son détriment puisqu'elle ne peut plus se permettre une érosion de ses faibles revenus. Les coûts engendrés par la refonte du projet de loi no 96 quant au transport de personnes handicapées doivent être assumés par l'ensemble de la société. Le gouvernement doit aussi pouvoir subventionner non seulement la transformation des véhicules mais encore le prix de la course pour les kilomètres parcourus. Les services prodigués par l'industrie du taxi dans une région donnée sont conditionnés par l'étendue de la clientèle et de ses besoins.<sup>2</sup> Le vieillissement de la population et les problèmes démographiques de la société québécoise nous laissent entrevoir à moyen terme une industrie du transport transfigurée à plusieurs égards. L'augmentation des services de transport adapté va coïncider avec une diminution de la fréquentation des véhicules taxis par une population dite régulière. Partant du postulat d'une diminution certaine des clientèles régulières, l'industrie du taxi doit pouvoir transformer rapidement son offre de services pour répondre, entre autres, aux besoins des populations vieillissantes.

L'émission des permis de taxis pour le transport adapté doit être accessible, avant toute chose, aux titulaires de permis réguliers et ce, dans un contexte de saine concurrence. L'expansion territoriale des permis pour les personnes handicapées ne peut se faire au détriment des titulaires de permis réguliers. La politique de permis pour les personnes handicapées et pour le transport adapté doit toujours tenir compte des titulaires de permis réguliers, à savoir par un premier droit de refus pour ces derniers et une période de transition acceptable dans le temps pour la modification des permis de taxi. Le titulaire de permis régulier qui veut faire du transport d'handicapés et du transport adapté doit pouvoir transformer son permis dans un laps de temps raisonnable sans perdre les droits inhérents à ce permis. Nous croyons également que ces transformations majeures des services de l'industrie doivent être accompagnées de campagnes de sensibilisation pour le public et les propriétaires de taxi.

---

<sup>2</sup> Les coûts directs et indirects engendrés par le transport adapté auprès des propriétaires et des chauffeurs de taxi sont plus élevés que les coûts dits réguliers : temps d'attente plus long, aide auprès de la clientèle tant à l'extérieur qu'à l'intérieur du véhicule, véhicule plus dispendieux et énergivore, obtention d'une formation spéciale pour répondre aux besoins de la clientèle.



des moyens dissuasifs pour le recours à ces transporteurs. Il en va de la sécurité des citoyens et de la survie financière de l'industrie.

Dans le cadre de la création de la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi, nous croyons qu'une représentation minimale des chauffeurs, propriétaires et intermédiaires en services de transport par taxi, y est requise. La Table de concertation doit devenir l'outil privilégié des recommandations de l'industrie afin que le débat, entre autres, sur les mutations que subit l'industrie puisse être sans cesse renouvelé. Un des problèmes majeurs de l'industrie est relié à cette incapacité d'ajuster ses solutions aux changements législatifs et réglementaires. La nouvelle donne dans l'industrie du transport de personnes nous oblige à une remise en question constante de nos pratiques. Par conséquent, nous devons nous assurer que l'industrie sera présente physiquement à cette Table de concertation afin que les solutions du milieu du taxi trouvent écho auprès des administrateurs, des législateurs et de la population en général.

## **Recommandations :**

- 1. En sus des modifications de l'article 3, le projet de Loi no 96 doit limiter le transport bénévole de personnes en état d'ébriété :**
  - durant les périodes des fêtes prévues actuellement<sup>3</sup>;
  - au territoire desservi par un organisme ou une personne morale sans but lucratif et à condition que la personne morale ou l'organisme concerné maintient, à son siège social, un registre permanent des transports effectués dans lequel sont consignés, à l'égard de chaque transport, le nom du conducteur, le prix de la course, la rémunération du conducteur s'il y a lieu, le point d'origine et la destination de la course, ainsi que la distance parcourue;
  
- 2. En sus des modifications de l'article 6, le projet de Loi no 96 doit :**
  - définir la notion d'handicapé à des fins de transport de personnes<sup>4</sup>;
  - prévoir une période de transition pour les titulaires de permis de taxi réguliers qui veulent transformer leurs permis pour le transport adapté;
  - accorder aux titulaires de permis de taxi réguliers un premier droit de refus lors de l'émission de permis pour personnes handicapées.
  
- 3. En sus des modifications de l'article 10, le projet de Loi no 96 doit inclure à l'article 10.1 :**
  - La Commission établit par des quotas le nombre maximal de permis, pour chaque agglomération, inspirée à partir de la procédure existante pour l'augmentation des tarifs de taxi.
  - Que la rentabilité des entreprises des titulaires de permis de taxi correspond à la course étalon prévue par règlement par la Commission des transports du Québec et élaborée en collaboration avec les représentants de l'industrie de la table de concertation.

<sup>3</sup> À titre d'exemple, les périodes de transport prévues pour l'organisme Nez rouge sont acceptables.

<sup>4</sup> À cet égard, la définition de l'ATUQ peut servir de base de discussion :

-être une personne handicapée, c'est-à-dire avoir une déficience significative et persistante, et être limitée dans l'accomplissement des activités normales

-avoir des limitations sur le plan de la mobilité justifiant l'utilisation d'un tel service

**4. En sus des modifications de l'article 18 et de l'article 34.2, le projet de loi no 96 doit se lire à l'alinéa 3.1 de l'article 18 et l'alinéa 1 de l'article 34.2 :**

« a été déclaré coupable depuis moins de cinq ans d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel ne pouvant faire l'objet d'un pardon et ayant un lien direct avec les aptitudes requises et la conduite nécessaire pour l'exploitation d'une entreprise de transport par taxi ».

**5. À la modification de l'article 34.1, le projet de Loi no 96 doit se lire comme suit :**

« La Commission des transports du Québec devient responsable d'un règlement sur le comportement et l'éthique, élaboré par les gens de l'industrie du taxi au sein de la Table de concertation et que doivent respecter les intermédiaires, les propriétaires et les chauffeurs de taxi. La Commission des transports doit prévoir un mécanisme d'arbitrage, y incluant une procédure de médiation et une instance de révision administrative quant aux décisions rendues en relation avec le règlement sur l'éthique et le comportement ».

**6. À la modification de l'article 73, le projet de Loi no 96 doit se lire comme suit :**

« La Table se compose d'un président et d'au plus huit autres membres nommés par le Ministre comportant au moins un représentant des trois groupes suivants : un représentant des titulaires de permis de chauffeur et de propriétaire de taxi, un représentant des intermédiaires en service de transport par taxi et un représentant des usagers ».

### **Conclusion :**

Les propositions de Travailleurs Autonomes Québec inc., inscrites dans ce mémoire, sont au cœur des préoccupations des gens de l'industrie du taxi. La réforme entreprise par la Ministre, via le projet de Loi no 96, doit prendre en compte les propositions de l'industrie afin de concrétiser une réforme pour le présent et pour l'avenir du taxi qui, à n'en pas douter, va devenir un acteur essentiel du transport collectif. L'industrie du transport de personnes, de par sa situation privilégiée, est un maillon fondamental de l'activité économique. Les réformes de l'industrie du taxi doivent permettre aux intervenants de l'industrie de vivre décemment de leur métier tout en offrant à la population une diversité de services qui correspond aux besoins de notre société en constante évolution. Avant de songer à émettre de nouveaux permis relatifs aux transports d'handicapés, la Ministre doit prendre en compte la précarité des revenus associée aux permis existants.

La réforme entreprise par le projet de Loi no 96 est une étape dans la restructuration d'une industrie étouffée par les augmentations ponctuelles du coût d'exploitation des taxis. Comme nous devons multiplier les services en regard des nouvelles clientèles, nous devons conséquemment redéfinir les permis de taxi avec les droits et les coûts qui y sont rattachés. Nous ne pouvons créer deux classes de permis de taxi compte tenu des coûts prohibitifs de financement associés aux permis dits réguliers. C'est dans ce contexte que nous croyons impérieux de réviser les règles d'attribution des permis de taxis accessibles pour le transport des personnes handicapées afin de donner la chance aux titulaires de permis actuels de pouvoir répondre à cette clientèle. Il en va de même de l'encadrement du transport bénévole (d'accompagnement) qui doit lui aussi répondre aux mêmes normes que celles de l'industrie du taxi. Toutefois, le transport bénévole doit être complémentaire au transport par taxi et non y suppléer. C'est pourquoi nous sommes favorables à un encadrement territorial conséquent pour le transport bénévole à l'instar de ce que nous suggérons pour le transport de personnes en état d'ébriété dans le contexte des fêtes de fin d'année.



**TRAVAILLEURS AUTONOMES QUÉBEC INC.**

**2350 AVENUE DE LASALLE  
MONTRÉAL, QUÉBEC  
H1V 2L1**