

DATE/HEURE RÉCEPTION
16 octobre 2015 15:05:17 UTC-04:00

EXPÉDITEUR
14189489253

DURÉE
13min 22sec 22

PAGES

ÉTAT
Nouveau

To: Page 1 of 22

2015-10-16 18:51:50 (GMT)

14189489253 From: Josee Lemieux

FAX COVER SHEET

TO

COMPANY

FAXNUMBER 14186448034

FROM Josee Lemieux

DATE 2015-10-16 18:45:57 GMT

RE Avis d'intention - Audience au 21 octobre - # de référence :
333682

COVER MESSAGE

Bonjour,

Au nom de M. Abdallah Homsy, porte-parole du Regroupement des intermédiaires de taxi de Québec (RITQ), voici son avis d'intention de présenter des observations et les documents d'appui, en lien avec l'audience publique sur l'opportunité de modifier les tarifs en matière de services de transport par taxi qui se tiendra le 21 octobre 2015 (# de référence : 333682).

Merci d'en accuser réception.

Mathieu Santerre, associé

L Orange bleue affaires publiques inc.

Téléphone : 581 996-5344

Courriel : mathieu.santerre@lorangebleue.biz

Inscrit au Registre des lobbyistes du Québec



PAR COURRIEL

Québec, le 16 octobre 2015

Commission des transports du Québec
Service à la clientèle
200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5

Objet : Tarifs de transport par taxi (numéro de référence : 333682)

Madame,
Monsieur,

Le Regroupement des intermédiaires de taxi de Québec (RITQ) est composé de sept grandes entreprises de taxi de la région de Québec. Nous nous démarquons par notre volonté de travailler ensemble pour moderniser l'industrie. Regroupant plus de 600 propriétaires et plus de 1200 chauffeurs, nous représentons 95 % de l'industrie de la région.

La présente correspondance donne suite à l'invitation de la Commission des transports du Québec à participer à une audience publique sur l'opportunité de modifier les tarifs en matière de services de transport par taxi. Nous tenons tout d'abord à signifier notre présence à l'audience publique qui se tiendra le 21 octobre 2015, à 9 h 30, au 200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage, à Québec. Dans les lignes qui suivent, nous faisons également part à la Commission de nos observations en lien avec la hausse annoncée des tarifs de transport par taxi.

Selon l'article 60 de la *Loi concernant les services de transport par taxi*, la Commission fixe, à la suite d'une audience publique, les tarifs en matière de services de transport par taxi. Selon l'article 10.1 de cette même Loi, lors de l'émission de permis, la Commission doit tenir compte d'un équilibre entre la demande de services par taxi et la rentabilité des entreprises des titulaires de permis de propriétaire de taxi.

La Commission nous rappelle par ailleurs qu'elle a mis en place un indice du coût du taxi (ICT) afin de suivre l'évolution des coûts d'exploitation d'un taxi. Selon la Commission, depuis la dernière fixation des tarifs le 28 janvier 2012, cet indice aurait progressé de plus de 3,9 %. Nous comprenons donc que la Commission nous demande de nous prononcer sur l'éventualité d'une telle hausse des tarifs en matière de services de transport par taxi.

...2

2

Nous reconnaissons d'emblée l'importance que le processus de fixation des tarifs tienne compte des coûts d'exploitation réels des propriétaires de taxi et des besoins des clients. Toutefois, à ce moment-ci, nous nous opposons fermement à l'opportunité de hausser les tarifs en matière de services de transport par taxi.

En effet, l'industrie du taxi est aux prises avec une importante présence de transport illégal sur tout le territoire du Québec et les démarches visant à assurer un contrôle efficace de ce phénomène tardent à prendre leur pleine mesure. Ainsi, à ce moment-ci, une hausse des prix serait directement pénalisante pour les membres de l'industrie du taxi qui agissent en conformité avec les lois et règlements. Nous insistons sur le fait que l'industrie du taxi vit déjà avec une compétition déloyale importante de la part de compétiteurs illégaux.

Nous proposons plutôt à la Commission d'étudier sérieusement l'opportunité de moduler différemment la tarification afin de s'adapter aux besoins de la clientèle des services de transport rémunérés de personnes. Nous pourrions, par exemple, penser à une tarification réduite de 5 % ou 10 % pour tous les véhicules, incluant les minivans, jusqu'à deux passagers. Lorsqu'un troisième passager prend place ou que des bagages occupent l'équivalent d'une troisième place, une charge supplémentaire de 5 % ou 10 % s'applique pour chaque place occupée, de la troisième à la septième.

Cette mesure n'aurait pas pour effet, selon nous, de décourager le covoiturage, mais elle motiverait le maintien d'une certaine flotte de minivans, qui correspondent aux besoins de certains clients. Nous croyons que cette mesure pourrait même encourager le covoiturage dans le domaine du taxi.

Nous joignons, à l'appui de nos observations, le mémoire présenté à la consultation ministérielle sur l'industrie du taxi.

Veuillez recevoir, Madame, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le porte-parole,



Abdallah Homsy

p.j.

REGROUPEMENT DES INTERMÉDIAIRES DU TAXI DE QUÉBEC

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**

**DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION
SUR L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR TAXI**

AOÛT 2015

*Mémoire du RITQ au ministre des Transports
14 août 2015*

Sommaire

Le présent mémoire fait état des propositions que le Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec (RITQ) souhaite soumettre au ministère des Transports du Québec à la suite de la journée de consultation sur l'industrie du transport par taxi tenue le 8 juillet 2015 à Montréal. Au terme de cette journée de consultation, le gouvernement a invité les groupes participants à transmettre par écrit leurs recommandations.

Le RITQ représente sept grandes entreprises de taxi de la région de Québec, soit Taxis Coop Québec 525-5191, Taxi Coop Ste-Foy-Sillery, Taxi Coop Beauport, Taxi Coop Charlesbourg, Taxi Coop Val-Bélair, Taxi Laurier et Taxi 4000.

Collectivement, ces intermédiaires en services de transport par taxi représentent plus de quatre-vingt-quinze pour cent (95 %) des taxis de la région de Québec, plus de six cents (600) détenteurs de permis de propriétaire de taxi et plus de mille deux cents (1 200) chauffeurs de taxi.

Le RITQ est donc le principal interlocuteur représentant l'industrie du taxi dans la région de la Capitale-Nationale. Ceci fait également du RITQ un interlocuteur important sur le plan national.

Les principales propositions du RITQ peuvent se résumer comme suit :

- 1) instauration d'une formule de tarification plus souple tenant davantage en compte les coûts d'exploitation réels des propriétaires de taxi, tout en assurant une tarification uniforme pour la clientèle;
- 2) obligation pour tous les taxis d'être munis des équipements nécessaires pour le paiement des courses par carte de crédit et par carte de débit, et obligation correspondante des chauffeurs de taxi d'accepter ces modes de paiement et de remettre un reçu;
- 3) octroi d'une subvention à la mise aux normes ou à l'achat de taxis conformes à de nouvelles normes d'accessibilité, le cas échéant, et à l'achat de taxis hybrides ou électriques, ou octroi d'un crédit d'impôt équivalent;
- 4) instauration de nouvelles exigences permettant l'amélioration de la formation obligatoire des chauffeurs de taxi et introduisant un stage en entreprise obligatoire et, potentiellement, un système de mentorat;

*Mémoire du RITQ au ministre des Transports
14 août 2015*

- 5) modification de la définition d'un « intermédiaire en services de transport par taxi » apparaissant dans la *Loi sur les services de transport par taxi* afin d'invalider encore plus clairement les prétentions erronées de fournisseurs de transport illégal relativement à l'adéquation de la législation actuelle avec l'avènement de nouvelles technologies en matière de répartition d'appels;
- 6) harmonisation des exigences pour l'obtention d'un permis de chauffeur de taxi avec les propositions de nouvelles règles relatives à la formation obligatoire des chauffeurs de taxi et au stage en entreprise obligatoire;
- 7) obligation pour la Commission des transports du Québec de tenir une audience publique avant de créer, scinder, délimiter ou fusionner des agglomérations de taxi et d'étudier des demandes à cet effet provenant de l'extérieur;
- 8) harmonisation du rôle et des pouvoirs des intermédiaires en services de transport par taxi et du Bureau de taxi de Montréal (BTM) avec la création de l'association professionnelle ci-après décrite;
- 9) émission de constats d'infraction visant plusieurs infractions distinctes relevant de la compétence des contrôleurs routiers;
- 10) augmentation du nombre de contrôleurs routiers dédiés exclusivement ou principalement au contrôle du taxi et du transport illégal de personnes;
- 11) augmentation des pouvoirs des contrôleurs routiers en matière de saisie des véhicules des personnes offrant un service de transport de personnes illégal;
- 12) augmentation significative de la sévérité des pénalités, amendes et sanctions applicables, plus particulièrement en matière de transport illégal de personnes;
- 13) mise sur pied d'une association professionnelle semblable à la Chambre de la sécurité financière, le Bureau de la sécurité privée ou l'Organisme d'autoréglementation du courtage immobilier du Québec, dont tous les chauffeurs, propriétaires et intermédiaires de taxi deviendraient automatiquement membres;
- 14) accroissement du contrôle et de la surveillance des taxis et des tiers offrant un service illégal de transport rémunéré de personnes;
- 15) création d'un fichier central contenant des informations sur les dossiers disciplinaires de tous les chauffeurs de taxi;
- 16) instauration de règles minimales strictes et uniformes pour tous les chauffeurs de taxi et instauration des sanctions disciplinaires correspondantes pouvant être appliquées par le comité de discipline de l'association professionnelle proposée ci-devant;
- 17) mise en place de mesures favorisant et encourageant l'identification uniforme des taxis;
- 18) favoriser l'installation de caméras de sécurité dans les taxis, dans un objectif de sécurité des usagers et des chauffeurs, dans le respect de l'encadrement légal relatif à la vie privée;

*Mémoire du RITQ au ministre des Transports
14 août 2015*

19) mesures afin d'assurer le financement des réformes proposées.

TABLE DES MATIÈRES

Qualité des services	4
1) Tarification	4
2) Modes de paiement	4
3) Véhicule accessible	5
4) Véhicule écologique	6
5) Formation	6
6) Applications pour téléphones intelligents	7
Encadrement de l'industrie du taxi	8
1) Permis	8
2) Agglomérations	8
3) Rôle des organismes municipaux et gouvernementaux	9
4) Vérification des antécédents judiciaires	11
5) Nombre d'heures de travail	11
6) Caméra dans les véhicules	11
Conclusion	12

*Mémoire du RITQ au ministre des Transports
14 août 2015*

Qualité des services

1) Tarification

En ce qui concerne la tarification, il serait opportun que le processus de fixation des tarifs par la Commission des transports du Québec puisse davantage tenir compte des coûts d'exploitation réels des propriétaires de taxi et des besoins des clients.

À titre d'exemple, compte tenu des hausses à peu près constantes du prix de l'essence, les chauffeurs/propriétaires sont de moins en moins intéressés à offrir un transport par fourgonnettes (minivan), comme ils n'engrangent pas plus de revenus et que leur véhicule coûte plus cher pour chaque kilomètre parcouru, comparativement à une berline standard. Pourtant, les minivans répondent à un réel besoin auprès des clients, que ce soit celui de se déplacer en groupe ou celui de se déplacer avec un grand nombre de valises, comme c'est souvent le cas avec les croisiéristes, dans le port de Québec.

Nous pourrions, par exemple, penser à une tarification réduite de 5 ou 10 % pour tous les véhicules, incluant les minivans, jusqu'à deux passagers. Lorsqu'un troisième passager prend place ou que des bagages occupent l'équivalent d'une troisième place, une charge supplémentaire de 5 ou 10 % s'applique pour chaque place occupée, de la troisième à la septième.

Cette mesure n'aurait pas pour effet, selon nous, de décourager le covoiturage, comme les surcharges sont relativement minimales, mais elles motiveraient le maintien d'une certaine flotte de minivans, qui correspondent aux besoins de certains clients. Nous croyons que cette mesure pourrait même encourager le covoiturage dans le domaine du taxi.

De plus, la formule de détermination des tarifs du transport privé par taxi se doit d'être équitable pour les propriétaires de taxi. Dans l'état actuel des choses, cette formule de détermination des tarifs n'apparaît pas équitable si on la compare, par exemple, aux tarifs du Réseau de transport de la Capitale (RTC) qui font souvent l'objet d'une augmentation afin de tenir compte de l'augmentation des coûts de fonctionnement du RTC et des investissements requis pour l'amélioration de son réseau et de ses équipements.

2) Modes de paiement et reçus

À Québec, depuis maintenant quatre (4) ans, tous les taxis sont munis des équipements nécessaires pour le paiement des courses par carte de crédit et par carte de débit, et ce, au grand bonheur de la clientèle.

À la lumière de cette expérience concluante, nous croyons qu'il serait opportun de modifier le *Règlement sur les services de transport par taxi* afin que tous les propriétaires de taxi

*Mémoire du RITQ au ministre des Transports
14 août 2015*

aient l'obligation de munir leurs véhicules de ces équipements et d'en offrir l'utilisation à la clientèle.

À cet égard, il ne s'agit plus de faire preuve d'innovation, mais bien d'offrir ce qui est maintenant devenu un service essentiel.

Selon nous, cette obligation d'accepter le paiement par carte devrait être accompagnée de l'obligation de remettre un reçu à chaque client, qu'il ait payé par carte de crédit, carte de débit, par coupon ou en argent comptant. Chacun de ces reçus devrait afficher clairement : le numéro du taxi, le numéro du chauffeur, la date, l'heure du jour et le montant de la course. Cette obligation est maintenant courante dans les restaurants, boulangeries, cafés... Pourquoi pas dans le taxi? De plus, ce reçu permettrait à chaque client de retracer aisément la voiture prise et le chauffeur de celle-ci, advenant un objet oublié à bord ou la prestation d'un mauvais service.

Nous sommes d'avis que l'implantation des appareils remettant ces reçus, liés au taximètre, doit être accompagnée d'une aide financière ou d'un crédit d'impôt.

3) Véhicule universellement accessible

Dans la mesure où les taxis respectent les exigences minimales actuelles en matière d'accessibilité aux personnes handicapées, nous ne voyons pas la nécessité de modifier les exigences actuelles relatives à l'accessibilité afin d'imposer des normes à tous les propriétaires de taxi pour répondre à des besoins spécifiques auxquels peuvent présentement répondre un nombre suffisant de véhicules.

Étant toutefois conscients de l'évolution des besoins d'une clientèle de plus en plus diversifiée, nous ne sommes pas réfractaires à l'idée qu'un nombre minimal raisonnable de taxis réponde à des normes d'accessibilité plus exigeantes dans la mesure où une telle obligation ne s'appliquerait qu'à des entreprises de taxi ayant la capacité financière de faire ce genre d'investissement et œuvrant dans des agglomérations où l'ampleur de la population le justifie.

Advenant le cas où le gouvernement édictait de nouvelles normes d'accessibilité, nous croyons qu'une subvention à l'achat de taxis conformes ou à la mise aux normes de taxis existants devrait être octroyée aux propriétaires de taxi concernés ou qu'un crédit d'impôt équivalent devrait être accordé à ces derniers.

*Mémoire du RITQ au ministre des Transports
14 août 2015*

4) Véhicule écologique

Afin d'encourager et de favoriser une transition en douceur de l'industrie du taxi vers l'utilisation de véhicules plus écologiques, nous croyons que le gouvernement du Québec devrait offrir aux propriétaires de taxi une subvention à l'achat de taxis hybrides ou électriques ou un crédit d'impôt équivalent.

Bien que nous soyons ouverts à l'idée d'obliger les propriétaires de taxis à acheter un véhicule hybride (60 % des taxis à Québec sont déjà des véhicules hybrides), nous sommes d'avis qu'un incitatif à ce faire est une avenue à considérer.

Toutefois, comme les demandes du client sont grandes et que les contraintes à opérer un véhicule totalement électrique sont plus nombreuses que celles d'un véhicule à essence, nous croyons qu'outre les crédits d'impôt, une autre façon dont l'État pourrait favoriser la conversion vers l'électricité serait de stimuler l'implantation de bornes de recharge électriques. Peu de propriétaires de taxi seront tentés par les véhicules électriques s'ils doivent faire des détours considérables pour atteindre une borne.

5) Formation

Selon nous, la formation actuellement offerte aux futurs chauffeurs de taxi ne les prépare pas adéquatement à pratiquer leur métier dans le contexte d'une industrie qui a beaucoup évolué sur le plan technologique.

Par exemple, dans la région de Québec, la formation dispensée dans divers centres de formation professionnelle ne couvre pas l'utilisation des tablettes numériques alors que toutes les voitures des propriétaires de taxi rattachés aux sept (7) grandes entreprises de taxi de la région de Québec que représente le RITQ en sont maintenant munies.

De la même manière, la formation actuelle met beaucoup d'emphasis sur la toponymie et l'orientation dans l'espace alors que l'importance de ces thèmes a considérablement diminué avec l'avènement des GPS, dont tous nos véhicules sont également munis.

De plus, le service à la clientèle est, quant à lui, totalement ignoré par la formation présentement dispensée alors qu'il s'agit sans aucun doute de l'élément le plus important aux yeux de ceux qui souhaitent améliorer l'image de marque de l'industrie du taxi.

Au surplus, les principaux aspects touristiques ou autres d'une localité sont souvent ignorés par certains chauffeurs. Plusieurs organisations de taxi font d'ailleurs le même constat.

Ces lacunes en matière de service à la clientèle pourraient être comblées en faisant en sorte que la formation requise soit davantage donnée localement et sur le terrain plutôt qu'en classe.

*Mémoire du RITQ au ministre des Transports
14 août 2015*

Une formation sur le plan local et l'instauration d'un stage en entreprise obligatoire pour tous les aspirants chauffeurs permettraient selon nous d'atteindre cet objectif. Les futurs chauffeurs de taxi pourraient ainsi être évalués par des propriétaires de taxi d'expérience qui pourraient également agir comme mentors dans l'hypothèse où l'on souhaiterait pousser un peu plus loin une réforme ordonnée de la formation offerte aux futurs chauffeurs de taxi.

6) Applications pour téléphones intelligents

Il y a près de deux ans, nous avons créé une application mobile, l'application *Taxi Coop*, pour tous les clients de la région de Québec.

Afin d'éviter que le client se demande dans quel territoire de taxi il se trouve, des ententes sont intervenues entre les entreprises de taxi regroupées au sein du RITQ pour créer une seule application mobile pour tous les territoires desservis par ces entreprises.

Très récemment, nous avons même ajouté une fonction à l'application mobile permettant aux clients de coter la performance de leur chauffeur de taxi une fois la course terminée.

Toutefois, considérant le cadre légal régissant le transport rémunéré de personnes, une telle application pour téléphones intelligents ne peut être offerte que par l'implication d'intermédiaires en services de transport par taxi au sens donné à cette expression par la *Loi concernant les services de transport par taxi*.

Par ailleurs, afin de maximiser la portée d'une telle application grandement appréciée par la clientèle, des ajustements aux agglomérations pourraient être apportés. Forts du succès de l'app *Taxi Coop*, nous croyons qu'une fusion, au moins virtuelle, des agglomérations dans un secteur urbain constituerait un avantage pour les chauffeurs et les clients.

On pourrait penser par exemple à envoyer une voiture d'un territoire voisin lorsqu'un appel survient sur un territoire donné et qu'aucune des véhicules titulaires d'un permis pour ce territoire n'est disponible. Une réponse de ce type pourrait accroître la satisfaction des clients, tout en protégeant les permis existants.

*Mémoire du RITQ au ministre des Transports
14 août 2015*

Encadrement de l'industrie du taxi et de la sécurité

1) Permis (propriétaire, chauffeur, intermédiaire)

Les modifications qui, selon nous, devraient être apportées à la *Loi concernant les services de transport par taxi* et au *Règlement sur les services de transport par taxi* relativement au régime des permis sont les suivantes :

- a) un certificat de recherche négative ou, selon le cas, un certificat de recherche positive concernant les antécédents judiciaires d'une personne devrait être fourni non seulement à la Société de l'assurance automobile du Québec, mais aussi à l'association professionnelle que le RITQ souhaiterait voir naître dans le cadre de la réforme de la *Loi sur les services de transport par taxi* et du *Règlement sur les services de transport par taxi*;
- b) les exigences pour l'obtention d'un permis de chauffeur de taxi devraient par ailleurs être harmonisées avec les propositions d'instauration de nouvelles règles relatives à la formation obligatoire des chauffeurs de taxi et au stage en entreprise;
- c) la définition de « intermédiaire en services de transport par taxi » apparaissant dans la *Loi sur les services de transport par taxi* devrait être modifiée afin de prévoir que les services de répartition d'appels ou autres services de même nature offerts par un intermédiaire en service de transport par taxi peuvent l'être sous quelque forme que ce soit, notamment par ondes radio, systèmes de répartition d'appels électroniques, applications pour téléphones intelligents, etc.

2) Agglomérations de taxi

La question des agglomérations de taxi est quant à nous tout aussi importante que la question de la tarification en matière de services de transport par taxi et il nous apparaît essentiel que la Commission des transports du Québec tienne compte des opinions qui pourraient être exprimées par les intervenants de l'industrie du transport par taxi en plus des autres critères et facteurs dont elle doit déjà tenir compte en vertu du *Décret concernant la création, la division, la délimitation et la fusion des agglomérations de taxis*.

Nous croyons donc que la Commission des transports du Québec ne devrait pouvoir créer, scinder, délimiter ou fusionner des agglomérations de taxi qu'à la suite d'une audience publique à laquelle pourraient participer les principaux intervenants de l'industrie du taxi tout comme elle est présentement tenue de le faire pour fixer les tarifs en matière de services de transport par taxi.

*Mémoire du RITQ au ministre des Transports
14 août 2015*

3) Rôle des organismes municipaux et gouvernementaux

Pour le RITQ, la réforme de l'industrie du taxi n'est pas envisageable sans une volonté politique des organismes municipaux et gouvernementaux concernés de mettre en place le cadre légal et réglementaire requis pour concrétiser la réforme envisagée.

Les modifications à la législation et à la réglementation applicables au transport par taxi demandées par le RITQ visent plus particulièrement :

- a) l'harmonisation du rôle et des pouvoirs des intermédiaires en services de transport par taxi et du Bureau de taxi de Montréal (BTM) avec la création de l'association professionnelle ci-après décrite;
- b) l'émission de constats d'infraction visant plusieurs infractions distinctes du ressort des contrôleurs routiers (transport rémunéré de personnes sans détenir un permis de propriétaire de taxi, utilisation d'un cellulaire au volant, etc.);
- c) l'augmentation du nombre de contrôleurs routiers qui seraient dédiés exclusivement ou principalement au contrôle du taxi et du transport illégal de personnes, incluant les véhicules classés « A », qui prétendent faire du transport par autobus, alors qu'ils ne peuvent contenir 10 personnes ou plus;
- d) l'augmentation des pouvoirs des contrôleurs routiers en matière de saisie des véhicules des personnes offrant un service de transport de personnes illégal;
- e) l'augmentation significative de la sévérité des pénalités, amendes et sanctions applicables, plus particulièrement en matière de transport illégal de personnes (points d'inaptitude, saisie de véhicules, amendes plus élevées), incluant spécifiquement la suspension du permis de conduire en cas de récidive;
- f) la modification de la définition d'un « intermédiaire en services de transport par taxi » apparaissant dans la *Loi sur les services de transport par taxi* afin d'invalider encore plus clairement les prétentions erronées de fournisseurs de transport illégal relativement à l'adéquation de la législation actuelle avec l'avènement de nouvelles technologies en matière de répartition d'appels, incluant une application pour téléphone intelligent, renforçant ainsi l'idée que les services de transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile et les services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature à des taxis ne peuvent être respectivement offerts que par des titulaires de permis de propriétaire de taxi et des titulaires de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi;
- g) la mise sur pied d'une association professionnelle dont tous les chauffeurs, propriétaires et intermédiaires de taxi de la province de Québec deviendraient automatiquement membres; cette association professionnelle pourrait être instituée en vertu de la *Loi concernant les services de transport par taxi*, comme ce

*Mémoire du RITQ au ministre des Transports
14 août 2015*

- fut le cas pour la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi; l'objectif n'est pas de syndiquer tous les chauffeurs de taxi ou de créer une organisation qui n'aurait pour mission que de promouvoir et de défendre les intérêts de ses membres; nous pensons plutôt à une organisation comme la Chambre de la sécurité financière et à son comité de discipline dans un cadre allégé; la loi prévoirait de plus les règles applicables à la composition du conseil d'administration et du comité de discipline de cette association; telle association serait seule habilitée à imposer des sanctions disciplinaires aux membres fautifs en cas de contraventions aux règles provinciales d'application générale édictées par la loi, incluant ultimement le retrait du permis de taxi, par le biais de la SAAQ et de la CTQ, alors que les intermédiaires en services de transport par taxi continueraient de gérer la discipline en regard de leurs règles internes complémentaires et harmonisées avec celles édictées par la loi;
- h) l'accroissement du contrôle et de la surveillance des taxis et des chauffeurs de taxi ainsi que des personnes ou organisations offrant un service illégal de transport rémunéré de personnes;
 - i) la création d'un fichier central contenant des informations sur les dossiers disciplinaires de tous les chauffeurs de taxi de la province de Québec;
 - j) l'instauration de règles provinciales minimales, strictes et uniformes, pour tous les chauffeurs de taxi et l'instauration des sanctions disciplinaires correspondantes;
 - ☑) à favoriser et à encourager l'identification uniforme des taxis (il pourrait s'agir d'exigences législatives ou réglementaires générales et non coercitives touchant la couleur et l'identification des taxis);
 - l) à favoriser l'installation de caméras de sécurité dans les taxis, dans un objectif de sécurité des usagers et des chauffeurs, dans le respect de l'encadrement légal relatif à la vie privée. À l'instar des moyens proposés dans la Politique sur l'industrie du taxi adoptée par la Ville de Montréal en août 2014 pour améliorer la sécurité des chauffeurs de taxi et de leurs clients, nous croyons aussi qu'il serait utile et nécessaire d'obliger, par voie réglementaire, l'installation de caméras de surveillance dans les voitures de taxi. Ces enregistrements devraient être accessibles uniquement par un petit nombre de personnes, excluant le chauffeur du véhicule;
 - m) le financement des réformes proposées (par exemple, à même les revenus existants provenant des sommes déjà versées à l'état par les divers intervenants de l'industrie du taxi pour l'obtention d'un permis de propriétaire de taxi, d'un permis de chauffeur de taxi ou d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi et pour l'immatriculation des taxis, etc.).

*Mémoire du RITQ au ministre des Transports**14 août 2015*

4) Vérification des antécédents judiciaires

En ce qui a trait à la vérification des antécédents judiciaires des chauffeurs de taxi, nous vous référons aux propositions énoncées ci-devant sous la rubrique « Permis (propriétaire, chauffeur, intermédiaire) » et plus particulièrement à nos commentaires relatifs aux modifications au *Règlement sur les services de transport par taxi* visant à étendre la portée de l'obligation de fournir un certificat de recherche négative ou, selon le cas, un certificat de recherche positive concernant les antécédents judiciaires d'un chauffeur de taxi.

5) Nombre d'heures de travail par jour

Le RITQ est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'encadrer de façon particulière le nombre d'heures de travail quotidien des chauffeurs de taxi.

Étant donné les obligations financières importantes qu'ils doivent honorer et la nature particulière et parfois ingrate de l'industrie du taxi, les chauffeurs de taxi ne souhaitent pas être limités dans le nombre d'heures qu'ils doivent consacrer au taxi afin de gagner leur vie et de rencontrer leurs obligations financières, que ce soit à titre de propriétaire de taxi ou de locataire d'un taxi.

Par ailleurs, bien qu'il soit vrai qu'un grand nombre de chauffeurs de taxi s'astreignent à de longues heures de travail, il n'en demeure pas moins que personne n'a jusqu'ici pu établir de corrélation claire entre ces longues heures de travail et des accidents ou incidents ayant impliqué des taxis et pouvant avoir mis en péril la sécurité des usagers et des chauffeurs de taxi, ni confirmer le nombre de ces accidents ou incidents.

De plus, à titre d'exemple, des règles similaires à celles imposées aux camionneurs ne pourraient raisonnablement s'appliquer aux chauffeurs de taxi, le contexte de l'exercice de leurs métiers respectifs n'étant en rien comparable.

*Mémoire du RITQ au ministre des Transports
14 août 2015*

Introduction

Comme vous avez pu le constater à la lecture du présent mémoire, les propositions du RITQ sont motivées par un réel désir des entreprises de taxi qui le composent d'effectuer une réforme en profondeur de l'industrie du taxi, et ce, dans l'intérêt supérieur des usagers du transport par taxi et des chauffeurs de taxi, qu'ils soient propriétaires de taxi, locataires de taxi ou employés et qu'ils soient indépendants ou liés à un intermédiaire en services de transport par taxi.

Par les initiatives qu'ils ont prises au cours des quatre (4) dernières années (paiement par carte de crédit et carte de débit dans toutes les voitures, application Web destinée aux hôteliers et aux restaurateurs, application mobile pour téléphones intelligents destinée à tous les clients de la région de Québec, parcs de véhicules composés de véhicules récents, augmentation significative de l'utilisation de véhicules hybrides), les chauffeurs de taxi liés aux intermédiaires en services de transport par taxi membres du RITQ ont déjà démontré qu'ils étaient prêts à faire les efforts et les investissements nécessaires pour rendre l'expérience de transport par taxi efficace et agréable pour les clients et pour rehausser l'image de marque de l'industrie du taxi.

Il est d'autre part utile de noter que les membres du RITQ n'ont pas attendu l'avènement d'UberX pour innover et pour faire preuve de vision à long terme. D'ailleurs, l'essentiel des propositions du RITQ vise une réforme proactive de l'industrie plutôt qu'une réaction de court terme à la problématique UberX. Toutefois, ceci n'enlève rien à l'importance des gestes gouvernementaux relativement à cette entreprise délinquante et irresponsable.

Nous espérons que nos propositions pourront alimenter votre réflexion quant aux différents thèmes abordés lors de la journée de consultation du 8 juillet 2015 à Montréal et qu'elles sauront vous convaincre qu'elles contiennent des pistes de solution crédibles et viables.

Abdallah Homsy

Président du RITQ

Bureau : 418 525-4953, poste 2208

Courriel : admin@taxicoop-quebec.com

*Mémoire du RITQ au ministre des Transports
14 août 2015*

ANNEXE AQT

DESIGNATION

Nous sommes en faveur d'une nouvelle association professionnelle obligatoire pour les chauffeurs, les propriétaires et les intermédiaires. Par souci de simplicité et de clarté, nous proposons le nom « Association québécoise du taxi » et l'acronyme AQT.

MISSION

L'Association québécoise du taxi est un organisme d'autoréglementation dont la mission est d'assurer la protection du public et de favoriser la qualité du service à la clientèle en maintenant la discipline et en veillant à la formation de ses membres.

Ceux-ci exercent dans trois catégories d'inscription, au sens de la *Loi concernant les services de transport par taxi* :

- Chauffeurs de taxi;
- Propriétaires de taxi;
- Intermédiaires en service de transport par taxi.

Tous sont membres d'office de l'Association et sont tenus de respecter son code de déontologie et, dans le cas des chauffeurs de taxi, son programme de formation.

L'Association accomplit sa mission en assurant un encadrement vigilant des pratiques de l'industrie du taxi du Québec et en contribuant à l'amélioration continue des connaissances des chauffeurs de taxi.

DEFINITIONS

Par définition, un chauffeur est un détenteur d'un permis de chauffeur de taxi, mais qui n'est pas détenteur d'un permis de propriétaire de taxi.

Un propriétaire est un détenteur de permis de propriétaire de taxi, qui peut ou pas conduire lui-même cette voiture.

Un intermédiaire est une personne morale ou physique détentrice d'un permis d'intermédiaire de taxi, qui répartit des appels aux voitures de taxi. L'intermédiaire peut ou pas être propriétaire de permis de propriétaire de taxi.

*Mémoire du RITQ au ministre des Transports
14 août 2015*

DEONTOLOGIE

L'Association élabore et adopte un Code de déontologie applicable à toute l'industrie du taxi, incluant des dispositions spécifiques à chacune des catégories d'inscription. Elle reçoit toute plainte visant un propriétaire, un intermédiaire ou un chauffeur de taxi et en assure le traitement par un comité de discipline formé dans ce but. Ce comité est présidé par un professionnel qualifié en matière juridique, indépendant, nommé par le conseil d'administration. Le processus d'examen des plaintes comprend la vérification des faits allégués et la possibilité que l'intervenant visé puisse donner sa version des faits, dans sa région d'appartenance. Les propriétaires et intermédiaires de taxi, lorsque présents au dossier d'un chauffeur, sont également impliqués dans le traitement des plaintes visant ce dernier, lors de la vérification des faits et lors de la communication de la décision finale. Le processus d'examen peut se solder par un rejet de la plainte. Par contre, si la plainte est retenue, elle peut se solder par un avertissement ou par des sanctions, notamment pécuniaires ou visant la révocation du permis émis en vertu de la Loi.

En matière déontologique, une décision de l'Association peut être portée en appel à la Commission des transports du Québec.

L'Association publie sur son site internet le répertoire des propriétaires, des intermédiaires et des chauffeurs de taxi autorisés à exercer, de même que les plaintes qui ont été retenues à l'endroit de ces derniers.

FORMATION DES CHAUFFEURS

L'Association établit le programme de formation initiale et de formation continue pour l'exercice du métier de chauffeur de taxi. Ces programmes peuvent comprendre des exigences en matière de sécurité, de service à la clientèle, de connaissances géographiques et en matière linguistique. Tous les chauffeurs sont tenus de suivre ces programmes et de répondre à des exigences minimales afin d'exercer leur métier. Ces exigences s'appliquent également aux propriétaires qui sont en même temps chauffeurs de taxi.

CREATION

Création par voie législative à l'Assemblée nationale du Québec (projet de loi modifiant la Loi concernant le transport par taxi afin de créer l'Association québécoise du taxi).

GOVERNANCE

Le conseil d'administration est composé de onze administrateurs, dont six sont élus par les membres de l'Association et quatre sont des administrateurs indépendants nommés par le ministre des Transports du Québec. Un représentant de la Commission des transports du Québec siège d'office au conseil d'administration.

*Mémoire du RITQ au ministre des Transports
14 août 2015*

Parmi les 6 élus membres de l'Association :

- Deux sont des propriétaires, dont un doit être actif dans la région de Montréal et un dans une autre région du Québec;
- Deux sont des représentants des intermédiaires, dont un doit être actif dans la région de Montréal et un dans une autre région du Québec;
- Deux sont des chauffeurs, dont un doit être actif dans la région de Montréal et un dans une autre région du Québec.

Chacun des représentants est élu par ses pairs. Seuls les chauffeurs peuvent élire le représentant des chauffeurs, seuls les propriétaires peuvent élire le représentant des propriétaires et seuls les intermédiaires peuvent élire le représentant des intermédiaires.

L'Association est dirigée par un président-directeur général embauché par le conseil d'administration, sur la base d'un profil de compétences établi par ce dernier.

FINANCES

Le financement régulier de l'Association est assuré par les cotisations de ses membres. Un membre dont la cotisation n'est pas payée est en infraction et ne peut profiter des privilèges conférés par son permis de chauffeur, de propriétaire ou d'intermédiaire. La suspension de ces privilèges se ferait à la demande de l'Association, via la SAAQ et/ou la CTQ.

Lors de la création, un financement public ponctuel sera requis afin de concrétiser la mise sur pied de l'Association.

CONCORDANCE

Lors de la création de l'Association, des dispositions de concordance devront être adoptées concernant les intermédiaires de taxi, la Commission des transports du Québec et le Bureau du taxi de Montréal afin d'arrimer leurs responsabilités aux nouvelles responsabilités exclusives de l'Association.

CE QUE L'ASSOCIATION N'EST PAS

Il est important de préciser ce que cette association n'est pas :

- Ce n'est pas un ordre professionnel;

*Mémoire du RITQ au ministre des Transports
14 août 2015*

- Ce n'est pas un syndicat ou une tentative de syndicalisation;
- Ce n'est pas une association représentant l'industrie, un forum de discussion ni un lieu de concertation.

C'est un organisme d'autoréglementation professionnel pour l'industrie du taxi du Québec.

COMPARATI

Il existe d'autres organismes similaires à celui dont nous appuyons la création.

Nous pouvons penser à la Chambre de la Sécurité Financière, au Bureau de la Sécurité Privée et à l'Organisme d'Autoréglementation du Courtage Immobilier du Québec.

<http://www.chambresf.com>

<http://www.bureausecuriteprivee.qc.ca>

<http://www.oaciq.com/fr>