MÉMOIRE

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

PRÉSENTÉ AU MINISTRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
14 AOÛT 2015

RtaM
Regroupement des travailleurs autonomes métallos
SYNDICAT des métallos

LE TAXI
UNE PROFESSION

Rergroupement des travailleurs autonomes Métallos (RTAM)
2362, avenue De LaSalle
Montréal (Québec) H1V 2L1
(514) 599-2027
www.rtam-metallos.ca

SOMMAIRE

Le RTAM propose au gouvernement du Québec qu'il soit reconnu en tant qu'Association professionnelle des propriétaires et chauffeurs de taxis et limousines du Québec.

D'autres mesures sont proposées :

- une norme professionnelle ou code de conduite ainsi qu'un comité de discipline pour l'ensemble de l'industrie du taxi
- l'établissement d'un Programme d'évaluation des véhicules de taxi (PEVT)
- la protection des propriétaires de taxi contre tout effet spéculatif sur les permis résultant de décisions gouvernementales
- l'implantation d'un module d'enregistrement des ventes (MEV) relié à une application mobile unique pour le Québec ainsi qu'à un taximètre multifonctionnel
- une réévaluation du principe de tarification unique afin d'aider au transport rural
- des modifications au contenu pédagogique et à l'étendue des formations professionnelles ainsi que plusieurs propositions pouvant faciliter l'implantation au Québec du concept de taxi rural.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE i

TABLE DES MATIÈRES ii

À PROPOS DU RTAM 1

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS 2

INTRODUCTION 3

SURVOL DE L'INDUSTRIE DU TAXI AU QUÉBEC 3

LES THÈMES ABORDÉS 4

ENCADREMENT DE L'INDUSTRIE DU TAXI ET SÉCURITÉ 5

UN GUICHET UNIQUE AU QUÉBEC 5

UNE NORME PROFESSIONNELLE ET UN CODE D'ÉTHIQUE 6

UNE ASSOCIATION PROFESSIONNELLE 8

RÔLE DE LA TABLE DE CONCERTATION 13

AU SUJET DES PERMIS 14

AGGLOMÉRATIONS DE TAXI 16

SYSTÈMES D'ENREGISTREMENTS NUMÉRIQUES 18

QUALITÉ DES SERVICES 20

MODULE D'ENREGISTREMENT DES VENTES (MEV) 20

FONDS DE DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE DU TAXI 22

VERS UN TAXI FLEXIBLE ET EFFICACE 23

APPLICATION MOBILE UNIQUE *23*

TAXIMÈTRE MULTIFONCTIONNEL *23*

FORMATION 24

PRÉOCCUPATIONS ET PERSPECTIVES DIVERSES 25

LIMOUSINES BERLINES ET ADM 25

VÉHICULES UNIVERSELLEMENT ACCESSIBLES 25

CONCLUSION 26

RtaM

À PROPOS DU RTAM

Le Syndicat des Métallos, affilié à la FTQ, est le plus important syndicat du secteur privé au Québec. Il regroupe plus de 60 000 travailleurs et travailleuses de tous les secteurs économiques. Parmi eux, des travailleurs autonomes qui, n'étant pas salariés au sens de la loi et ne pouvant ainsi se syndiquer, ont choisi librement de se réunir depuis plus de 15 ans dans le Regroupement des travailleurs autonomes Métallos (RTAM), affilié au Syndicat des Métallos.

Le RTAM compte près de 5000 membres, issus principalement de l'industrie du taxi de partout au Québec, mais aussi du camionnage et de l'immobilier. Le RTAM est la plus importante organisation de représentation des chauffeurs et propriétaires de taxis et de limousines du Québec. En plus d'offrir plusieurs services à ses membres dont des assurances collectives, il intervient régulièrement sur les enjeux économiques et sociaux ainsi que sur des projets de politiques publiques liés à l'amélioration des professions. Le RTAM travaille de concert avec les autorités afin d'améliorer la qualité des services et la sécurité des chauffeurs/propriétaires.

Veuillez noter que le présent document a reçu l'appui officiel de l'Association haïtienne des travailleurs du taxi (AHTT), de l'Association des limousines berline de Montréal (ALBM) ainsi que de trois membres élus au Conseil d'administration du Bureau du taxi de Montréal (BTM).

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

La présente section a pour but de résumer les recommandations émises par le RTAM dans ce mémoire.

1. Un seul organisme gouvernemental pour le taxi
2. Établissement d'une norme ou code de conduite et adoption d'un principe de reconnaissance professionnelle pour les propriétaires et chauffeurs dans une association professionnelle
3. Établissement d'un Programme d'évaluation des véhicules taxis ainsi que d'un comité de discipline
4. Reconnaissance du RTAM par le gouvernement en tant qu'Association professionnelle des chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines à adhésion et cotisation obligatoire
5. Règle de gouvernance de l'Association professionnelle, telle que reconnue par le gouvernement du Québec dans le RTAM
6. Rôle-conseil de l'Association professionnelle dans l'élaboration d'un code de conduite.
7. Intérêt légal de l'Association professionnelle des chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines, rôles et prérogatives
8. Caractère obligatoire de l'adhésion à l'Association professionnelle des chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines et fonctionnement de la cotisation
9. Représentations à la Table de concertation sur l'industrie du taxi au Québec
10. Réalisation d'une étude d'impact économique avant tout changement aux politiques publiques, à la loi ou à la réglementation existante pouvant avoir un effet sur la valeur des permis
11. Obligation pour les intermédiaires en service de transport par taxi de respecter le code d'éthique mis sur pied par la CTQ sur tout le territoire du Québec
12. Possibilité, pour la CTQ, de fixer des tarifs différents par agglomérations de taxi et, pour la région métropolitaine de Montréal, par secteurs d'agglomérations de taxi ainsi que par blocs d'heures
13. Installation obligatoire de caméras de sécurité à bord des taxis
14. Obligation d'installer un Module d'enregistrement des ventes (MEV) pour tous les propriétaires de taxis, sous l'égide de Revenu Québec, devant relié à un taximètre, une imprimante à reçus et à une application mobile unique à l'ensemble du territoire québécois
15. Création d'un Fonds de développement pour l'industrie du taxi à même une partie des sommes recueillies via le MEV. L'argent doit servir à la sécurité, la qualité du service et aux victimes d'actes criminels
16. Création d'une application mobile unique de répartition pour l'ensemble du territoire du Québec, liée au MEV, qui permette de noter sur 5 étoiles le véhicule et le chauffeur
17. Mise en place d'un examen pratique pour mesurer la qualité du français et de l'anglais, le comportement et la qualité de conduite des propriétaires et chauffeurs de taxis et limousines avant livraison d'un permis

RtaM

INTRODUCTION

Pour contribuer à façonner au Québec une industrie moderne du taxi, le RTAM souhaite faire valoir quelques propositions au gouvernement du Québec et au ministre des Transports, Robert Poëti, à l'aube d'une refonte de la Loi concernant les services de transport par taxi. Ce mémoire s'inscrit dans le cadre des consultations sur l'industrie du transport par taxi menées par le ministère des Transports.

L'industrie du taxi joue un rôle prépondérant dans l'offre de transport tant en milieu urbain que rural. C'est un service essentiel pour la population qui lui permet de réaliser à moindre coût des déplacements décidés à la dernière minute, parfois pour urgence.

SURVOL DE L'INDUSTRIE DU TAXI AU QUÉBEC

Complémentaires aux moyens de transport public, les services de taxi génèrent plus de 500 M$ de revenus par an au Québec[1], les deux tiers à Montréal seulement. Chaque année, c'est 70 millions de passagers qui sont transportés lors d'environ 50 millions de courses. Environ 8000 voitures, 300 limousines et 22 700 chauffeurs permettent d'assurer le service par taxi dans l'ensemble du Québec. Si l'industrie était une seule et même entreprise, ce serait le 5e plus gros employeur du Québec. Ce statut de travailleur autonome est particulier, car la profession est davantage régie que d'autres secteurs où évoluent des travailleurs autonomes, une situation qui rend d'autant plus nécessaire une association professionnelle. En effet, il importe de protéger des emplois qui font vivre beaucoup de familles québécoises et de s'assurer que le Québec perçoive ou conserve sa juste part en redevances et retombées économiques.

« Chauffer un taxi », comme le veut l'expression consacrée, est une profession très réglementée. Il faut détenir un diplôme d'études secondaires ou une formation propre à la profession que l'on doit mettre à jour périodiquement, les antécédents judiciaires sont vérifiés, il faut avoir obtenu son permis, respecter les lois et réglementations (Loi sur le transport, règlements du ministère des Transports, ceux de la Commission du transport du Québec, SAAQ, etc.), il faut aussi détenir un numéro de TPS et de TVQ et un permis de travail valide ainsi qu'appliquer les tarifs légaux fixés par la CTQ. L'activité de ces chauffeurs est encadrée par le Code de la sécurité routière, la Loi concernant les services de transport par taxi, deux décrets (agglomérations de taxis et nombre de permis par agglomération), un règlement provincial, des règlements municipaux (BTM) ainsi que d'autres règlements propres aux intermédiaires.

Quand on sait que le revenu brut annuel d'une voiture taxi est de 62 500 $ et celui d'un chauffeur actif est de 34 700 $, on mesure mieux toute la pression qu'un tel paysage réglementaire peut avoir sur les épaules de chauffeurs et propriétaires lorsque ni la profession ni la défense des intérêts ne sont reconnues dans la Loi par une association professionnelle.

[1] http://www.ledevoir.com/economie/actualites-economiques/295262/l-industrie-du-taxi-ne-roule-pas-sur-l-or-mais

LES THÈMES ABORDÉS

Deux grands thèmes seront abordés dans ce document. Le premier porte sur **l'encadrement dans l'industrie du taxi** et la sécurité. Le second thème a trait à la qualité des services.

Dans chacun, **le RTAM apportera les informations contextuelles qui s'imposent et fera ensuite** des recommandations officielles au ministre **des Transports, qu'il détaillera de façon pratique et** applicable.

Les travaux du RTAM ont été menés en consultant nos membres. Ils ont de plus été guidés par le souci exprimé par le ministre de voir **l'industrie** du taxi proposer elle-même des solutions aux **enjeux présents et d'y travailler activement**.

Bonne lecture.

RtaM

ENCADREMENT DE L'INDUSTRIE DU TAXI ET SÉCURITÉ

La Loi concernant les services de transport par taxi (RLRQ, chapitre S-6.01) établit les règles applicables au transport rémunéré de personnes. Elle fixe les conditions pour l'obtention des permis de propriétaires, de chauffeurs et d'intermédiaires en service de transport par taxi. Elle prévoit aussi de nombreuses obligations en matière de service à la clientèle, de formation, de vérification des antécédents judiciaires, d'âge des véhicules ainsi que d'équipements obligatoires, de fréquence des vérifications mécaniques de même qu'au sujet de la tarification.

Au vu des avancées technologiques et de l'évolution de la société québécoise, le RTAM est d'avis que cette Loi nécessite d'importantes modifications. En effet, il apparaît urgent d'améliorer le système de gouvernance dans l'industrie du taxi. Pour conserver la confiance du public, le RTAM juge de plus que l'introduction d'une norme professionnelle ou un code de déontologie garantirait la qualité des services. Enfin, le RTAM croit que s'il était reconnu en tant qu'association professionnelle des chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines, cela reconnaîtrait la profession de ces nombreux travailleurs autonomes et leur fournirait une représentation forte et adaptée à leurs besoins.

UN GUICHET UNIQUE AU QUÉBEC

Les chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines sont actuellement régis par la Commission de transport du Québec (CTQ), Contrôle routier Québec (CRQ), Revenu Québec, ainsi qu'à Montréal par le Bureau du taxi de Montréal (BTM) de même que par la Sûreté du Québec (SQ) et les différents corps de police de nos municipalités.

Cette superposition d'instances d'encadrement, certes légitimes, rend complexe l'exercice de la profession et peut induire une certaine confusion pour un chauffeur ou un propriétaire désireux de respecter toutes les réglementations applicables. La bureaucratie alourdit leur travail.

Le RTAM est d'avis que le système qui régit à l'heure actuelle l'industrie du taxi comporte trop de paliers d'intervenants et de failles dans la transmission d'informations entre ces intervenants. Pour une meilleure cohésion, un réaménagement apparaît nécessaire. Le RTAM croit qu'une seule autorité publique devrait être chargée de faire respecter la Loi.

En lieu et place, le RTAM propose :

> RECOMMANDATION #1
>
> **De réunir au sein d'un seul organisme gouvernemental toutes les fonctions liées aux services de transport de personnes par taxi et limousines sur l'ensemble du territoire du Québec, que ce soit pour l'octroi des permis, la surveillance de l'application de la Loi, l'évaluation des tarifs et des besoins par agglomération ou tout autre aspect réglementaire.**

Le Bureau du taxi de Montréal conserverait toutefois ses prérogatives sur le territoire qu'il dessert, mais avec l'obligation nouvelle de faire respecter une norme professionnelle ou code d'éthique provincial.

UNE NORME PROFESSIONNELLE ET UN CODE D'ÉTHIQUE

Afin de maintenir la confiance générale du public dans la qualité des services fournis par l'industrie québécoise du taxi, une norme ou un code de déontologie s'impose.

Originellement, une telle norme figurait au chapitre V de la Loi, telle qu'adoptée en 2001. Elle tombait sous la responsabilité d'une association professionnelle qui n'a cependant jamais véritablement pris son envol. Dans un contexte où à l'Office des professions, seul un Ordre professionnel a l'autorité de faire respecter un code ou une norme et qu'il n'était pas question, du moins en 2001, de mettre sur pied un ordre professionnel dans l'industrie du taxi, mais plutôt une association professionnelle, le RTAM estime que ce devoir disciplinaire incombe au gouvernement du Québec ou à l'un de ses organismes.

De plus, afin de concevoir une telle norme, le RTAM estime que le ministère des Transports pourrait s'inspirer d'autres secteurs du domaine des transports. En effet, le RTAM se déclare favorable à ce qu'un programme semblable à celui qui prévaut à l'heure actuelle dans l'industrie du camionnage (via la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds ou PEVL) soit établi pour l'industrie du taxi.

En effet, un éventuel Programme d'évaluation des véhicules de taxi (PEVT) aurait pour avantage de répertorier les accidents, inspections et autres événements en lien avec l'exploitation d'un taxi. À l'heure actuelle, seuls les antécédents judiciaires des chauffeurs sont validés à l'entrée, soit à l'obtention du permis, et lors des renouvellements. Les propriétaires et administrateurs d'intermédiaires évitent, même à l'entrée, une telle vérification. Un PEVT corrigerait cette anomalie et ferait en sorte que tous les acteurs de l'industrie aient le même niveau de responsabilités sur une question aussi importante pour la confiance du public. Avec des règles précises d'évaluation et de suivi du comportement des intermédiaires, propriétaires et chauffeurs de taxis et limousines via un code de déontologie se greffant à une éventuelle PEVT, le gouvernement pourrait intervenir progressivement auprès de ceux qui ont des comportements à risque. Si ceux-ci se détériorent et que la gravité ou le nombre d'événements est trop important, l'intermédiaire, le propriétaire ou le chauffeur pourrait alors être avisé que son dossier est transmis à un comité de discipline ou à toute autre instance réglementaire jugée pertinente.

Au sujet des heures de travail, le RTAM juge qu'il faut viser l'autorégulation de l'offre et l'autonomie des chauffeurs dans la gestion de leurs horaires de travail. Il devrait cependant être interdit pour un chauffeur de taxis et limousines de travailler plus de quatorze heures par jour afin d'éviter les situations accidentogènes, sans que ne soit limité le temps de charge effectif.

En vertu de ces préoccupations **et en s'inspirant chapitre V de la Loi de 2001**, le RTAM propose ce qui suit :

RECOMMANDATION #2

Que le gouvernement du Québec reconnaisse officiellement la profession de propriétaires et chauffeurs de taxis et de limousines en établissant une norme professionnelle la régissant et en reconnaissant le RTAM à titre d'association professionnelle des propriétaires et chauffeurs de taxis et limousines avec cotisation obligatoire.

RECOMMANDATION #3

Que le gouvernement élabore et fasse appliquer une norme inspirée de la Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL) ainsi qu'un code de déontologie régissant les actes et comportements des titulaires de permis d'intermédiaire en service de transport par taxi, de permis de propriétaire et de permis de chauffeur de taxis ou de limousines.

Qu'un programme d'excellence soit également mis en place pour les intermédiaires, propriétaires et chauffeurs répondant à ces normes et n'ayant jamais manqué au code de déontologie;

Qu'un mandat soit confié à un organisme gouvernemental chargé de l'application de cette norme de former un comité de discipline, au sein duquel pourraient siéger des acteurs et représentants de l'industrie, afin d'analyser les plaintes que lui soumettent les usagers, la CTQ, la SAAQ ainsi que les autorités municipales et supramunicipales;

Qu'un tel comité de discipline ait le pouvoir de blâmer et de sanctionner tout acte, omission ou comportement fautif d'un titulaire de permis d'intermédiaire en service de transport par taxi, de propriétaire ou de chauffeur de taxis ou limousines. Il pourrait fixer des délais et établir des conditions pour que soit corrigée une faute ou suspendre le droit d'une personne d'exercer la profession d'intermédiaire en service de transport par taxi, de propriétaire ou de chauffeur de taxis ou limousines. Ainsi, chaque personne disciplinée aurait le droit de présenter ses observations et sa défense dans un délai raisonnable. Un titulaire de permis d'intermédiaire en service de transport par taxi, de propriétaire ou de chauffeur de taxis ou de limousines dont le droit d'exercer serait suspendu ne pourrait exercer sa profession tant que vaudrait sa suspension. En cas d'insatisfaction à l'égard de la décision du comité de discipline, un arbitrage pourrait être demandé. Le Code de procédure civile s'appliquerait aussi pour de tels arbitrages.

UNE ASSOCIATION PROFESSIONNELLE

La Loi concernant les services de transport par taxi[2] a été adoptée le 21 juin 2001. Comme on le sait, elle a fixé les conditions qui prévalent aujourd'hui : un nouvel encadrement du transport par taxi, un système de permis par agglomérations, la création d'un forum de consultation des acteurs de l'industrie ainsi qu'une association professionnelle.

Cependant, des chapitres entiers de cette Loi ont ensuite été abrogés. Ce fut le cas pour le chapitre IX sur la création d'un Forum des intervenants de l'industrie du taxi, un comité consultatif chargé d'aviser le ministre dont l'objet était aussi de « favoriser la concertation entre les principaux intervenants de l'industrie du taxi ». Abrogée en 2003, cette partie fut rétablie dans les modifications de la Loi en 2005, année de la création de la Table de concertation sur l'industrie du taxi. Cette dernière joue toujours son rôle qu'il importe de maintenir et de valoriser dans les modifications à venir.

Le chapitre V de la Loi de 2001 créait également l'Association professionnelle des chauffeurs de taxis du Québec. Celui-ci a toutefois été abrogé depuis. L'idée était de « regrouper [les chauffeurs] et de promouvoir leurs intérêts », si nombreux. Il était stipulé dans la Loi que « tous les titulaires de permis de chauffeur de taxis devront y verser une cotisation si la majorité d'entre eux le décide ». Une consultation a bel et bien eu lieu et ce nécessaire projet de regroupement d'un nombre important de gens a achoppé. C'est alors que le Syndicat des Métallos a mis sur pied ce qui est devenu le RTAM. L'idée étant de poursuivre un nécessaire travail de représentation des professionnels du taxi après l'abolition des Ligues du taxi et après les tentatives de syndicalisation de ceux-ci. La FTQ et le Fonds de solidarité ont depuis toujours appuyé cette initiative des Métallos.

Puisque la reconnaissance d'une association professionnelle par le gouvernement du Québec est toujours nécessaire et que telle est encore aujourd'hui la volonté des chauffeurs et propriétaires de taxis, il est important de bien faire comprendre ce qui a été adopté en 2001 par l'Assemblée nationale avant de formuler nos recommandations.

D'abord, la Loi prévoyait un conseil d'administration pour une telle association. La vice-présidence devait être occupée par un représentant des chauffeurs. Les fonctions principales de l'Association étaient de « représenter, tant collectivement qu'individuellement, l'ensemble des titulaires de permis de chauffeurs de taxis et de promouvoir leurs intérêts, notamment par l'amélioration des pratiques prévalant dans l'industrie du taxi à l'égard des ressources humaines, par la promotion de services et d'avantages sociaux pour les chauffeurs de taxis, par la diffusion d'informations et de formations pertinentes à leurs activités et par la promotion de l'utilisation des services de taxi. »

L'Association professionnelle des chauffeurs de taxi avait aussi pour mandat « d'élaborer et d'appliquer un code de déontologie régissant les actes et comportements des titulaires de

[2] http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=5&file=2001C15F.PDF

permis de chauffeur de taxi ainsi que de former un comité de discipline devant analyser les plaintes que lui soumettent les usagers ».

Comme nous l'avons fait valoir plus tôt, il est important de ne pas confondre ordre et association professionnelle. Selon l'Office des professions, le premier est chargé de protéger le public, les professionnels qu'il régit devant offrir les meilleurs services possible. Une association professionnelle est un regroupement qui a pour rôle de défendre les intérêts socioéconomiques et le bien-être de ses membres. Dans ce contexte, il va de soi que les fonctions disciplinaires et coercitives incombent au gouvernement et que les fonctions de défense et de représentation, qui correspondent au besoin premier des chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines, sont de la responsabilité d'une association professionnelle. Une telle association est-elle dispensée pour autant de viser la qualité des services au public? Pas du tout. Seulement, la paix sociale dans l'industrie du taxi ne peut souffrir d'une confusion en ce domaine.

Bien entendu, dans la Loi de 2001, l'Association se voyait reconnaître l'intérêt légal de défendre ses membres et le droit d'intervenir en tout temps devant la Commission, un tribunal ou une autorité municipale ou supramunicipale. Elle pouvait faire des représentations auprès de la CTQ sur « toute question concernant le transport rémunéré de personnes ». De plus, l'Association devait être avisée avant la délivrance de permis de propriétaires ou d'intermédiaires en services de taxi et pouvait s'opposer à l'octroi dudit permis.

Les articles 40 et 41 de la Loi, telle qu'adoptée le 21 juin 2001, méritent aussi d'être entièrement cités. Ils décrivent certaines obligations relatives au financement des activités de l'Association professionnelle, à son membership, sa cotisation obligatoire ainsi que conditionnelle au maintien du permis, au droit de vote des membres, etc.

L'article 40 se lit comme suit :

> *« Pour le financement de ses activités, l'Association peut, par règlement, approuvé par la majorité des voix de l'ensemble des titulaires de permis de chauffeurs de taxi exprimées par suite d'un scrutin, fixer une cotisation annuelle. Tout titulaire de permis de chauffeur de taxi, qu'il soit membre ou non de l'Association, a droit de vote. Pour exercer ce droit, celui qui n'est pas membre doit s'enregistrer auprès de l'Association et établir sa qualité de titulaire de permis de chauffeur de taxi dans les délais prescrits par règlement. La Commission convient avec l'Association des modalités devant être arrêtées pour annoncer, tenir et surveiller la tenue de ce scrutin et en assurer le dépouillement. »*

L'article 41 se lit comme suit :

> *Tout titulaire de permis de chauffeur de taxi doit, le cas échéant, payer la cotisation visée à l'article 40 pour maintenir son permis de chauffeur de taxi. L'Association transmet à la Société et, le cas échéant, à une autorité municipale ou supramunicipale qui délivre des permis de chauffeur de taxi la liste des chauffeurs de taxi en défaut de payer cette cotisation dans les délais prévus dans le règlement de l'Association. La Société et l'autorité doivent suspendre le permis de chauffeur de taxi de ces personnes, qu'elles soient membres ou non de l'Association, jusqu'à preuve du paiement de cette cotisation.*

La Loi de 2001 abordait de front tous les enjeux liés à la gouvernance de l'industrie du taxi. Force est de reconnaître que ce travail n'est pas fini. Le chapitre traitant de la représentation des chauffeurs de taxi – auquel il faudrait aujourd'hui les propriétaires de taxis et propriétaires de limousines – à travers une association professionnelle ne fait toujours pas force de loi. C'est le chaînon manquant du système mis en place en 2001.

Le RTAM estime que c'est l'une des principales atteintes à la paix sociale dans l'industrie du taxi. Une association professionnelle à adhésion et cotisation obligatoire, que reconnaîtrait le gouvernement dans le RTAM, apparaît nécessaire. Ce que les chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines recherchent est que leur travail soit reconnu comme celui de professionnels et non plus d'artisans. Ils sont nombreux à exercer cette profession (plus de 20 000), à y passer de nombreuses heures à fournir un service essentiel à la population tout en jouant un rôle de premier plan dans le bon fonctionnement de notre économie. Ils entendent bien sûr veiller à la qualité des services et la sécurité des usagers autant que de la leur et ils ont besoin que leurs intérêts socioéconomiques soient défendus par une association professionnelle à adhésion et cotisation obligatoire. Une telle association, en plus d'aider à la cohésion de l'industrie, permettrait aux chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines d'être entendus dans une multitude de paliers décisionnels, de forums politiques et législatifs ainsi que de réduire leurs coûts d'exploitation. De plus, avec des règles de gouvernance claires et structurées, une certaine forme d'arbitrage politique pourrait avoir lieu au sein d'une telle association professionnelle parmi toute la diversité de vues qui s'exprime entre chauffeurs et propriétaires de limousines et taxis. Ceux-ci pourraient aussi se faire entendre lors de négociations de contrats avec des sociétés de transport municipales ou supramunicipales. Enfin, le rôle d'une telle association serait complémentaire à celui de la Table de concertation sur l'industrie du taxi (la première jouant son rôle de défense et de représentation, la seconde son rôle-conseil ainsi que de concertation) où l'association serait représentée.

En somme, c'est un échange de bons procédés. Les propriétaires et chauffeurs de taxis et limousines savent que pour continuer à exercer la profession et en tirer des bénéfices, ils doivent respecter les contraintes légales et réglementaires. C'est pourquoi ils souhaitent que leur profession continue d'être réglementée. Ils s'attendent en retour à ce que l'État protège et reconnaisse leur travail en le professionnalisant. Et l'État sait qu'une meilleure cohésion de l'industrie du taxi s'impose pour mieux affronter les défis d'aujourd'hui et de demain.

Le souhait maintes fois exprimé du ministre est de voir les intervenants du taxi prendre le leadership et présenter eux-mêmes des solutions pour mieux structurer l'industrie, travailler à son amélioration continue et conserver la confiance du public.
À cette fin, eu égard à la question de la mise sur pied d'une nécessaire association professionnelle à adhésion et cotisation obligatoire des propriétaires et chauffeurs de taxis et limousines, la piste naturelle d'atterrissage est le RTAM. D'abord, parce que le RTAM s'inscrit en filiation directe avec le travail amorcé après l'échec de l'Association professionnelle prévue par la Loi de 20013. Le RTAM, avec ses 5000 membres issus principalement de l'industrie du taxi de partout au Québec, demeure aujourd'hui l'organisation la mieux placée pour compléter ce travail. C'est le plus important regroupement de propriétaires et chauffeurs de taxis et de limousines du Québec. Le RTAM travaille depuis plus de dix ans de concert avec les autorités pour améliorer la qualité des services et la sécurité. En plus d'offrir plusieurs services à ses membres dont des assurances collectives, il intervient sur tous les enjeux liés au transport de personnes, sur des projets de politiques publiques et au sujet de l'amélioration des professions. Il compte sur l'appui de plusieurs associations représentatives de chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines du Québec de même que des figures importantes de cette industrie.

Affilié au Syndicat des Métallos et par ricochet à la FTQ, le RTAM dispose de tous les moyens techniques et financiers pour structurer et mettre en place, de concert avec le gouvernement du Québec, une association professionnelle à adhésion et cotisation obligatoire. Le RTAM peut assurément être reconnu comme association professionnelle des chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines et relancer une telle association dans l'esprit de ce que prévoyait la Loi de 2001 (sauf pour les dispositions disciplinaires) et en toute correspondance avec le souhait exprimé par le ministre de voir l'industrie du taxi proposer elle-même des pistes de solutions.

En vertu de toutes ces considérations, le RTAM souhaite émettre les recommandations suivantes, inspirées du chapitre V de la Loi de 2001, un travail qui reste à être effectué :

> **RECOMMANDATION #4**
> **Que le gouvernement du Québec reconnaisse le RTAM en tant qu'Association professionnelle des chauffeurs et propriétaires de taxis et de limousines du Québec;**
> **Que cette association ait pour objet de regrouper et promouvoir les intérêts de tous les titulaires de permis de propriétaires et de chauffeurs de taxis et limousines, notamment par l'amélioration des pratiques prévalant dans l'industrie du taxi à l'égard des ressources humaines, par la promotion de services et d'avantages sociaux pour les propriétaires et chauffeurs de taxis et limousines, par la diffusion d'informations et de formations pertinentes à leurs activités et par la promotion de l'utilisation des services de taxis et limousines;**
> **Que tous les titulaires de permis de chauffeus de taxis, de permis de propriétaires de taxis, de permis de propriétaires de taxis spécialisés en limousines et limousines grand**

[3] http://ftq.qc.ca/actualites/devant-linertie-de-lassociation-professionnelle-des-chauffeurs-de-taxi-du-quebec-la-ftq-et-les-metallos-demarrent-le-regroupement-des-chauffeurs-de-taxi-metallos-ftq/

luxe soient tenus d'y adhérer et de verser une cotisation déterminée par la majorité des membres;
Que cette reconnaissance soit fixée par une modification à la Loi ou par décret.

RECOMMANDATION #5
Que l'Association professionnelle, telle que reconnue par le gouvernement du Québec dans le RTAM, soit entre autre, régie par un conseil de représentants provenant de l'industrie du taxi ainsi qu'en provenance d'un nombre équilibré de régions.

RECOMMANDATION #6
Que le gouvernement du Québec confie à l'un de ses organismes le mandat d'élaborer et d'appliquer un code de déontologie et de former un comité de discipline afin de régir les actes et comportements des titulaires de permis d'intermédiaires en service de transport de personnes par taxi, de chauffeurs de taxis et de propriétaires de taxis, de propriétaires de taxis spécialisés en limousines ou de limousines grand luxe;
Que l'Association professionnelle des propriétaires et chauffeurs de taxis et limousines, telle que reconnue par le gouvernement du Québec dans le RTAM, joue un rôle-conseil dans l'élaboration d'un tel code de déontologie ou autre réglementation correspondante.

RECOMMANDATION #7
Que le gouvernement du Québec affirme dans la Loi ou par décret que l'Association professionnelle des chauffeurs et propriétaires de taxis et de limousines du Québec, telle que reconnue par le gouvernement du Québec dans le RTAM, a l'intérêt légal et peut intervenir en tout temps devant la Commission des transports du Québec, un tribunal ou une autorité municipale, supramunicipale ou gouvernementale pour défendre les intérêts des titulaires de permis de chauffeurs de taxis, de permis de propriétaires de taxis, de permis de propriétaires de taxis spécialisés en limousines et limousines grand luxe.
Elle peut également faire des représentations auprès de la Commission, de l'Assemblée nationale et du gouvernement du Québec relativement à toute question concernant le transport rémunéré de personnes.

RECOMMANDATION #8

Que le gouvernement du Québec stipule dans les modifications à la Loi que tout titulaire de permis de chauffeur de taxi, titulaire de permis de propriétaires de taxis, titulaire de permis de propriétaires de taxis spécialisés en limousines et titulaire de permis de propriétaires de taxis spécialisés en limousines grand luxe est tenu de faire partie de l'Association professionnelle des chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines, telle que reconnue par le gouvernement du Québec dans le RTAM, pour être réputé avoir le droit de participer à ses activités.

Pour le financement de ses activités, l'Association professionnelle, telle que reconnue par le gouvernement du Québec dans le RTAM, doit, par règlement approuvé par la majorité des voix de son conseil de représentants, fixer une cotisation annuelle.

Son montant doit être approuvé par le gouvernement du Québec ou l'un de ses organismes ayant le mandat de la régir.

Tout titulaire de permis de chauffeurs de taxis, de permis de propriétaires de taxi,s de permis de propriétaires de taxis spécialisés en limousines et de permis de propriétaires de taxis spécialisés en limousines grand luxe doit s'acquitter de la cotisation en même temps que les frais annuels d'obtention ou de renouvellement de son permis de propriétaires ou chauffeurs de taxis ou de limousines.

RÔLE DE LA TABLE DE CONCERTATION

La **Table de concertation de l'industrie du taxi du Québec joue un rôle**-conseil de premier plan auprès du ministre dans le développement de cette industrie et dans la qualité des services au public. Elle réunit périodiquement tous **les acteurs de l'industrie afin qu'une concertation ait** lieu sur les différentes pratiques commerciales.

Le RTAM est d'avis que le ministère des Transports doit mieux valoriser et considérer l'expertise des membres de cette Table qui présentent des recommandations sur les ressources humaines, les pratiques commerciales et le développement de cette industrie.

Au plan de la gouvernance de cette Table, le président est nommé par le gouvernement et les neuf autres membres (au plus) par le ministre des Transports. Parmi ceux-ci doivent normalement figurer « des représentants des titulaires de permis de chauffeur de taxi, les intermédiaires en service de transport par taxi, les titulaires de permis de propriétaire de taxi, y compris ceux dont les services de transport par taxi sont spécialisés, et les clients. »

En vertu de ces préoccupations, le RTAM propose :

RECOMMANDATION #9

Que l'Association professionnelle des chauffeurs et propriétaires de taxis et de limousines du Québec, telle que reconnue par le gouvernement du Québec dans le RTAM, soit invitée par le ministre à le conseiller et à représenter les intérêts de ses membres à la Table de concertation sur l'industrie du taxi du Québec;

Que la sélection des organismes présents soit basée sur leurs mandats réels ou leur force de représentation;

Qu'une place y soit réservée pour un représentant de la clientèle, le RTAM, l'association représentant les intermédiaires en service de transport par taxi ainsi que d'autres associations et regroupements répondant aux critères précédemment énumérés;

Que les organismes chargés d'appliquer la Loi puissent assister, au besoin, aux réunions de la Table de concertation;

Qu'un tel mécanisme de sélection soit fixé dans la loi ou décret par le gouvernement.

AU SUJET DES PERMIS

En votant la loi de 2001, le gouvernement du Québec a mis en place un système de permis pour les intermédiaires en service de transport, les propriétaires et les chauffeurs de taxis et de limousines **qui persiste encore aujourd'hui.**

Conjugué à un système de quotas par agglomérations fixé par la CTQ, ces permis ont pris une valeur patrimoniale pour les propriétaires de taxis et limousines **qu'il importe de** reconnaître et de protéger.

En effet, ils constituent bien souvent le principal patrimoine de gens **qui ont choisi d'investir de** bonne foi dans un système établi par le gouvernement en 2001. Ces investissements leur ont exigé et continue de leur exiger beaucoup de temps et **d'énergie afin d'en** rembourser le prêt. Si cette **donne change, des milliers de familles québécoises risquent d'être touchées. Et c'est sans** compter les institutions prêteuses.

Le RTAM sait que le gouvernement du Québec doit viser la solution la plus équilibrée, ce qui implique de satisfaire la demande sans déstabiliser le marché **– ce qu'il fait déjà via l'indice ICT** mis sur pied par la CTQ – et de maintenir la valeur patrimoniale des permis en évitant tout effet spéculatif de nature **à spolier ce patrimoine, que cet effet résulte d'une nouvelle réglementation ou d'un déplacement** massif et soudain **de permis d'un ou de plusieurs titulaires de permis de** propriétaires **à d'**autres personnes.

Puisque toute modification au système de permis et de quotas risque de menacer ces équilibres fragiles, **une situation impropre au retour d'une paix sociale dans cette industrie**, la conduite et la publication par le gouvernement **d'une étude d'impact économique** avant toute modification

apparaît à la fois comme un devoir et comme **le geste le plus responsable à poser à l'égard de** ces travailleurs et de leurs familles.

En effet, l'**achat** ou le transfert **d'une masse importante de permis** de propriétaires de taxis sur une courte période peut provoquer un effondrement de leur valeur et créer un « marché **d'ac**heteurs », ce qui peut avoir une incidence directe négative, immédiate et potentiellement durable sur la valeur des permis non transigés. Du coup, la surveillance par le gouvernement **d'une telle** spéculation risque de prendre malheureusement le pas sur le nécessaire soin à apporter à la qualité des services.

De l'avis du RTAM, le principe qui devrait être retenu par le gouvernement est le suivant : si une décision de politique publique, réglementaire ou législative **est susceptible d'**engendrer un effet spéculatif sur le marché des permis, le gouvernement a le devoir de prévoir de le corriger par une mesure équivalente de protection contre tout effet de spoliation patrimoniale de ces permis.

En vertu de ces recommandations, le RTAM demande au gouvernement du Québec :

> **RECOMMANDATION #10**
> **Que soit maintenue dans la Loi l'exigence de détention d'un permis pour tout transport de personnes par taxi;**
> **Qu'une étude d'impact économique soit réalisée par la CTQ avant toute modification au système de permis et de quotas ou tout projet-pilote pouvant avoir une incidence sur ce système;**
> **Qu'en attendant la publication par la CTQ d'une telle étude, que soit maintenue à vingt (20) la limite d'achat de permis de propriétaires de taxis par une seule personne;**
> **Que les regroupements de propriétaires et chauffeurs de taxis et limousines soient consultés avant tout changement au système de permis et de quotas par agglomérations.**

AGGLOMÉRATIONS DE TAXI

La Commission de transport du Québec (CTQ) tient à jour, sur une base continue, la description cartographique des agglomérations de taxis et le nombre de permis délivrés dans chacune des municipalités régionales de comté (MRC) et territoires équivalents du Québec. Pour l'industrie du taxi, il existe 16 territoires équivalents et 87 MRC. Ce qui fait en tout 103 agglomérations de taxis.

Le RTAM note au passage qu'en vertu des règles établies par la CTQ et le BTM, les intermédiaires en services de transport par taxi ne sont tenus de respecter un code de déontologie que dans 27 de ces 103 agglomérations. Cela suppose qu'il n'y a aucun code de déontologie ou norme à respecter dans les 76 agglomérations de taxis restantes pour l'ensemble des titulaires de tous les types de permis dans l'industrie du taxi. L'introduction d'une norme et d'un PEVT aiderait à corriger cette lacune.

Le RTAM croit que le gouvernement devrait apporter une légère modification au système de fixation des tarifs dont la CTQ est responsable. En vertu de la Loi, « ces tarifs peuvent varier d'une agglomération à l'autre et selon qu'il s'agisse de services spécialisés de transport par taxi ». La CTQ a mis en place un nouveau système de fixation des tarifs en 2013 pour répondre à l'ancien, imprévisible. Ce nouveau système, basé sur l'indice des coûts du taxi (ITC), un indicateur économique développé par la CTQ qui permet de suivre l'évolution de ce que coûte l'exploitation d'un permis de taxis, peut lui aussi fixer des tarifs qui varient d'une agglomération à l'autre. Le RTAM estime que, pour répondre aux différents marchés que peuvent compter en leur sein certaines grosses agglomérations de la région métropolitaine de Montréal, il vaudrait peut-être mieux que ces tarifs puissent être fixés, dans certains cas très particuliers, par secteurs d'agglomérations. En effet, le RTAM juge que l'économie du taxi n'est pas la même à Ahuntsic qu'au centre-ville de Montréal par exemple, de même qu'à Rivière-des-Prairies par rapport à Anjou.

Par ailleurs, le cocktail de transport public dans plusieurs régions du Québec s'est détérioré à la suite de la perte des liens anciennement offerts par le service interrégional d'autocars Orléans Express. Dans ce contexte, il est important que le ministère prenne en considération le fait qu'un programme et des politiques de soutien au taxi rural peuvent devenir une solution aux lacunes existantes dans le domaine du transport de personnes et, le cas échéant, du transport de colis dans plusieurs régions du Québec.

À titre d'exemple, en France, les taxis ruraux offrent des courses pour lesquelles les voyageurs ne supportent qu'une fraction du prix exigé à Paris. Cela peut être utile à plusieurs besoins de transport régional et c'est pourquoi le taxi rural s'est taillé depuis une vingtaine d'années une place enviable dans plusieurs régions de France.

Le RTAM estime que le développement de l'industrie québécoise du taxi, qui a fait ses preuves, ne passe pas seulement par nos grandes villes. Les régions aussi ont besoin de se développer. Le principe de tarification unique freine parfois les perspectives de développement du transport par taxi en milieu rural. Un service de tarification flexible pourrait aider à répondre à la demande de transport nolisé, là où l'absence d'offre de transport par autocar est la plus criante. De plus, la diversification des activités de taxis pourrait être valorisée sur ces territoires en procédant par exemple au transport de colis dans des conditions simplifiées lorsque la charge utile est inférieure à 100 kg, afin que ce transport n'entre pas en concurrence déloyale avec l'industrie du camionnage.

Des subventions pourraient être accordées là où il n'y a pas de réseau organisé de transport en commun, dans l'esprit d'un réseau de taxi collectif provincial. En effet, dans plusieurs localités du Québec, il n'y a pas de service de transport pour les personnes ayant des limitations et ce sont des organismes bénévoles qui tentent d'offrir le service.

Dans ces circonstances, le RTAM propose que :

RECOMMANDATION #11

Qu'en attendant que soient mis en vigueur une nouvelle norme et un PEVT, le gouvernement étende à l'ensemble des agglomérations de taxis du Québec l'obligation pour les intermédiaires en service de transport par taxi de respecter le code d'éthique mis sur pied par la CTQ.

RECOMMANDATION #12

Que la CTQ puisse conduire ses études d'évaluations entre la demande et le seuil de rentabilité basée sur le calcul de l'ICT par agglomérations de taxis ainsi que par secteur d'agglomérations et que la fixation des prix puisse également être établie, pour la région métropolitaine de Montréal, par agglomérations de taxis ou secteur d'agglomérations de taxis.

Que ces tarifs puissent être modulables en fonction des besoins ou par blocs d'heures (nuit ou jour), ces modulations de tarifs ne pouvant être réalisées que par un MEV relié à un taximètre multifonctionnel.

SYSTÈMES D'ENREGISTREMENTS NUMÉRIQUES

Il y a un éternel débat dans l'industrie québécoise du taxi : que vaudrait-il mieux installer à bord d'un taxi entre des caméras de sécurité ou des parois de séparation?

La première solution, la caméra, est moins coûteuse à installer qu'une paroi, qui exige un travail à l'intérieur de l'habitacle afin de bien fixer cette paroi sans qu'elle nuise au confort des passagers ou du chauffeur. La caméra pose le problème de la gestion des images recueillies ainsi que de leur confidentialité. Un chauffeur ou propriétaire utilisant aussi son véhicule taxi pour ses besoins personnels ou celui de sa famille sera fortement dissuadé d'y faire installer une paroi. Enfin, la caméra ne peut que filmer une agression alors que la paroi peut contraindre, dissuader ou en limiter le nombre.

Le RTAM a à cœur la sécurité au travail des chauffeurs et propriétaires de taxis et de limousines de même que celle des usagers de ces véhicules. La prévention, la sécurité et la formation font partie des valeurs essentielles du RTAM.

Malgré les coûts qui varient de 1000 à 2000 $, les chauffeurs et propriétaires de taxis et de limousines du Québec sont largement favorables à l'installation de caméras de sécurité dans les voitures. Le meurtre gratuit en novembre 2013 du chauffeur de taxi Ziad Bouzid constitue pour eux un puissant rappel de la nécessité d'améliorer les politiques publiques afin de sécuriser l'industrie du taxi, que ce soit comme milieu de travail pour le chauffeur ou comme environnement pour l'usager. Il faut savoir qu'une étude du National Institute for Occupational Safety and Health a par ailleurs démontré que le nombre de chauffeurs de taxis tués était trois fois moindre dans les villes où des caméras étaient installées dans les véhicules.

À la lumière de ces considérations, le RTAM juge que l'installation de caméras à bord des taxis doit être rendue obligatoire, pourvu que cela respecte la vie privée des usagers, et que la réglementation doit être changée à cet effet. L'installation de parois doit également être permise et balisée sans toutefois que cela soit rendu obligatoire. Enfin, même si le taxi est une activité commerciale, la sécurité dans ce type d'industrie est la responsabilité de tous, y compris du gouvernement du Québec. Pour assumer le coût de telles mesures, le RTAM propose la création d'un Fonds de développement du taxi que nous décrirons plus loin dans ce document.

C'est pourquoi une aide financière et un regroupement d'achats, comme celui que propose le RTAM à ses chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines afin de réduire les coûts d'exploitation, doivent être rendus disponibles à ceux qui, parmi eux, souhaitent s'acquitter d'une obligation d'installation de MEV ou de terminaux de paiements ou désirant installer une paroi dans leur voiture. Un regroupement d'achats serait bien sûr renforcé par la reconnaissance au RTAM d'une association professionnelle à adhésion et cotisation obligatoire et retirerait du coup un tel fardeau au gouvernement.

Enfin, l'installation d'un système d'alerte dans tous les taxis du Québec serait de mise. Toutefois, l'installation de taximètres multifonctionnels munis de tels systèmes d'alerte et pouvant être reliés à un MEV et à une application unique est recommandée.

Le RTAM propose au gouvernement du Québec :

RECOMMANDATION #13

Que soit obligatoirement implanté un système d'enregistrement numérique ou caméra de sécurité à bord de tous les véhicules taxis;

Que, pour protéger la vie privée, ce système soit scellé et ne serve qu'à des fins d'enquête de nature criminelle; les images ne pouvant être vues que par les services de police à la suite d'une plainte;

Que l'installation de parois de sécurité soit laissée au choix du chauffeur ou propriétaire;

Que l'installation de tels équipements fasse l'objet d'une aide financière pouvant provenir d'un éventuel Fonds de développement de l'industrie du taxi;

Que chaque voiture taxi soit munie d'un système d'alerte déclenchant la géolocalisation de la voiture auprès des corps policiers de l'agglomération et, si besoin est, des agglomérations limitrophes.

QUALITÉ DES SERVICES

Le RTAM estime que la qualité des services offerts à la population mérite une plus grande attention de la part de l'industrie québécoise du taxi. C'est pourquoi il est de l'introduction par le gouvernement du Québec de nouvelles technologies permettant de faciliter l'accès aux taxis, d'améliorer la qualité des services et d'augmenter la sécurité des chauffeurs et propriétaires de taxis et de limousines du Québec ainsi que celle de leur clientèle.

Le RTAM croit qu'une norme professionnelle ou code d'éthique régissant la profession, tel que proposé plus tôt dans ce document, pourrait aider à l'amélioration des services, tout comme l'introduction d'un principe d'évaluation sur 5 étoiles, la mise sur pied d'une application mobile couvrant en temps réel l'ensemble des agglomérations de taxis du Québec, une association professionnelle pouvant aider les chauffeurs et propriétaires de taxis et de limousines du Québec dans leurs représentations, leurs coûts d'exploitations ou leurs formations.

Eu égard à la qualité des services, le RTAM en est arrivé aux réflexions qui suivent dans cette section.

MODULE D'ENREGISTREMENT DES VENTES (MEV)

Il est important que les bénéfices de l'activité économique générée par l'industrie du taxi demeurent au Québec, que le gouvernement du Québec perçoive (et continue de percevoir) les redevances, par les taxes et impôts, de l'ensemble du transport rémunéré de personnes par taxi, et ce, sans exception.

Depuis quelque temps, Revenu Québec caresse le projet de rendre la facturation obligatoire dans le secteur du transport de personnes par taxi et de mettre sur pied un module d'enregistrement des ventes ou MEV.

Le RTAM se déclare favorable à une telle mesure pour l'ensemble des véhicules taxis du Québec. Les chauffeurs et propriétaires de taxis et de limousines du Québec participant activement au développement économique de la société québécoise, il apparaît essentiel que chacun puisse profiter pleinement d'un environnement concurrentiel où tous respectent les mêmes règles. De plus, remettre une facture à chaque client est un geste responsable qui contribue à la mise en place d'un système fiscal juste et équitable pour tous. Le MEV permettrait à l'État québécois de percevoir toutes les sommes et redevances qui lui sont dues, donnerait au chauffeur et propriétaire un outil de plus dans son rôle de bon citoyen corporatif et aiderait l'industrie du taxi à conserver la confiance du public.

Pour qu'une telle solution soit efficace et réponde aux enjeux actuels, le RTAM estime cependant qu'il faille la relier à un taximètre multifonctionnel ainsi qu'à une éventuelle application mobile couvrant l'ensemble du territoire québécois, de sorte qu'une personne

choisissant de défrayer le coût de sa course depuis une carte de crédit préalablement enregistrée sur son appareil mobile sur lequel ladite course a été commandée puisse recevoir à la sortie une facture imprimée de la part de son chauffeur de taxi. Aussi, compte tenu des investissements requis pour améliorer la qualité des services sous d'autres aspects, il serait important que les coûts associés à l'achat, l'installation d'un MEV soient du ressort de Revenu Québec.

Le RTAM est d'avis que, dans l'éventualité où un MEV est adopté comme mode de facturation obligatoire par le gouvernement du Québec pour l'industrie du taxi, un pourcentage des sommes recueillies doive être consacré à un Fonds de développement de l'industrie du taxi pouvant servir, par exemple, à l'octroi de subventions par projets ou de prêts pour l'achat d'équipements de sécurité dans les taxis, pour améliorer la qualité des services ou des technologies ou pour l'obtention de véhicules hybrides ou électriques.

Enfin, le RTAM estime qu'il doit être stipulé, dans toute modification à la Loi concernant les services de transport par taxi, qu'il deviendrait obligatoire d'accepter les paiements par carte de crédit ou de débit.

En vertu de ces préoccupations, le RTAM propose au gouvernement du Québec :

> RECOMMANDATION #14
> **De mettre sur pied pour l'industrie du taxi, sous l'égide de Revenu Québec, un module d'enregistrement des ventes ou MEV devant être installé dans tous les véhicules taxis, relié au taximètre des véhicules, à une imprimante de reçus ainsi qu'à une application mobile unique pour l'ensemble du territoire québécois;**
> **Que ce MEV puisse récolter des données relatives aux opérations commerciales, aux transactions, aux ventes et aux taxes et transmettre les renseignements nécessaires sur une facture contenant un code à barres et des renseignements sur l'exploitant du véhicule ainsi que, le cas échéant, l'intermédiaire en service auquel il est lié;**
> **Qu'il soit obligatoire de remettre au client une facture produite au moyen d'un MEV sans sursis et en tout temps et non uniquement sur demande;**
> **Qu'il soit obligatoire pour les utilisateurs d'un tel système de produire et remettre tous les mois un sommaire périodique des ventes à Revenu Québec;**
> **Qu'il soit rendu obligatoire dans la Loi, pour tous les intermédiaires en services de taxi, les titulaires de permis de chauffeurs ou de propriétaires de taxis d'accepter les paiements par carte de crédit ou de débit;**
> **Que l'achat, l'installation dans les véhicules de taxi et l'entretien des MEV, à moins d'un bris résultant d'un mauvais usage, soient entièrement assumés par Revenu Québec;**
> **Qu'un pourcentage des sommes recueillies grâce à ce MEV soit versé à un Fonds de développement de l'industrie du taxi.**

FONDS DE DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE DU TAXI

Afin d'assumer le coût de telles mesures ou d'autres pouvant aider au développement de l'industrie québécoise du taxi ou à la qualité des services et à la demande du ministre des Transports qui souhaite que l'industrie propose de nouvelles sources de financement pour améliorer la sécurité et le service à la clientèle, le RTAM propose la création d'un Fonds de développement du taxi. Celui-ci, à la suggestion même de Revenu Quévec de fournir une aide temporaire à l'industrie, serait alimenté par un pourcentage des revenus fiscaux que l'industrie génère.

Un tel pourcentage pourrait être appliqué par une taxe sur les ventes de permis d'intermédiaires en service de transport par taxi, de permis de propriétaires et chauffeurs de taxis et de limousines. Il serait également appliqué annuellement sur les sommes perçues par le MEV. Le RTAM croit qu'à raison de 3 % sur les 73 M$ par an de revenus fiscaux que Revenu Québec estime recevoir de l'industrie québécoise du taxi, 2,1 M$ peuvent être versés annuellement à un tel Fonds. Ce Fonds pourrait également recevoir l'appui d'investisseurs privés. Un pourcentage des cotisations versées à l'association professionnelle pourrait être versé à ce Fonds.

Les sommes recueillies pourraient servir à des dépenses de développement pour l'industrie du taxi pourvu que ces dépenses servent à maintenir la confiance du public, améliorer la qualité des services dans une optique où le taxi est un service essentiel dans le cocktail d'offre de transport public ou, enfin, à améliorer la sécurité des chauffeurs et des usagers. Un tel Fonds pourrait par exemple servir à octroyer une aide pour l'achat de caméras de sécurité ou pour offrir des incitatifs fiscaux à l'achat de véhicules hybrides ou électriques afin de réduire le bilan carbone du Québec. Enfin, une somme spéciale devrait être consacrée aux chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines victimes d'actes criminels.

Il va sans dire que les règles de gouvernance d'un tel Fonds de développement de l'industrie du taxi se doivent d'être irréprochables. Un comité de suivi doit être mis sur pied au sein duquel siègeraient des représentants légitimes de l'industrie du taxi.

C'est pourquoi le RTAM propose au gouvernement du Québec :

> RECOMMANDATION #15
>
> De créer, concurremment à l'introduction d'un MEV dans l'industrie du taxi, un Fonds de développement de l'industrie du taxi dans lequel Revenu Québec verserait une somme annuelle équivalent à un pourcentage des sommes perçues par le MEV ainsi que par des taxes sur la vente de titres d'intermédiaires en service de transport par taxi ainsi que de titres de propriétaires ou de chauffeurs de taxis, de permis de propriétaires de taxis spécialisés en limousines et de permis de propriétaires de taxis spécialisés en limousines grand luxe;
>
> Que ce Fonds ne serve qu'au développement de l'industrie du taxi, à maintenir la confiance du public dans l'industrie québécoise du taxi, à l'amélioration de la qualité

des services et à la santé et sécurité au travail des chauffeurs et propriétaires de taxis et de limousines du Québec ainsi qu'à la sécurité des usagers;
Que Revenu Québec mette sur pied un comité permanent de suivi pour le MEV et le Fonds de développement de l'industrie du taxi et qu'y siègent des représentants de l'industrie du taxi ne bénéficiant d'aucun avantage pécuniaire ou stratégique sur le choix d'un dispositif de MEV ou l'octroi de dépenses par le Fonds;
Que l'évaluation des projets soumis au Fonds et la surveillance de l'octroi des subventions provenant de ce Fonds puissent être l'objet de comités d'experts.

VERS UN TAXI FLEXIBLE ET EFFICACE

C'est un fait : l'arrivée des nouvelles technologies dans nos vies bouleverse non seulement nos habitudes, mais également le fonctionnement de nos sociétés et de notre économie. L'industrie québécoise du taxi, comme bien d'autres industries semblables à travers le monde, en a mesuré récemment la portée grâce à des concurrents déloyaux usant du prétexte technologique pour faire fi des lois existantes et de ceux qui les respectent en toute bonne foi.

APPLICATION MOBILE UNIQUE

Toutefois, afin de bien réussir à équilibrer de façon durable ce jeu économique en faveur de joueurs respectant les rôles et prérogatives du gouvernement du Québec et des lois et règlements, le RTAM estime qu'une application mobile liée au MEV sur l'ensemble du territoire du Québec est de mise. Une telle application pourrait permettre aux clients de donner une appréciation en temps réel de la qualité des services ou de la qualité d'entretien du véhicule sur le principe des cinq étoiles.

TAXIMÈTRE MULTIFONCTIONNEL

De même, du fait des avancées technologiques, le taximètre doit devenir l'auxiliaire intelligent du chauffeur et l'aider dans ses tâches. Le RTAM recommande la modernisation graduelle du parc de taximètres dans les voitures de taxi des agglomérations urbaines de taxi vers des taximètres multifonctionnels reliés au MEV ou munis d'un MEV intégré ainsi que d'un GPS, d'un MEV intégré et approuvé par Revenu Québec, d'une mémoire enregistrant certaines activités du véhicule lorsque le propriétaire et chauffeur est au travail, d'un système d'information sur le trafic, l'aide à la navigation et d'un accessoire de sécurité comprenant un bouton d'alerte relié à un corps de police.

En vertu de ces considérations, le RTAM propose au gouvernement du Québec :

RECOMMANDATION #16

De travailler à la création d'une application mobile unique pour l'industrie du taxi liée à un module d'enregistrement des ventes ou MEV, et ce pour l'ensemble des agglomérations de taxi du Québec;

De faire en sorte qu'une telle application permette de recevoir une appréciation en temps réel de la qualité des services offerts ou de la qualité d'entretien du véhicule;

Que les données récoltées grâce à cette application mobile unique puissent être transmises aux autorités publiques devant assurer le suivi et la discipline;

Que certaines données puissent être transmises à l'Association professionnelle des chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines du Québec, telles que reconnues par le gouvernement du Québec dans le RTAM, afin de l'aider dans son travail de défense, de développement de l'industrie et de formation de ses membres;

Que des études soit réalisées par le CTQ à partir de ces données afin que l'offre de formation de l'industrie du taxi ou autres services puisse être optimisée à la lumière des données transmises.

Qu'une attestation soit délivrée par les autorités publiques aux chauffeurs de taxis avec une moyenne de leur appréciation pour la dernière année et qu'il soit obligatoire d'afficher cette attestation dans le véhicule taxi.

FORMATION

Le RTAM est d'avis que la formation de base des chauffeurs de taxi doit être mise à jour pour les villes où la formation est obligatoire. En effet, la formation doit être adaptée à l'arrivée des nouvelles technologies telles que la géorépartition et les feuilles de route, un examen pratique comportant des mises en situation doit être introduit afin de mesurer la maîtrise du français et de l'anglais, le comportement et la qualité de conduite des candidats chauffeurs et propriétaires de taxis et de limousines. Ainsi, la langue, la qualité du service et la sécurité serait garantie par cette évaluation. Cette formation doit de plus répondre aux besoins de clientèles diversifiées comme les personnes à mobilité réduite ou les personnes âgées. Il va de soi que toute modification apportée à la Loi ou aux réglementations existantes ainsi qu'aux normes et pratiques, doit faire partie d'une telle mise à jour. De plus, le RTAM juge qu'il faudrait évaluer la possibilité de reconnaître le métier de chauffeur de taxis via une attestation de formation professionnelle.

C'est pourquoi le RTAM recommande au gouvernement du Québec de :

RECOMMANDATION #17

Mettre en place un examen pratique de la CTQ ou de la SAAQ afin de mesurer la maîtrise de la langue française et anglaise, le comportement et la qualité de conduite des candidats chauffeurs et propriétaires de taxis et de limousines.

Mettre à jour la formation de base des propriétaires et chauffeurs de taxis et de limousines pour les villes où la formation est obligatoire afin de s'adapter aux normes professionnelles, à la géorépartition, aux feuilles de route, aux besoins des clientèles âgées ou à mobilité réduite ainsi qu'aux nouvelles lois et réglementations qui pourraient entrer en vigueur à la suite des modifications projetées,

pour la juridiction de Montréal ou toute autre juridiction où la formation continue serait exigée:

- **de s'assurer que les formations offertes répondent autant aux besoins des clientèles que des chauffeurs;**
- **de créer un groupe de travail réunissant des représentants de l'industrie et des clientèles, chargé d'évaluer la pertinence des formations offertes.**

PRÉOCCUPATIONS ET PERSPECTIVES DIVERSES

La présente section fait état de plusieurs autres enjeux sur lesquels le RTAM ne peut formuler de recommandations précises au gouvernement du Québec. Ces enjeux méritent toutefois une attention particulière.

LIMOUSINES BERLINES ET ADM

Le RTAM se range derrière les préoccupations de ses membres propriétaires de limousines berlines **assurant la desserte de l'aéroport Pierre-Elliot Trudeau à l'effet que l'accroissement de** la demande de conversion de permis de propriétaires de taxis vers des permis de taxis **spécialisés en service de limousines à l'approche du tirage au sort d'ADM crée une spéculation pouvant nuire à la qualité des services. Le RTAM est d'avis qu'un moratoire devait être appliqué** sur de telles demandes **de conversion, le temps de trouver une solution durable, afin d'éviter la** spéculation et garantir un niveau de qualité de service supérieur.

VÉHICULES UNIVERSELLEMENT ACCESSIBLES

Afin d'améliorer la qualité des services aux personnes à mobilité réduite, le RTAM estime que le **gouvernement devrait bonifier son programme de subvention d'achat et de modifications de** véhicules universellement accessibles.

De plus, aucune règle de vérification de sécurité n'existe pour les véhicules modifiés lors des inspections mécaniques obligatoires, notamment sur la qualité de la suspension et des rampes **d'accès.** Le gouvernement doit y veiller.

CONCLUSION

Le RTAM remercie le ministre des Transports, Robert Poëti, qui a sollicité la production du présent document. Nous espérons qu'il a pu estimer de façon positive la valeur des solutions concrètes que nous lui avons présentées dans ce mémoire.

Nous avons voulu réitérer la volonté du RTAM, qui représente les chauffeurs et propriétaires de taxis et limousines du Québec, à travailler de concert avec le gouvernement du Québec ainsi qu'avec les autorités municipales et supramunicipales.

Le RTAM, qui n'a pas d'intérêt commercial, a à coeur la pérennité de cette industrie, gagne-pain de dizaines de milliers de personnes. Nous avons plaidé en faveur d'une refonte de la loi, un guichet réglementaire unique, une norme professionnelle ainsi qu'une association professionnelle. Nous avons émis quelques recommandations au sujet de la Table de concertation, du système de permis, leur valeur, les agglomérations de taxis et les systèmes d'enregistrements numériques. Nous avons appuyé l'introduction d'un Module d'enregistrements des ventes (MEV) en échange de l'introduction d'un Fonds de développement pour l'industrie du taxi. Nous souhaitons, pour l'ensemble du Québec, une application mobile unique reliée à un MEV, ce qui aurait pour avantage de contrer le transport illégal ou susceptible de générer de l'évasion fiscale ou des pertes de redevances pour le gouvernement du Québec.

Nous avons respecté le souhait du ministre de présenter des solutions concrètes pour mieux encadrer l'industrie et améliorer la qualité des services.

À l'heure où l'industrie du taxi fait face à plusieurs enjeux et menaces, cette réflexion était nécessaire. Il est important qu'elle mène maintenant à l'adoption d'une Loi ou de politiques publiques.

Le gouvernement du Québec doit jouer son rôle d'arbitre du jeu économique en tenant compte du fait que des centaines de millions de dollars d'investissements personnels sont en jeu. Ceux qui ont investi en toute bonne foi dans un système mis en place par le gouvernement du Québec ne méritent pas de perdre un patrimoine patiemment bâti. Il appartient désormais au gouvernement de les soutenir.