



MEMOIRE

PRÉSENTÉ DEVANT

LA COMMISSION PERMANENTE DU
CONSEIL MUNICIPAL
SUR LE TRANSPORT, LA GESTION DES
INFRASTRUCTURES ET L'ENVIRONNEMENT
ET LA COMMISSION PERMANENTE DU
CONSEIL D'AGGLOMÉRATION SUR
L'ENVIRONNEMENT, LE TRANSPORT ET LES
INFRASTRUCTURES
CONCERNANT LA CONSULTATION SUR
L'INDUSTRIE DU TAXI

ASSEMBLÉE PUBLIQUE
LE 1^{ER} DÉCEMBRE 2010



TABLE DES MATIÈRES

I.	PRÉSENTATION DE TRAVAILLEUR AUTONOME QUÉBEC INC.....	1
II.	REMARQUES PRÉLIMINAIRES	2
III.	ÉTAT DE LA SITUATION	3
IV.	LES CONSTATS	4
	1) L'absence de consultation lors de mesures concernant le développement de l'industrie.....	4
	2) Absence de consultation lors de mesures concernant le fonctionnement de l'industrie.....	5
V.	PROPOSITIONS	7
	REPRÉSENTANTS.....	8

I. PRÉSENTATION DE TRAVAILLEUR AUTONOME QUÉBEC INC.

Travailleurs Autonomes Québec inc., association à but non lucratif, créée en octobre 2005, regroupe des travailleurs autonomes répartis dans plusieurs secteurs d'activités économiques. La section taxi représente, quant à elle, plus de 1 800 membres répartis comme suit : 65 % propriétaires de taxi et 35 % chauffeurs et locataires de taxi.

Afin d'assurer une représentation adéquate et un solide rapport de force pour ses membres, *Travailleurs Autonomes Québec inc.* est associée au Syndicat des Métallos du Québec qui regroupe plus de 60 000 membres et à la Fédération des travailleurs du Québec (FTQ) qui regroupe plus de 500 000 membres.

Pour favoriser le regroupement, *Travailleurs Autonomes Québec inc.*, section taxi, a conçu un programme personnalisé pour donner à l'ensemble de ses membres un pouvoir économique accru et une plus grande représentativité. Pour ce faire, *Travailleurs Autonomes Québec inc.* s'est donné comme mission d'intervenir auprès des autorités publiques et des entrepreneurs pour représenter ses membres et les aider à acquérir des outils techniques en matière de gestion et de réglementation.

Travailleurs Autonomes Québec inc., section taxi, a aussi comme priorité d'aider ses membres à réduire leurs coûts d'opération. À cet effet, elle propose et négocie l'achat en groupe de produits et de services. *Travailleurs Autonomes Québec inc.*, section taxi, offre également un service juridique pour les dossiers pénaux et civils reliés à la profession de ses membres. Notons, au passage, que depuis sa création, jusqu'à 5 000 membres différents ont adhéré à *Travailleurs Autonomes Québec inc.*, secteur taxi.

Depuis l'abolition des liges de taxis, *Travailleurs Autonomes Québec inc.*, secteur taxi, est l'association la plus représentative des propriétaires et locateurs de taxi dans l'industrie du taxi au Québec.

II. REMARQUES PRÉLIMINAIRES

En premier lieu, nous voudrions remercier la Commission permanente du conseil municipal sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement et la Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures de nous recevoir dans le cadre de la présente consultation sur l'industrie du taxi.

Nous espérons que cette consultation permettra d'établir, dès à présent, une nouvelle ère dans les rapports entre les propriétaires de taxi, les chauffeurs de taxi et les autorités gouvernementales, provinciales et supra-municipales, ainsi que les organismes qui en relèvent.

Dans le présent mémoire, nous présenterons tout d'abord un état de la situation relativement aux difficultés et préoccupations des propriétaires et chauffeurs de taxi en regard de la législation et de la réglementation actuelle et, particulièrement, en ce qui concerne le Bureau du taxi et du remorquage de Montréal (ci-après « BTR »).

En second lieu, nous proposerons des solutions qui favoriseront une meilleure représentativité permettant ainsi aux propriétaires et chauffeurs de taxi une participation accrue aux différents processus consultatifs et décisionnels touchant l'industrie du taxi à Montréal.

III. ÉTAT DE LA SITUATION

Comme nous le savons tous, le BTR tire ses origines et ses pouvoirs de la *Loi concernant les services de transport par taxi* (L.R.Q., ch.S-6.01) ainsi que des articles 47 et 274 de l'Annexe C de la *Charte de la Ville de Montréal* (L.R.Q., ch.C-11.4) et enfin, du paragraphe 12 de l'article 19 de la *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations* (L.R.Q. ch.E20.001).

À la lumière de la lecture de ces différents textes législatifs, il nous apparaît clairement qu'aucun d'entre eux, dans le contexte où a été institué le BTR, ne prévoit de dispositions permettant la mise en place d'une structure de concertation de l'industrie du taxi pour l'agglomération de Montréal, ainsi que les objets de ces structures.

Au surplus, quoiqu'il y ait à l'heure actuelle un projet d'instauration d'une table de concertation de l'industrie du taxi de Montréal, aucun pouvoir et aucun encadrement législatif n'y sont prévus. Bref, l'industrie du taxi de l'agglomération de Montréal n'a pas de réelle voix au chapitre en matière d'encadrement, de réglementation et de développement de l'industrie du taxi à Montréal.

Le principal constat fait par *Travailleurs Autonomes Québec inc.*, secteur taxi, lequel déborde largement la situation vécue par ses membres, est à l'effet que la structure actuelle législative et réglementaire ne permet pas aux acteurs de l'industrie du taxi d'être écoutés véritablement et de participer activement à l'occasion des consultations et des prises de décision relativement à l'encadrement et au développement de leur industrie.

Travailleurs Autonomes Québec inc., secteur taxi, est l'organisme le plus représentatif des propriétaires et chauffeurs de taxi de l'agglomération de Montréal à l'heure

actuelle. Il est également de loin l'organisme qui compte le plus de membres par rapport à d'autres regroupements de représentation des propriétaires et chauffeurs de taxi.

Le niveau élevé de ses adhérents place notre organisme dans une situation privilégiée en regard des connaissances qu'il acquiert concernant, non seulement ses membres, mais l'ensemble de l'industrie.

Malgré le fait que nous soyons un acteur incontournable, à notre point de vue de l'industrie du taxi, tant au Québec qu'à Montréal, il appert que l'encadrement législatif et règlementaire actuel n'offre pas à un organisme représentatif des propriétaires et chauffeurs de taxi de réelle reconnaissance d'une part et, d'autre part, de réels pouvoirs attachés à cette reconnaissance.

IV. LES CONSTATS

1) **L'absence de consultation lors de mesures concernant le développement de l'industrie**

La structure juridique du BTR ne permet pas à une association représentative des propriétaires et chauffeurs de taxi d'être présente dans l'élaboration et les décisions des différentes mesures prises par cet organisme.

Non seulement le *Travailleurs Autonomes Québec inc.*, secteur taxi, souhaite être consulté à l'occasion de travaux d'une table de concertation, mais également, notre organisme souhaite participer aux décisions du BTR. Ainsi, nous aurions pu contribuer de façon positive à favoriser l'encadrement et le développement de l'industrie du taxi et, par ricochet, d'avoir un impact positif sur les propriétaires et chauffeurs de taxi à l'occasion de différents dossiers d'importance ayant pour conséquence d'affecter l'industrie.

Ainsi, le *Travailleurs Autonomes Québec inc.*, secteur taxi, déplore avoir été oublié lors de l'élaboration du plan de transport.

De plus, à titre d'exemple, notre organisation n'a pas été consultée lors de l'implantation du Bixi à Montréal et des impacts de l'arrivée de l'implantation de ce nouveau mode de transport collectif sur notre industrie.

Autres exemples, l'implantation de la ligne 747 de la Société de transport de Montréal entre l'Aéroport Pierre-Elliott Trudeau et le Centre-ville. Encore une fois, et malgré un impact important ou des répercussions importantes sur l'industrie du taxi dans l'agglomération de Montréal, notre organisation n'a pas été consultée, ce qui fut reconnu d'ailleurs par la Ville de Montréal, le 25 août 2010.

Nous avons donc été privés de la faculté de pouvoir soumettre des recommandations et apporter des modifications au projet et ainsi atténuer les impacts négatifs sur notre industrie de l'implantation de cet itinéraire d'autobus.

Enfin, dernier exemple, *Travailleurs Autonomes Québec inc.*, secteur taxi, a été écartée complètement à l'occasion des discussions entourant la mise en place de voies réservées autobus-taxi lors des travaux de réaménagement de l'Échangeur Turcot et, au surplus, a été écartée complètement de l'analyse des impacts éventuels de la mise en service du service ferroviaire reliant le Centre-ville de Montréal à l'Aéroport Pierre-Elliott Trudeau.

Notons au passage que cette situation cache probablement un problème plus vaste qu'il serait opportun d'analyser et de corriger et pour lequel *Travailleurs Autonomes Québec inc.*, secteur taxi, souhaiterait être en mesure de représenter le point de vue des propriétaires et chauffeurs de taxi.

2) **Absence de consultation lors de mesures concernant le fonctionnement de l'industrie**

Travailleurs Autonomes Québec inc., secteur taxi, aurait souhaité être consultée à l'occasion de la planification triennale (2011-2013) du BTR.

Travailleurs Autonomes Québec inc., secteur taxi, est également absent de toute consultation et de toutes prises de décision relativement à l'encadrement et à la mise en application du règlement RCG 10-009.

Autres exemples, notre organisation n'a pas été consultée préalablement à des modifications qui furent apportées à deux postes d'attente situés près de l'Hôtel Reine Élisabeth, consécutif à certains actes répréhensibles allégués de portiers de cet hôtel.

À titre d'exemple, non seulement nos membres, mais également des propriétaires et chauffeurs de taxi non membres, se déclarent mécontents et

irrités par la façon dont ils sont traités par le BTR lors du processus disciplinaire exercé par celui-ci. L'un des principaux reproches réside dans le comportement des inspecteurs à l'occasion de l'exercice de leurs pouvoirs disciplinaires.

Bien que *Travailleurs Autonomes Québec inc.*, secteur taxi, soit consciente que les inspecteurs aient un rôle primordial et nécessaire à jouer quant à l'application de la réglementation, elle croit important de pouvoir influencer les décisions de l'administration du BTR de façon à ce que l'exercice des pouvoirs des inspecteurs soit mieux encadré et humanisé.

Également, *Travailleurs Autonomes Québec inc.*, secteur taxi, souhaite participer au processus encadrant le pouvoir disciplinaire et permettre ainsi que ce dernier s'exerce dans un plus grand respect des droits des propriétaires et chauffeurs de taxi.

Plusieurs de nos membres perçoivent le règlement sur le transport du taxi comme étant trop souvent excessif, voire parfois abusif, à leur égard. Peu d'entre eux y retrouve l'expression de la protection de leurs droits fondamentaux ou encore l'expression d'aménagements réglementaires leur permettant d'espérer une plus grande protection de leurs droits en général.

Par exemple, en vertu de l'article 4 du règlement précité, le directeur, les inspecteurs et les policiers de la Ville sont chargés d'appliquer la loi et les règlements. À cet égard, ils sont autorisés à :

« 2° Pénétrer, à toute heure raisonnable, dans l'établissement d'un titulaire de permis de propriétaire de taxi, d'un titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi, d'un organisme ou d'une personne morale sans but lucratif qui effectue le transport de personne en état d'ébriété ou d'un organisme humanitaire qui organise du transport bénévole de personne par automobile pour en faire l'inspection; »

Quoi qu'en apparence raisonnable et justifiée dans un contexte normal d'entreprise ayant pignon sur rue, ce pouvoir donné aux personnes ci-dessus mentionnées s'exerce dans la plus part des cas à la résidence des propriétaires ou chauffeurs de taxi.

Travailleurs Autonomes Québec inc., secteur taxi, aurait souhaité intervenir afin que ce pouvoir soit mieux encadré, et ce, compte tenu qu'il s'exerce la plus part du temps dans les résidences privées de ses membres.

V. PROPOSITIONS

1. Que la loi et la réglementation instaure un mécanisme de consultation et de concertation formel et obligatoire préalable à l'adoption et à l'instauration de toute nouvelle mesure de réglementation de l'industrie du taxi à Montréal;
2. Que ces nouveaux mécanismes de consultation et de concertation s'appliquent également à la planification triennale du BTR ainsi qu'à tout sujet d'importance et d'impact sur l'industrie du taxi;
3. Qu'il soit attribué, à même les budgets du BTR, les moyens financiers suffisants, à chacune des associations représentatives des intervenants de l'industrie du taxi (à l'exception des joueurs institutionnels), et ce, en proportion du rôle qu'elle joue dans l'industrie du taxi et de leurs adhérents. Cette recommandation vise à permettre aux associations et groupements consultés de disposer des revenus appropriés nécessaires aux travaux, études et démarches reliés à l'exercice consultatif;
4. Que les structures organisationnelles et décisionnelles du BTR soient revues afin d'y inclure les mécanismes de consultation et de concertation;
5. Que les structures organisationnelles et décisionnelles du BTR soient réformées afin que le BTR devienne un organisme doté d'un conseil d'administration sur lequel devra siéger, non seulement les joueurs institutionnels, mais aussi les associations ou groupements les plus représentatifs des propriétaires et chauffeurs ainsi que des intermédiaires en services de transport.

REPRÉSENTANTS

M. Joseph Stanley Bastien

Président

Travailleurs Autonomes Québec

2350, avenue de LaSalle

Montréal, (Québec) H1V 2L2

M. Rolland Dallaire

Vice-président

Travailleurs Autonomes Québec

2350, avenue de LaSalle

Montréal, (Québec) H1V 2L2