

Commission permanente du conseil d'agglomération
sur l'environnement, le transport et les infrastructures

et

Commission permanente du conseil municipal
sur le transport, la gestion des infrastructures

et l'environnement

Mémoire de l'Association Haitienne
des Travailleurs du Taxi (AHTT)

1^{er}. Décembre 2010

L`AHTT (Association Haïtienne des Travailleurs de Taxi) a été créée suite à des problèmes que confrontaient les chauffeurs de taxi haïtiens de la part de quelques Associations de service .

Il était presque impossible pour un haïtien de s`affilier à ces association.

Interdiction pour les haïtiens de s`aligner sur les postes d`attente achalandés.

Propagandes racistes de ces associations et de quelques chauffeurs blancs.

Agressions physiques de la part de nos confrères blancs.

Harcèlement systématique de policier.

Depuis, nous avons fait beaucoup de chemin avec l`aide du BTR (bureau du taxi et du remorquage) suite à la recommandation de la LIGUE des DROITS de L`HOMME , après l`intervention de la LIGUE des NOIRS du QUEBEC aux décideurs municipaux d`alors. Mais le travail n`est pas encore fini car les problèmes changent de formes.

Les fonctionnaires font à leur guise car il parait que les décideurs n`ont d`oreilles que pour eux.

L`industrie est de plus en plus laissée à elle-même; il n`y a aucun organisme responsable de son développement. Les droits des travailleurs sont complètement ignorés, aucune institution responsable de la protection des chauffeurs et des acquis de l`industrie.

Toute la réglementation concernant le taxi vise à étouffer les artisans.

Les dépenses excèdent les revenus des exploitants et personne ne pense à y remédier.

Souvent , j`entend dire que le taxi fait partie du transport en commun je pense que nul ne peut dire le contraire mais, faut-il bien qu`il soit traité comme tel; toutes les politiques appliquées par la ville tendent à appauvrir cette industrie qui doit faire vivre près de 10.000 familles d`immigrants.

Honorables commissaires, les artisans ont déjà fait plus que leur part dans toute l'amélioration qu'on a voulu faire dans l'industrie du taxi, plusieurs sondages montrent que les artisans ont contribué énormément dans l'embellissement de cette ville qui fait notre orgueil tant par leurs voitures très récentes que par le service à la clientèle. D'ailleurs la responsable du transport au conseil de la ville (Mme. BARBE) la mairesse de l'arrondissement de la salle , l'a bien souligné dans un article publié dans le journal du BTR au printemps dernier.

La ville de Montréal investis dans toutes les formes de transport qui fait de la compétition au taxi (BIXI-COMMUNAUTO-STM-AMT –NEZ ROUGE).

Alors , à quand un vrai accompagnement ou un réel support à cette industrie.

Par exemple en incluant le taxi dans LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE MONTRÉAL. L'organisme existe déjà , il suffit tout simplement de le mandater à accompagner les artisans dans la quête des solutions possibles pour l'amélioration de leurs revenus. Ainsi le gros du problème sera résolu.

Dans l'exposé du BTR Mr. BOYER a invoqué le renouvellement des permis de travaille des chauffeurs ; le prix du permis d'exploitation du taxi et la régularité des paiements faits aux créanciers pour déduire que la santé financière de l'industrie est bonne . Je sais que beaucoup de gens le pensent aussi; mais ce qu'ils ne savent pas ou refusent d'accepter, c'est que la grande majorité de ces détenteurs de permis de chauffeur ne s'identifient pas à l'industrie , car ils renouvellent leur permis seulement pour arrondir leur fin de mois ou comme sécurité en cas de perte d'emploi. Bon nombre d'entr'eux n'ont jamais touché un volant de taxi.

D'ailleurs il serait facile pour le BTR de faire la vérification car il détient le dossier de tous ceux qui ont enregistré une convention de garde qui est obligatoire avant de travailler sur un taxi.

Celui qui s'aventure dans l'exploitation d'un taxi ne réalise l'énormité des dépenses d'un artisan seulement lorsqu'il est déjà trop tard car il est

déjà pris par la gorge par le créancier pour au moins 10 ans à payer près de 600.00\$ par semaine pour le permis.

300.00\$ par mois à l'intermédiaire en service.

250.00\$ par mois à la compagnie d'assurance.

150.00\$ par semaine pour la voiture ,si elle est neuve.

150.00\$ en moyenne par mois ,si elle est usagée.

845.00\$ par année pour l'immatriculation.

A tous ces dépenses s'ajoutent la vignette annuelle de la ville les inspections mécanique et taximètre biannuelles, le lavage quotidien et j'en passe. Donc il est vite désenchanté mais hélas il ne peut plus en sortir car il a déjà investi 50.000.00\$ qui viennent très souvent de prêt familial ou usuraire ; ainsi par orgueil il se tue en travaillant entre 16 et 18 heures par jour pour enrichir des requins qui sont de plus avares et ne voient pas la nécessité d'injecter une partie de leur revenu dans l'exploration de nouveaux marchés.

Chers commissaires, le BTR bras droit de la ville de Montréal en matière de taxi a pour mandat de réglementer le taxi afin de garantir un bon service à la clientèle; en ce sens je qu'il a bien rempli son mandat puisque le public s'est dit satisfait à 95% lors du dernier sondage et de plus dans le journal du printemps dernier on a pu lire que le public a choisi le chauffeur de taxi au 13^e. rang bien avant les policiers, les avocats etc. alors qu'il répondait à la question à savoir : Parmi les professionnels à qui faites- vous le plus confiance. Cela corrobore le résultat du sondage.

Donc il est grand temps de penser à ces machines de la route qui satisfont tant de gens. A savoir :

Comment vivent- ils

Sont-ils satisfait de leur sort et comment les remercier.

He bien chers commissaires, pour améliorer la vie de ces artisans on doit se pencher sur le développement économique de l'industrie et une vraie représentation auprès des décideurs sans l'intermédiaire de fonctionnaire.

Pour ce qui concerne la REPRÉSENTATION; il faudrait qu'on modifie la formation des tables de concertation car les artisans sont sous représentés. Sur la table du BTR la seule voix du représentant de l'AHTT (Ass. Haïtienne des Travailleurs du Taxi) est noyée dans une mer de représentants d'organismes dont les intérêts sont diamétralement opposés à ceux des artisans . A part les fonctionnaires qui disent défendre la clientèle ,il y a les 3 représentants de la CPCDIT (organisme regroupant 13 intermédiaires en service à Montréal) qui défendent les intérêts de leurs compagnies et qui très souvent s'allient aux fonctionnaires toujours au détriment des artisans pour qui malgré tout ils n'ont aucun respect ou sympathie et dernier lieu il y a les vendeurs de services comme Mr. BOYER les avait nommés lors de sa présentation, qui prétendent nous représenter.

Pour ce qui concerne la relation POLICE—AGENT de STATIONNEMENT—INSPECTEUR du BTR versus les ARTISANS : elle est exécrationnelle, la plupart n'ont aucune compassion pour les chauffeurs ; c'est la répression systématique ; là où la voiture privée est tolérée nous sommes sanctionnés, alors que logiquement ce devrait être l'inverse. A maintes reprises j'ai essayé de soulever cette problématique espérant une bonification de cette relation mais hélas sans succès car ce n'est pas une priorité. Nous souhaitons que le BTR ajoute dans la liste de ces priorités l'amélioration de cette relation; de plus il gagnerait à améliorer le comportement de certains inspecteurs ce qui changerait la perception des artisans vis-à-vis des agents et ainsi toute la communauté en bénéficierait; je comprends qu'ils ont une réglementation à faire respecter mais je pense qu'un détenteur de pouvoir doit être en mesure de faire une mise en situation afin de juger le comportement d'un travailleur qui ne fait que chercher son pain.

Nous avons à Montréal près de 1000 taxi de plus que TORONTO---près de 8 fois plus de taxi que la ville de QUEBEC et près de 5 fois plus que la ville d'OTTAWA.

Les ALLIES de la table de concertation du BTR toujours soucieux du service à la clientèle qui se dit satisfait à 95% n'hésitent un moment à recommander l'EMISSION DE NOUVEAUX PERMIS RESTREINTS car cela génère des revenus pour leurs compagnies ou pour celles de leurs copains. Alors que le RATIO TAXI / POPULATION à Montréal est le plus bas en AMERIQUE DU NORD.

Nous proposons une fois de plus une sorte d'incitatif pour que les artisans convertissent leurs permis réguliers en permis ADAPTÉS ce qui réglerait une partie du problème; mais ils refusent même de considérer cet alternatif . Pour toutes ces raisons nous pensons qu'il serait bon de se poser la question à savoir : A qui Profitent ces émissions de permis restreints.

La STM(Société de Transport de Montréal) un fournisseur majeur de l'industrie déclare injecter 25.3 millions dans l'industrie , nous les artisans n'avons aucune raison de nous en douter mais cependant il serait bon de vérifier la répartition de cette somme car je suis certain que artisans ne reçoivent que les miette

Tout le monde parle de la publicité dans le taxi comme étant leur œuvre ; je dois vous dire Chers COMMISSAIRES n'était-ce pas la volonté ferme de l'ancien responsable du transport au conseil exécutif de la ville nous serions encore en train de discuter sur la répartition des revenus de la publicité car les ALLIES voulaient avoir le monopole .

En conclusion mes très chers Commissaires tout en vous félicitant pour avoir le courage d'accepter cette noble tâche qui est première dans les annales de cette industrie , je vous demande particulièrement de ne pas vous fier aux promesses ; faites en vos recommandations à qui de droit et selon ce que vous jugerez nécessaire selon votre conscience car de cette industrie vit une grosse portion de la communauté montréalaise.

MERCI

Max-Louis ROSALBERT Président de l'AHTT