



Montréal, le 4 juin 2015

Commission des transports et de l'environnement
Édifice Pamphile-Le May
1035, rue des Parlementaires, 3^e étage, bureau 3.15
Québec (QC) G1A 1A3

Objet : Réactions de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec et du Syndicat des Métallos au projet de loi n° 36 — *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le transport collectif*

La Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) est la centrale syndicale la plus importante au Québec. Ses 600 000 membres œuvrent dans tous les secteurs de l'économie ainsi que dans toutes les régions du Québec. Plusieurs de ses syndicats affiliés sont présents dans le secteur du transport, dont le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), le Syndicat des Métallos et le Syndicat des Teamsters.

Le Syndicat des Métallos, affilié à la FTQ, est l'un des plus importants syndicats du secteur privé au Québec. Il regroupe plus de 60 000 travailleurs et travailleuses de tous les secteurs économiques. Il regroupe notamment 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 5 000 membres, issus principalement de l'industrie du taxi de partout au Québec, mais aussi du camionnage et de l'immobilier. Il intervient régulièrement sur les enjeux économiques et sociaux ainsi que sur des projets de politiques publiques liés à l'amélioration des professions.

La FTQ, de concert avec le syndicat des Métallos, croit que des modifications importantes doivent être apportées au projet de loi n° 36. Bien que le projet de loi modifie plusieurs dispositions législatives en matière de transport collectif, un élément nous préoccupe particulièrement, soit la mise sur pied de projets pilotes en transport rémunéré de personnes. Nous espérons que la Commission tiendra compte de nos recommandations et de nos suggestions visant à améliorer le projet de loi n° 36.

Les projets pilotes, tels que présentés dans le projet de loi, auront un impact négatif sur les conditions de travail des chauffeurs et des chauffeuses de taxi, dont la profession doit être reconnue. S'il faut se montrer ouverts aux nouvelles technologies, s'il faut souhaiter leur apport dans toutes nos industries, si l'économie du partage est bel et bien un concept sympathique, il faut introduire les changements que les nouvelles technologies provoquent de concert avec tous les acteurs de l'industrie du taxi, dans le respect de nos lois existantes et avec pour dessein de redonner à nos citoyens ainsi qu'à l'État du Québec les plus grandes redevances qui soient.

L'INSTAURATION DE PROJETS PILOTES DANS LE TRANSPORT RÉMUNÉRÉ

Avant toutes choses, la FTQ et le RTAM se déclarent favorables aux innovations technologiques dans l'industrie du taxi, pourvu que cela ne constitue pas une concurrence déloyale envers l'ensemble des fournisseurs actuels de transport rémunéré de personnes au Québec. L'industrie québécoise du taxi emploie bon an mal an 18 000 personnes. Si cela était une seule et même entreprise, ce serait le 5^e plus gros employeur du Québec. Il importe donc de protéger des emplois qui font vivre beaucoup de familles québécoises et de s'assurer que l'État du Québec perçoive sa juste part de redevances et de retombées économiques. Compte tenu des enjeux pour l'industrie du taxi et pour les membres du RTAM, la mise sur pied des projets pilotes fait l'objet d'une attention particulière de notre part.

De surcroît, il apparaît important pour le RTAM que le gouvernement du Québec perçoive les redevances, par les taxes et impôts, de l'ensemble du transport rémunéré de personnes, et ce, sans exception. À cette fin, le RTAM sera toujours du côté du

gouvernement du Québec afin qu'il puisse percevoir ce qui lui est dû. C'est pourquoi le RTAM se déclare favorable à tout projet de module d'enregistrement des ventes (MEV). Un tel module officialiserait la profession de chauffeur de taxi et constituerait pour les travailleurs et travailleuses un outil supplémentaire dans leur rôle de citoyen socialement responsable.

Le projet de loi n° 36 permet au ministre des Transports d'autoriser « la mise en œuvre de projets pilotes visant à étudier, à améliorer ou à élaborer de nouvelles règles applicables au transport rémunéré de personnes ». Le choix des mots est important. Il peut aussi « édicter toute règle pour accroître la sécurité des usagers ou améliorer la qualité des services offerts ou édicter certaines règles particulières applicables aux activités d'intermédiaires pour le transport rémunéré de personnes par automobile. Il peut également autoriser toute personne ou tout organisme à offrir un service selon des normes et des règles qu'il édicte, différentes de celles prévues par la présente loi et ses règlements » (article 11, *Projet de loi n° 36*).

Nous sommes particulièrement préoccupés par la mise sur pied de ces projets pilotes, parce qu'ils ne fonctionneront pas nécessairement dans le cadre des lois existantes. Cela ouvre donc la porte à une réglementation à deux vitesses : des projets pilotes pourraient ne pas être régis par la même loi qui s'applique à tous les autres acteurs de l'industrie qui, eux, seront pourtant tenus de respecter à la lettre la réglementation existante. Si des tarifs uniformes existent, c'est dans le but de concilier l'intérêt du consommateur et du chauffeur de taxi. Si le Québec s'est doté de normes de sécurité, d'entretien et de formation sur tout son territoire, c'est pour assurer la sécurité des usagers et la confiance du public. Si le souhait de tous est que l'industrie retrouve paix et stabilité, l'instauration d'un régime à deux vitesses est un pensez-y-bien.

Quel rôle pour la concertation?

En 2001, la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi a été instituée. Celle-ci a pour objet de « favoriser la concertation entre les principaux intervenants de l'industrie du taxi au regard des diverses pratiques commerciales prévalant dans cette industrie » et de « conseiller le ministre sur les mesures destinées au développement de cette industrie et à améliorer la qualité des services, notamment en lui présentant des recommandations qui font consensus » (article 72, *Loi concernant les services de*

transport par taxi). Cette table, qui a entrepris ses activités en 2005, réunit des regroupements de clientèles, des titulaires de permis de chauffeurs, des titulaires de permis de propriétaire de taxi (dont le transport spécialisé) et des intermédiaires en services de transport par taxi. Le RTAM en fait partie depuis ses tout débuts.

En ce qui a trait à la mise sur pied de projets pilotes sur le transport rémunéré de personnes, le projet de loi n° 36 ne donne aucune assurance aux acteurs de l'industrie et aux membres de cette Table de concertation contre toute décision arbitraire ou unilatérale de ministres successifs. Rien dans le projet de loi n'indique que la Table de concertation sera consultée et qu'elle continuera de jouer son rôle-conseil auprès du ministre des Transports.

Recommandation n° 1 : La FTQ et le RTAM demandent que la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi, en tout respect des lois en place, puisse pleinement jouer son rôle-conseil pour la mise sur pied de projets pilotes en transport rémunéré de personnes.

Le contrôle du nombre de véhicules sur un territoire donné

Afin de protéger les emplois actuels dans l'éventualité où des projets pilotes sont mis sur pied, le RTAM estime que le ministère des Transports doit porter une attention particulière au danger de multiplication du nombre de véhicules pouvant offrir du transport rémunéré de personnes par taxi. Il n'est pas inutile de rappeler que les chauffeurs et les chauffeuses propriétaires doivent se procurer des permis à fort prix, soit autour de 200 000 \$. L'instauration de tels projets pilotes ne doit en aucun cas mettre en péril le gagne-pain des chauffeurs et des chauffeuses de taxi ou les économies de toute une vie en faisant diminuer la valeur des permis.

Aussi, il revient à la Commission des transports du Québec (CTQ) de réaliser des études sur un territoire donné afin de déterminer le nombre de permis de taxi qui sont nécessaires pour répondre aux besoins de la population sur le territoire étudié. En introduisant des projets pilotes, peu importe le moyen (par arrêté ou non), le ministre des Transports du Québec doit énoncer ce qu'il adviendra du processus d'études du CTQ

ainsi que de la détermination du nombre de permis de transport de personnes par taxi ayant été délivrés sur un territoire donné.

À cet égard, plusieurs questions restent en suspens. Le nombre de véhicules faisant partie du projet pilote s'ajoutera-t-il aux permis existants? Retranchera-t-on plutôt des permis pour faire place au nombre de voitures requis dans de tels projets pilotes? Obligera-t-on les responsables de ces projets pilotes à se faire prêter ou à acheter ces mêmes permis? Choisira-t-on de ne fixer aucune obligation en matière de permis pour de tels projets pilotes, ce qui fera augmenter du coup l'offre sur le marché tout en menaçant la qualité des services? Et pour ce qui est de la valeur des permis accompagnant chacun de ces questionnements (une question aussi importante pour les détenteurs de ces permis que pour les institutions financières ayant prêté avec ces valeurs en tête), faudra-t-il que le gouvernement adopte des dispositions afin que la valeur de ces permis ne soit pas touchée par les projets pilotes? Peu importe la solution prônée, il est du devoir de l'État québécois, comme arbitre du jeu économique, de concilier innovation et protection de l'emploi ainsi que création d'emplois et respect de la loi.

Tarification et fluctuation des prix

Au Québec, la réglementation existante sur les prix des courses de taxi est claire. La Commission des transports du Québec (CTQ) fixe les prix des courses de taxis pour tout le Québec après avoir mené une rigoureuse étude. Ces tarifs valent pour l'ensemble des marchés de transport du Québec. Tous les chauffeurs-propriétaires et chauffeurs-locataires sont tenus de respecter cette grille tarifaire.

Avant d'introduire des projets pilotes ou même de les accepter, le gouvernement du Québec doit tenir compte de cette réalité. Ainsi, l'introduction par Uber d'une structure de prix dynamiques (*surge pricing*), qui varie en fonction de plusieurs paramètres ou circonstances, menace à la fois le modèle tarifaire établi par la CTQ et pose plusieurs risques économiques.

Cela soulève en effet plusieurs questions. Doit-on laisser à l'entreprise privée la possibilité de fixer la tarification, et ce, au quotidien ou selon les circonstances, alors

qu'une réglementation sur la tarification existe déjà? En effet, en laissant le marché complètement libre, on ouvre la porte à plusieurs abus. Par exemple, les tarifs d'Uber étaient quatre fois plus élevés que d'habitude lors des attentats terroristes à Sydney en Australie¹, et deux fois plus élevés lors du passage de l'ouragan Sandy aux États-Unis². Doit-on aussi se prémunir, dans l'éventualité de tels projets pilotes, contre la spéculation des prix si les chauffeurs d'un projet pilote enregistrés sur un territoire donné décident de fermer leurs applications mobiles le temps de faire monter les prix dynamiques jusqu'à ce qu'ils décident de reprendre des passagers, par exemple aux heures de pointe? Décidément, si le gouvernement du Québec va de l'avant avec de tels projets pilotes, la structure tarifaire requerra une réglementation rigoureuse à la fois pour protéger les emplois existants contre une concurrence déloyale et pour protéger la clientèle contre la spéculation circonstancielle de tels prix.

La sécurité des usagers

Le RTAM estime également que la sécurité des usagers de tels types de moyens de transport fait partie de l'objet de la Loi sur les transports, de la Loi sur le ministère des Transports et de la Loi concernant les services de transport par taxi. C'est donc une mission fondamentale du ministère des Transports et du gouvernement du Québec d'assurer la sécurité des usagers dans ces types de transport.

Depuis l'arrivée d'Uber sur les marchés de transport de personnes du monde entier, plusieurs incidents liés à la sécurité se sont produits. Sur le site de la campagne *Who's Driving You*, il ne se passe pas une journée sans qu'un article sur un incident impliquant soit un chauffeur ou un véhicule faisant affaire sous la bannière de UberX ne soit publié. Ainsi, le 1^{er} juin dernier, un chauffeur d'UberX a fait l'objet d'une accusation d'agression sexuelle en Inde. La veille, le 31 mai, un client s'est vu contraint de sauter d'un véhicule en marche à Toronto après que son chauffeur ait commencé à agir de façon instable en refusant d'arrêter son véhicule. Cela s'ajoute aux nouvelles de conduites avec facultés affaiblies, d'agressions physiques et sexuelles, de morts accidentelles ainsi qu'aux

¹ BBC, *Sydney siege sees Uber raise prices before backtracking*, 15 décembre 2014 [En ligne] [www.bbc.com/news/technology-30478008] (Consulté le 3 juin 2014).

² FUTRELLE, David, « Post-Sandy Price Gouging: Economically Sound, Ethically Dubious », *Time*, 2 novembre 2012 [En ligne] [<http://business.time.com/2012/11/02/post-sandy-price-gouging-economically-sound-ethically-dubious>] (Consulté le 3 juin 2014).

histoires de criminels conduisant de tels véhicules. Dans tous ces cas, la compagnie Uber nie sa responsabilité.

Le RTAM souhaite sensibiliser le ministère des Transports et la présente Commission au fait que le Québec ne sera pas épargné de cette réalité dans l'éventualité où nous décidions collectivement d'aller de l'avant avec de tels projets pilotes. Par conséquent, afin d'éviter le plus possible des situations pouvant avoir des conséquences graves, advenant le cas où le ministre des Transports décide de procéder à l'introduction de tels projets pilotes, il faut appliquer les mêmes normes que l'on trouve déjà dans l'industrie du taxi.

Recommandation n° 2 : La FTQ et le RTAM recommandent que seuls des chauffeurs ayant rempli les exigences de formation prévue à la Loi concernant les services de transport par taxi et possédant un permis de conduire avec une classe 4c de même qu'un permis de travail dûment délivré par la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) ou le Bureau du taxi de Montréal (BTM) puissent poser leur candidature dans de tels projets pilotes.

La question du transport adapté

Le RTAM souhaite rappeler à la Commission l'importance de déterminer à l'avance l'impact que de tels projets pilotes peuvent avoir sur les contrats corporatifs que décrochent plusieurs joueurs de l'industrie du taxi, obligés de livrer un service à l'ensemble de la population. Ainsi, la Société de transport de Montréal (STM) accorde des contrats de transport adapté à l'industrie du taxi pour une valeur de 44 M\$, soit 88 % de tout le transport adapté sur son territoire. La valeur des contrats d'Aéroport de Montréal (ADM) avec l'industrie du taxi (environ 1 100 000 courses de taxis et limousines par an) se chiffre pour sa part à 45 M\$ par an. Encore plus que des emplois à protéger, c'est l'offre de transport qu'il faut maintenir et pas seulement pour les résidents de tous les territoires du Québec, mais pour ses visiteurs et ses touristes.

L'arrivée de nouveaux joueurs non soumis aux mêmes règles que le reste de l'industrie du transport de personnes par taxi n'assure pas à tous l'accès à un véhicule universellement accessible. Dans un contexte où le vieillissement de la population fera en sorte que d'ici 2031, une personne sur quatre aura 65 ans ou plus³, le RTAM est d'avis qu'il faut s'assurer que les clientèles vulnérables ne verront pas leur offre de transport diminuée. La loi actuelle permet d'améliorer la qualité des services (la preuve est faite avec le renouvellement du parc de voitures universellement accessible) et d'accroître la sécurité des passagers. Pourquoi donc changer une recette gagnante?

La protection des données personnelles

Il apparaît important pour le RTAM de sonner l'alarme concernant la protection des données personnelles et de la vie privée. L'application d'Uber traquait jusqu'ici uniquement la position géographique d'une personne lorsque son application mobile était ouverte sur son téléphone, affichée en premier plan. La plus récente mise à jour de l'application Uber lui fait connaître la position géographique d'une personne, peu importe si l'application fonctionne en arrière-plan ou au premier plan⁴. La position des utilisateurs sera donc connue en permanence par l'entreprise Uber, peu importe si ces utilisateurs sont en train d'utiliser cette application mobile ou non. C'est là une préoccupation majeure que le RTAM affiche eu égard à la protection des renseignements personnels et de la vie privée. Le RTAM estime que le gouvernement du Québec doit éviter le caractère intrusif de certaines applications mobiles dans la vie des Québécois. Il est de son rôle d'y veiller et d'éviter de telles situations lors de l'octroi de projets pilotes.

Recommandation n° 3 : La FTQ et le RTAM recommandent que les entreprises souhaitant déposer un projet pilote soient soumises à un processus de sélection rigoureux tenant entre autres compte du respect de la vie privée et de la protection des données personnelles des citoyens du Québec.

³ INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Le bilan démographique au Québec Édition 2014*, Québec, décembre 2014.

⁴ MOSHINE, Houssen, « Uber vous traquera désormais partout », *Actualité Houssenia Writing*, [En ligne] [<http://bit.ly/1ACscyL>] (Consulté le 2 juin 2015).

CONCLUSION

La FTQ est d'avis que le projet de loi n° 36 doit faire l'objet d'importantes modifications. L'adoption des projets pilotes tels quels permettrait l'émergence d'un système à deux vitesses et encouragerait du coup une forme de concurrence déloyale. Ce projet va donc à l'encontre de la nécessaire recherche d'une paix industrielle dans le domaine du transport de personnes par taxi au Québec.

JD/CLÉ/yh

04-06-2015