

Aux membres de la commission parlementaire sur le projet de loi 17

Notre organisme représente des gens sans système de transport collectif, vivant dans la MRC de Memphrémagog, dans la circonscription d'Orford. Nous sommes interpellés par le projet de Loi 17, concernant le transport rémunéré de personnes par automobile car, ne possédant pas de véhicule personnel, nos membres sont les plus susceptibles d'utiliser le transport par taxi.

Si nous sommes d'accord pour que tous les chauffeurs offrant du transport de personnes soient soumis aux mêmes conditions (absence de casier judiciaire, automobiles qualifiées, affichage de permis,...) et pour que les véhicules taxi puissent prendre des clients à différents points sur une même route, plusieurs aspects du projet de loi 17 nous font craindre une augmentation du prix et une diminution du service du transport par taxi.

Selon notre lecture, une nouvelle tarification dynamique serait adoptée, permettant d'élever les prix lorsque la demande est plus forte: il ne peut que s'ensuivre une augmentation des coûts pour l'utilisateur. On ne peut vraiment supposer que le prix baissera à aucun moment. La tarification au compteur a été établie à partir d'un calcul des dépenses des chauffeurs et d'une rémunération adéquate, tenant compte du prix des permis de taxis. À partir du moment où ces permis n'existent plus, il serait logique que le tarif au compteur baisse. Mais ce n'est pas l'option prévue. Voilà même qu'on nous parle aussi d'une somme additionnelle au prix au compteur pour défrayer les coûts de la transition, une redevance «basée sur le principe de l'utilisateur-payeur» selon le ministre Bonnardel, comme si le seul payeur dans le taxi n'était pas l'utilisateur.

Le projet de loi (dans ses notes explicatives) «prescrit que le calcul du prix d'une course sera déterminé conformément aux tarifs établis par la Commission (des transports), sauf si la demande de course est faite par certains moyens technologiques qui permettent au client d'en connaître le prix maximal et d'y consentir avant que le chauffeur ne soit informé de la demande.» Dans les secteurs ruraux, où la concurrence est inexistante, ce système ouvre la voie à toutes les dérives. N'importe qui peut acheter un logiciel pour se conformer à l'article 90 sur la fixation des prix des courses qui autorise «tout moyen technologique qui ne nécessite pas l'intervention d'une personne physique». N'oublions pas d'ailleurs que tous les moyens technologiques sont mis au point par des personnes physiques. Tout un chacun pourrait se bidouiller un site qui prend des réservations faites par ordinateur et exiger un prix à son choix.

À l'article 91, on peut lire que la Commission des transports du Québec «*fixe un tarif de base qui s'applique sur l'ensemble du Québec. Elle peut également fixer des tarifs particuliers qui peuvent varier selon les territoires de desserte qu'elle détermine, selon la nature du transport concerné et selon le jour ou la période du jour au cours duquel le transport est offert.*» Nous n'avons donc aucune garantie de ne pas vivre dans un de ces territoires déterminés et de ne pas avoir besoin de transport au mauvais moment. Adieu l'égalité de chacun devant la loi. À l'article 134, il est même précisé que «*La Commission peut, (...) déterminer des territoires pour lesquels une automobile n'est pas tenue d'être équipée d'un taximètre, sans devoir utiliser un moyen technologique visé à l'article 90*».

À l'article 93, on lit que: «*Malgré l'article 89, le prix d'une course peut être convenu avec un client, même s'il diffère des tarifs établis par la Commission, lorsque les parties concluent un contrat écrit dont une reproduction est conservée à bord de l'automobile ou à l'établissement soit du propriétaire de l'automobile qualifiée, soit du répartiteur.*» Donc, s'il n'y a aucun autre taxi dans les environs (hors des centres), les chauffeurs pourraient tenir des formulaires dans leurs coffres à gants et faire signer aux clients des engagements à payer des tarifs au-delà de tout. Imaginez arriver dans un terminus d'autobus le soir en hiver, loin du centre urbain. Les consommateurs de services ne sont en aucun cas protégés par de telles pratiques.

Nous sommes aussi opposés à la disparition des territoires car nous craignons la disparition des services en zone rurale. Nous craignons que les services périclitent à l'extérieur de Montréal et que les compagnies de taxi des petites villes en viennent à fermer. Des zones qui n'ont même pas de transport en commun deviendraient accessibles seulement aux automobiles privées.

Quant à la vision du transport collectif présentée dans ce projet à l'article 144. «*Le transport rémunéré de personnes par automobile est collectif lorsqu'il est effectué sur un itinéraire prédéterminé comportant plus d'un arrêt et selon un horaire préétabli lors même qu'il n'y aurait pas de passager à bord et sans qu'un passager ne décide de la course*», nous la jugeons limitative. Notre proposition principale est le taxibus, système collectif intelligent dans lequel les taxis n'ont pas de route fixe mais sont dirigés aux clients les plus proches pour former des routes flexibles répondant aux besoins sans cesse changeants (voir <https://youtu.be/7qsClbhfsr4> )

Nous n'acceptons pas non plus que les chauffeurs, qui ont payé pour des permis, soient ruinés par l'abolition de leur capital et une compensation payée à même nos impôts. Ces impôts nous ne les avons pas payé pour faire souffrir nos concitoyens, mais pour les aider. L'abolition des permis revient à une étatisation forcée, non au profit de l'État mais pour être redonnée à des géants technologiques. Il est d'ailleurs très étonnant que cette commission parlementaire se tienne au moment même où Uber entre en Bourse et tente de se financer par les spéculations boursières malgré que la compagnie soit déficitaire.

Nous ne pensons pas que le progrès passe par l'appauvrissement des chauffeurs ou leur faillite. Nous ne pensons pas non plus que la technologie soit magique et règle tous les problèmes, le modèle Uber n'étant applicable que dans les grands centres et au prix de la précarisation du travail des chauffeurs.

Les oubliés de l'autobus

Colette Provost, présidente

Avril 2019