



**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**

**L'état de l'industrie du taxi à Montréal – consultations publiques**

## **Mémoire du Regroupement des propriétaires de permis de taxi de Montréal (RPTM)**

**30 novembre 2010**

## **TABLE DES MATIÈRES**

- I.** Introduction
- II.** Présentation sommaire de l'industrie
- III.** Perception des propriétaires des permis de taxi quant à l'évolution de leurs revenus
- IV.** Problématiques affectant la rentabilité des propriétaires et chauffeurs
  - a) Navette 747, navettes or et autres
  - b) Les Bixis
  - c) Transporteurs bénévoles
  - d) Transporteurs illégaux
  - e) Communauto
  - f) Nez rouge, point zérohuit
  - g) Permis restreints
  - h) Ratio des permis de taxi par rapport à la population
- V.** Bureau du taxi et du remorquage, table de concertation
- VI.** Solutions prônées par l'industrie
  - a) Créer une permanence de représentation
  - b) Mesures palliatives à l'introduction de nouveaux modes de transport
  - c) Inter modalité avec les services de la STM
  - d) Diminution des permis de taxis
  - e) Permis restreints, moratoire sur l'émission de ces permis
  - f) Changement de mission du Bureau de Taxi
  - g) Amélioration de la fluidité de la circulation
  - h) Développement de nouveaux services pour le bénéfice de la ville
  - i) Adoption d'un code d'étiquette pour les inspecteurs
- VII.** Conclusion

## I. Introduction

Le Regroupement de propriétaires de taxi de Montréal est fier de saisir cette occasion afin de vous faire part de sa perception de l'évolution de l'industrie du taxi au cours des dernières années. Le regroupement réunit 1000 membres sur une base d'adhésion volontaire. Pour le moment, il n'a pour unique objet que de faire des représentations dans le but d'améliorer le sort des propriétaires de permis des taxis.

Nous nous adressons à vous à la suite des diverses consultations effectuées auprès de nos membres, qui nous ont permis d'effectuer un constat de la situation. Malheureusement, il nous manque plusieurs données empiriques en raison du peu de moyens dont notre regroupement dispose, puisque nous sommes à peine à notre première année d'existence.

Ainsi, nous aurions souhaité vous présenter une mise à jour des études produites par Secor, le 3 novembre 1999 et le 15 mai 2003.<sup>1</sup> Il s'agit là des études les plus crédibles quant à l'évolution des revenus et des dépenses nécessaires pour l'exploitation d'un permis de taxi dans les régions métropolitaines du Québec, et plus particulièrement, à Montréal. Les études produites par Secor ont été retenues par la Commission des transports du Québec, notamment pour les fins de fixation des tarifs taxis.

Ce que nous vous présenterons au sein du présent mémoire se basera surtout sur les perceptions de nos membres qui comptent plusieurs années d'expérience dans l'industrie du transport par taxi.

Nous tenterons de vous présenter, en premier lieu, l'industrie de taxi de la Ville de Montréal. Par la suite nous vous soumettrons la perception des propriétaires de permis de taxis de l'île de Montréal, tout en soulevant diverses problématiques auxquelles ils doivent faire face.

Nous tenterons également de mettre en lumière le rôle contradictoire joué par le Bureau du taxi et du remorquage, qui porte parfois le bonnet de préfet de discipline de l'industrie et parfois, celui de promoteur et de conciliateur entre les différents acteurs de l'industrie.

Finalement, nous tenterons de vous présenter des solutions crédibles pour assurer une cohérence et un inter modalité dans les systèmes de transports collectifs, pour intégrer les propriétaires de taxi dans un esprit de collaboration plutôt que de compétition et de confrontation avec d'autres modes de transport.

---

<sup>1</sup> Exploitation d'un taxi dans les régions métropolitaines du Québec – Quelques considérations économique et financière, 3 novembre 1999 (37 pages) et exploitation d'un taxi dans la région de Montréal – La mise à jour des coûts de fonctionnement, 15 mai 2003 (28 pages).

## II. Présentation sommaire de l'industrie

L'industrie du taxi sur l'île de Montréal regroupe essentiellement trois partenaires :

- a) Les chauffeurs qui sont détenteurs d'un permis communément appelé « pocket number » ils seraient environ 11 000.
- b) Les titulaires de permis de propriétaire de taxi réguliers, spécialisés ou restreints. Ils exploitent pour une large majorité leur propre permis en détenant également un permis de chauffeur de taxi.

Les propriétaires de taxis possèdent 4739 permis, qui se regroupent sous les catégories suivantes :

Les propriétaires de permis de taxi réguliers : (4445 permis)

Les propriétaires de permis de taxi restreints au service de personnes à mobilité réduite : (167 permis)

Les propriétaires de permis de taxi spécialisés en services de limousine : (127 permis)

Les propriétaires de permis de taxi spécialisés en services de limousine grand luxe; ce nombre fluctue et est comptabilisé pour l'ensemble du Québec<sup>2</sup>.

Donc les trois agglomérations de taxi de Montréal comptent 4445 permis réguliers de taxis émis par la Commission des transports du Québec pour effectuer du transport régulier de personnes. Le permis autorise les propriétaires à prendre à bord non seulement la clientèle régulière, mais également certain type de clientèle particulière qui ont besoin de services plus adaptés.

Par exemple, un propriétaire de permis de taxi peut prendre à bord de son taxi berline des handicapés intellectuels ainsi que des personnes à mobilité réduite qui peuvent utiliser des fauteuils roulants manuels, des marchettes ou autre instrument d'assistance ambulatoire.

Les agglomérations de Montréal comptent également 167 permis dits restreints qui ont été émis par la Commission des transports du Québec au-delà du quota pour desservir uniquement les personnes à mobilité réduite. Ces permis sont obligatoirement munis d'une camionnette adaptée dont le plancher est surbaissé et qui permet la prise en charge de fauteuils roulants motorisés.

- c) Les intermédiaires de services taxi sont des entreprises qui effectuent de la publicité afin de récolter des contrats et des demandes de courses taxi qui sont redistribués aux titulaires de permis de taxi et à leurs chauffeurs qui ont

---

<sup>2</sup> Source : Commission des transports du Québec

conclu des ententes de services avec ces intermédiaires. Ces derniers peuvent être des compagnies à but lucratif dont les actions sont détenues par quelques actionnaires de contrôle, des coopératives et des compagnies à actionnariat multiple qui s'insèrent entre les coopératives et les compagnies.

Le nombre d'intermédiaires en service par taxi sur l'île de Montréal est de 20.

La taille de ces intermédiaires (le nombre de voitures desservies) varie de 1100 voitures à 25 voitures. La majorité des intermédiaires compte entre 300 et 500 voitures.

### **III. Perception des propriétaires des permis de taxi quant à l'évolution de leurs revenus**

L'industrie du taxi a beaucoup évolué depuis la réforme imposée par le gouvernement québécois en 2002. D'aucuns seront d'avis que la qualité générale du service a subi une amélioration marquée. Parallèlement à une amélioration des services à la clientèle et de la diversification de l'offre de services, nous assistons à une diminution des revenus des chauffeurs de taxi et une dégradation de leurs conditions de travail. Il est paradoxal que la clientèle soit mieux servie et que cette amélioration se fasse aux dépens des artisans de cette industrie. Mais que s'est-il passé?

Une première hypothèse réside dans la faiblesse de la représentation des propriétaires de permis de taxi qui doivent s'en remettre à un regroupement volontaire qui bénéficie de peu de moyens. De leur côté les intermédiaires de services ont de meilleurs moyens pour faire valoir les positions qu'ils défendent auprès des autorités. Parfois les intérêts des intermédiaires de services militent dans le même sens que ceux des artisans. Mais ce n'est pas toujours le cas.

L'absence d'un réel organisme de représentation voué à la défense des intérêts des propriétaires de permis de taxi des trois agglomérations de Montréal depuis 2002 explique que les propriétaires n'aient à peu près pas eu leur mot à dire sur des dossiers importants tels la publicité, les postes d'attente privés, l'exigence de commissions de la part de portiers d'hôtels pour favoriser l'attribution de courses plus rémunérées, la place du Bureau du taxi, les mesures d'atténuation d'impact de l'implantation des services publics additionnels tels le Bixi et la navette 747.

Il faut se rappeler que Montréal possédait trois ligues de propriétaire de permis de taxi qui, malgré certains heurts, fonctionnaient et remplissaient leur rôle de défense et de promotion des intérêts de leurs membres. Le gouvernement du Québec a – et le recul nous le confirme - erré en abolissant ces ligues au profit d'une association professionnelle provinciale qui n'a jamais pu réellement prendre son envol. Constat

d'échec, le gouvernement a aboli cet organisme et a retiré toute référence à ce dernier contenue dans la Loi concernant les services de transport par taxi.

Le propriétaire et le chauffeur se retrouvent seuls face à tous les intervenants.

Nous tenterons de vous démontrer que notre impossibilité à vous soumettre le point de vue des propriétaires et des chauffeurs a contribué au glissement des conditions de travail des principaux acteurs de cette industrie.

Plusieurs nous ont prêté des intentions. Ah! Ils sont contre le Bixi et l'avancement de Montréal. D'entrée de jeu, nos membres sont réalistes et puisqu'ils proviennent de plusieurs communautés culturelles, ils ont voyagé et vu comment les services de transports sont organisés ailleurs. Il y a moyen de faire cohabiter, navettes, Bixi, lien ferroviaire avec le Centre-ville et taxi. Cependant, vous conviendrez que d'implanter de nouveau moyen de transports alternatifs au taxi va nécessairement réduire leurs revenus, augmenter le nombre d'heures passées au volant, favoriser des économies de bouts de chandelle sur l'entretien et les réparations au véhicule.

Nous saisissons cette occasion pour vous faire part de problèmes criants pour nos membres.

Dépendant de leur position dans l'industrie, les individus sont plus ou moins touchés par les variations économiques.

Les propriétaires qui exploitent eux-mêmes un seul permis sont les plus touchés par les variations économiques.

Le seul revenu des individus de cette catégorie est celui gagné quotidiennement par leur travail personnel. Une variation de l'activité économique se fait sentir directement sur leurs gains.

Les propriétaires de plusieurs permis sont moins affectés par ces fluctuations. Ces propriétaires utilisent des chauffeurs et pour de faibles variations de l'économie il n'y aura pas de répercussion sur ses revenus. Ils seront affectés lorsqu'ils auront de la difficulté à se trouver suffisamment de chauffeurs pour exploiter toutes leurs voitures taxis.

Les intermédiaires sont un peu dans la même situation que les propriétaires de multiples permis : leurs revenus ne sont pas ou peu affectés par de faibles variations de l'activité économique. En effet le nombre de voitures taxis qui utilisent leur service n'est pas vraiment relié à l'économie, mais plus à des politiques internes qui peuvent faire varier le nombre de leurs membres.

La perte de leurs revenus provient indirectement de la baisse d'achalandage. Les clients corporatifs qui utilisent des coupons crédits et les chauffeurs qui les acceptent paient des frais de services. Une baisse d'utilisation de ces coupons entraîne une baisse de revenus, mais moindre que pour les propriétaires artisans et les chauffeurs

La clientèle de l'industrie du taxi montréalaise est principalement constituée de la population locale ainsi que les individus en transit, comme les travailleurs de banlieues, les touristes, etc.

Une bonne partie de la clientèle de l'industrie du taxi est composée de gens qui se rendent au travail ou qui se déplacent dans le cadre de leur travail. Les personnes âgées sont aussi de bons consommateurs de taxi.

La STM est un client majeur pour l'industrie du taxi. En effet, la STM donne en sous-traitance le transport de personnes handicapées. Le transport adapté rapporte plusieurs millions de dollars à l'industrie du taxi.

L'aéroport Pierre-Elliott Trudeau constitue un point d'embarquement des plus importants. Cet aéroport de fournit du travail à plus de 300 véhicules taxi et à plus de 81 limousines.

Le réseau de la santé prend de plus en plus d'importance et avec une population vieillissante c'est un créneau que l'industrie se doit de ne pas négliger.

Le transport collectif débute timidement sur l'île de Montréal. Ce type de transport devrait prendre de l'expansion. Certaines banlieues l'utilisent déjà amplement.

Pour augmenter leurs revenus plusieurs chauffeurs offrent différents services accessoires dont le survoltage de véhicule, le taxi raccompagnement, la livraison de colis et le déverrouillage de portière.

Depuis la réforme sur le transport par taxi amorcée par le Ministère des transports en 1998 jusqu'à l'adoption de la loi concernant les services de transport par taxi en 2002<sup>3</sup>, les autorités ont toujours prétendu qu'il y aurait une augmentation considérable de la demande de service taxi en raison du vieillissement de la population et de l'augmentation du nombre de personnes ayant des difficultés à se déplacer.

Bien que nos membres aient pu constater un accroissement d'une telle demande de service, l'émission de permis restreints par la Commission des transports du Québec a eu pour effet de combler cette demande de services additionnels et davantage. En effet, les détenteurs de tels permis ne se limitent pas à effectuer des transports de fauteuils roulants motorisés, mais peuvent prendre à leur bord d'autres personnes ayant des difficultés ambulatoires qui normalement et autrefois pourraient également être transportées par des berlines.

Il s'ensuit que le pactole promis n'a pas été au rendez-vous pour les détenteurs de permis de taxi réguliers.

---

<sup>3</sup> L.R.Q.c.S-6.01

Parallèlement à cette offre qui ne s'est pas matérialisée, Montréal ainsi que la STM ont adopté des mesures qui ont eu pour effet d'entamer la part de marché des courses normalement dévolues aux propriétaires des permis de taxi. Certains éditorialistes ont taxé nos membres de misérabilisme lorsque nous protestions contre l'implantation de la navette 747 et que nous critiquions l'apparition du Bixi.

Il est possible que le message que nos membres tentent de faire entendre ait été mal exprimé ou perçu. Profitons donc de cette tribune pour vous faire part des réelles récriminations de nos membres.

Nos membres sont conscients du fait que toute ville moderne doit se doter de plusieurs options permettant à ses citoyens et aux visiteurs de se déplacer de façon efficace sur de courtes ou plus longues distances.

Nos membres ne rejettent pas le Bixi, mais en ont contre le fait qu'ils n'ont jamais été consultés préalablement à l'implantation de ce projet et qu'aucune mesure d'atténuation n'a été envisagée par la Ville de Montréal. La Ville prend pour acquis ses taxis.

On ne peut implanter de nouveau système de transport, qui pratiquement revient à effectuer une prise en charge d'une porte et d'arriver à une autre, sans affecter dans un pourcentage significatif les revenus des propriétaires des permis de taxis. Nos membres ont pu constater que certains clients qu'ils avaient l'habitude de reconduire ne faisaient plus appel à leur service depuis l'apparition du Bixi.

Qu'est-ce que la Ville aurait pu effectuer pour atténuer cette implantation ? Selon nous, il y a certains types de transports qui auraient pu être confiés par la Ville à l'industrie du taxi.

En lieu et place d'acheter des véhicules pour déplacer certains de leurs employés, si la Ville de Montréal faisait appel à des voitures taxis, elle s'en trouverait à faire des économies d'échelle et injecter ainsi du travail supplémentaire au sein de la flotte de taxis.

Le même raisonnement vaut pour la STM qui a implanté une navette aéroportuaire sans jamais consulter l'industrie du taxi. Cette navette aéroportuaire fait mal, et à nouveau le sentiment de frustration de l'industrie du taxi vient de la façon dont elle fut implantée : sans consultation, sans crier gare et sans mesure d'atténuation.

Selon la STM, le service 747 fut instauré principalement pour les employés de l'aéroport et suivant la demande des usagers du transport en commun.

Pourtant la navette 747 prend les clients de l'aéroport et passe par plusieurs points sur des rues commerciales dans le centre-ville, sur laquelle il y a beaucoup plus d'hôtels que de résidences des travailleurs de l'aéroport. Donc les usagers du transport public et collectif ne sont pas ciblés avec ce tracé. Ce que l'on a ciblé c'est la clientèle des hôtels. Ce service de 747 a grugé près de 30% des revenus des artisans du taxi.



Une bonne collaboration de la STM aurait pu impliquer les taxis en établissant des routes de transport collectif spécifiques pour les employés de l'aéroport ou pour les usagers des transports publics. Il en aurait coûté beaucoup moins cher que la navette 747 qui fonctionne à perte en raison de ses tarifs.

#### **IV. Problématiques affectant la rentabilité des propriétaires et chauffeurs.**

Cette énumération de services concurrents se veut une constatation d'évènements qui affectent les revenus des chauffeurs de taxi.

##### **a) Navette 747, navettes or et autres.**

La navette 747 relie le centre-ville à l'aéroport de Montréal-Trudeau. Il est indéniable qu'une partie de la clientèle de cette navette provient de la clientèle des taxis. Combien? On ne sait pas exactement, mais lorsque l'on en voit un rempli à craquer, passagers debout, la conclusion est facile à faire.

Les navettes or. Le circuit de ces navettes passe près des résidences de personnes âgées et les transportent vers les centres commerciaux et autres points d'intérêts. La clientèle idéale pour les voitures taxis.

##### **b) Les Bixis.**

Selon une équipe de recherche de l'Université McGill, environ 8% de la clientèle des Bixis utilisait auparavant des taxis<sup>4</sup>.

##### **c) Transporteurs bénévoles.**

Oui aux transporteurs bénévoles, mais sous ce titre se cachent parfois de vrais chauffeurs de taxi. Ou encore des individus qui gagnent autant que des chauffeurs.

##### **d) Transporteurs illégaux.**

Certains se spécialisent dans le raccompagnement et le transport de danseuses. D'autres se servent de petites annonces ou d'Internet pour recruter illégalement des clients.

---

<sup>4</sup> McGill's School of Urban Planning

**e) Communauto.**

Elles se multiplient et on songe à utiliser des voitures privées à temps partiel.

**f) Nez rouge, point zérohuit.**

C'est une bonne cause, mais ceci implique encore des pertes de revenus.

**g) Permis restreints.**

Suite à un plan de rachat pour réduire le nombre de permis, aujourd'hui on délivre des permis restreints, bientôt 200.

**h) Ratio des permis de taxi par rapport à la population.**

Lors du plan de rachat, on estimait que le ratio souhaitable, permis par habitant, devait être de 1 permis pour 800 à 1000 résidents. Or selon l'étude de l'Institut Économique de Montréal sur l'industrie du taxi, ce ratio serait actuellement pour l'île de Montréal de 1 taxi pour 417 habitants.

**V. Bureau du taxi et du remorquage, table de concertation.**

**Bureau du taxi et du remorquage (BTR)**

Le BTR est le bras droit de la ville de Montréal en matière de taxi et a pour mandat de réglementer l'industrie du taxi afin de garantir un bon service à la clientèle; en ce sens nous pensons qu'il a bien rempli son mandat puisque le public s'est dit satisfait des services taxi à 95% lors du dernier sondage. De plus au forum tenu par le BTR au printemps dernier, on a su que ce même public a choisi les chauffeurs de taxi en 13e position pour l'appréciation professionnelle, bien avant les policiers, les avocats, etc.... Ceci corrobore les résultats du sondage.

Une ombre au tableau : les relations inspecteurs-chauffeurs laissent parfois à désirer. Plusieurs de nos membres nous ont rapporté des carences du point de vue de la politesse et de la courtoisie dans les interventions de certains inspecteurs.

De plus, face à la situation économique actuelle, les chauffeurs de taxi apprécieraient l'application d'une certaine tolérance face à des infractions mineures.

Le BTR s'acquiesce aussi très bien du côté administratif de l'industrie, émission de permis, perception des droits annuels, informations aux chauffeurs et propriétaires pour l'émission ou le renouvellement de certains documents.

Pour ce qui est du volet de soutenir le développement économique de l'industrie du taxi, nous constatons qu'à l'exception de la collaboration à l'accouchement de la publicité sur les véhicules taxi, les réalisations du bureau sont plutôt faibles.

Ses interventions se résument, jusqu'à présent, surtout à améliorer le nombre et la situation géographique des postes d'attente.

### **Table de concertation.**

Le BTR anime une table de concertation composée des représentants du milieu du taxi et de certains intervenants gouvernementaux et d'autres secteurs pertinents.

Nous constatons que les chauffeurs et les propriétaires de permis de taxis sont sous-représentés. Ce déséquilibre dans la représentation cause souvent préjudice à ces derniers.

Heureusement le BTR procède présentement à un remaniement de la table. Des critères d'admissions sont à l'étude et le poids des différents organismes de représentation sera reconsidéré.

## **VI. Solutions prônées par l'industrie.**

### **a) Créer une permanence de représentation.**

Tel que mentionné précédemment l'absence d'un organisme dédié à la représentation des propriétaires nous a causé un réel préjudice. Les propriétaires se doivent d'avoir un œil constamment ouvert sur ce qui se passe dans l'industrie du taxi et sur tout ce qui pourrait affecter l'industrie économiquement ou autrement.

Nous proposons que cet organisme soit le RPTM, regroupement qui à déjà une certaine crédibilité auprès des intervenants de l'industrie et qui rassemble déjà une quantité appréciable de membres (1000).

Présentement le développement et la survie du Regroupement sont assurés par des propriétaires bénévoles. Ces bénévoles doivent naturellement gagner leur vie et aucun ne peut assurer une permanence pour s'occuper adéquatement du Regroupement. Les cotisations des membres suffisent à peine à assurer les communications et le soutien administratif minimum aux membres. Postage, facturation, tenue des assemblées générales. Nous ne pouvons pas financièrement

payer le salaire d'un Directeur général ni même les services d'une secrétaire pour s'occuper du travail administratif.

Préalablement à la réforme, les ligues de taxis assuraient leur fonctionnement à l'aide d'une cotisation que tous les propriétaires de permis de taxis, qu'ils désirent être membres de la ligue ou non, devaient obligatoirement payer sous peine du non-renouvellement de leur permis.

Actuellement les propriétaires paient leurs cotisations de façon volontaire. La situation financière de la plupart fait en sorte que la priorité de se payer une instance pour défendre leurs intérêts ne s'impose pas d'elle-même.

Nous croyons que l'obligation pour tous les propriétaires d'assumer les dépenses d'un organisme qui défend leurs intérêts et qui améliorera surement la situation économique de l'ensemble de l'industrie est tout à fait normal.

Cet organisme de représentation doit avoir une permanence pour permettre la représentation adéquate des titulaires de permis de taxi.

Présentement, les propriétaires de taxi paient la somme de 140 \$ au Bureau du taxi et du remorquage lors du renouvellement de leur permis de taxi, le 31 mars de chaque année. Cette somme est utilisée par le Bureau du taxi pour se financer et rendre des services aux titulaires de permis ainsi qu'aux chauffeurs. La solution que nous prônons est que le Bureau du taxi agisse à titre de percepteur d'une cotisation additionnelle qui pourrait varier entre 25 \$ à 50 \$ par permis de taxi détenus par les titulaires.

Cette somme serait perçue lors du renouvellement des permis de taxi et pourrait être remise à l'organisme de représentation des propriétaires. Évidemment, notre regroupement assure avoir toute la légitimité requise pour représenter les propriétaires dans le contexte actuel. Nous n'avons pas de services à vendre et, contrairement à d'autres organismes, nous nous concentrons uniquement sur la représentation des intérêts collectifs des titulaires de permis de propriétaire de taxi.

Sans tomber dans la nostalgie, nous voulons revenir au concept de ligue qui, nous le rappelons, fonctionnait avant l'imposition de la réforme en 2002. Québec s'est mis le doigt dans l'œil en pensant que les besoins des propriétaires d'autres agglomérations de taxi et en région voulaient faire partie d'un regroupement pan-québécois. L'industrie du taxi de Montréal a ses spécificités qu'il revient aux propriétaires de permis de taxi de l'île de promouvoir et de défendre.

Rien n'empêche la ville de Montréal et le Bureau du taxi de s'impliquer dans de telles démarches avec les propriétaires de permis puisque la province s'est retirée de cette responsabilité après avoir fait table rase.

Le défi est de reconstruire.

## **b) Mesures palliatives à l'introduction de nouveaux modes de transport.**

La ville de Montréal doit accepter le taxi en tant que mode de transport public et collectif. Elle doit l'intégrer dans son programme de développement économique, Le taxi doit être un acteur important dans l'effort de la ville pour adopter un virage vert.

Il faut intégrer les voitures taxis partout où c'est possible et donner, pourquoi pas, des avantages et des privilèges où c'est possible.

Nous avons l'impression que l'instauration de nouveau mode de transport ou de service de transport se fait sans considération de l'impact sur l'industrie du taxi. On a l'impression que le taxi est compétiteur des autres transporteurs publics, alors qu'il devrait être un complément et parfois un substitut comme alternative plus efficace et moins dispendieux.

La coordination de tous les nouveaux projets doit se faire en coopération avec l'industrie du taxi. Nous devons faire partie des considérations du Ministère des Transports du Québec, de la Ville de Montréal, de l'Agence Métropolitaine des Transports, et de la Société de Transport de Montréal.

Nous n'exigeons pas l'impossible, parfois le simple accès à notre clientèle ferait notre bonheur. Par exemple lors d'un match de hockey au centre Bell, les chauffeurs de taxi n'ont aucun endroit légal pour cueillir leurs clients et aucun privilège pour sortir du secteur.

Nous pensons qu'il serait assez facile d'améliorer la situation si on y met un peu de temps et de bonne volonté.

## **c) Inter modalité avec les services de la STM.**

L'industrie du taxi considère la STM comme leur plus gros client. En effet le transport adapté fournit à lui seul pour 28 millions de dollars à l'industrie.

Nous sommes très satisfaits de l'évolution de ce marché. Originellement, ce type de transport était réservé aux minibus de la STM. Suite à la demande croissante et à des études qui ont démontré une réduction des coûts appréciables, une grande partie de ce marché a été transféré à l'industrie du taxi.

Le début de ce transfert a été un peu chancelant. Les contrats étaient octroyés en soumissions publiques. Certaines associations de services, pour obtenir une grande part du marché, ont soumissionné au rabais et ont créé un mécontentement parmi les chauffeurs effectuant ces transports.

Un ajustement s'est fait par la suite et aujourd'hui tout le monde semble assez satisfait des procédures en cours. Il y a quelques petits irritants, mais fort d'une

communication constante entre la STM et l'industrie, nous réussissons toujours à trouver des solutions.

Une partie du transport adapté pose cependant problème. Le transport adapté par mini van adapté, c'est-à-dire le transport de personnes à mobilité réduite.

Actuellement ce type de transport se fait avec des permis restreints. Ces permis sont délivrés expressément pour faire du transport de personne à mobilité réduite. Le problème relève surtout de l'industrie du taxi et nous assistons présentement à une restructuration de l'offre pour ce service. Nous en reparlerons lorsque nous aborderons la question des permis restreints.

La STM offre aussi à l'industrie du taxi de partager une partie de son transport collectif, soit dans des secteurs difficiles d'accès par autobus ou dans des secteurs où la clientèle est peu nombreuse.

Nous croyons qu'il y a de l'avenir dans ce type de transport. Plusieurs villes se servent déjà plus abondamment de taxi pour effectuer du transport collectif. Nous pensons que pour Montréal c'est plus une question politique qu'une question de faisabilité.

Plusieurs autobus se promènent sur des circuits où la clientèle est rare. On voit souvent ces mêmes autobus presque vides dépendant des périodes du jour ou de la semaine.

Nous sommes convaincus que plusieurs chauffeurs seraient intéressés à effectuer ce type de travail.

Même chose pour les navettes or qui desservent les secteurs de personnes âgées. Une étude de faisabilité devrait être menée pour voir si une alternative aux véhicules utilisés présentement serait viable et rentable.

Encore une fois nous croyons que les instances décisionnelles se doivent de considérer toutes les alternatives lors d'instauration ou de modifications au service du transport public.

#### **d) Diminution des permis de taxis.**

Un porte-parole du Bureau du taxi nous disait que certains intervenants à la commission diraient qu'il y a trop de permis à Montréal, d'autres qu'il n'y en a pas assez. Mais nous savons pertinemment que le plan de rachat de 1985 n'a jamais atteint pleinement son objectif. Davantage, nous sommes convaincus que la réaction de l'industrie suite à ce plan de rachat a presque annihilé les effets désirés.

Premièrement certains propriétaires multiples ont dépoussiéré leurs permis et les ont remis sur la route. Plusieurs propriétaires artisans qui travaillaient seuls ont partagé leur taxi avec un et même plusieurs chauffeurs.

La flambé des prix des permis a eu comme conséquence qu'il est presque impossible à un artisan de s'en payer un. Ce sont des propriétaires qui possèdent déjà quelques permis qui en font l'acquisition. Naturellement pour être rentables ils utilisent plusieurs chauffeurs sur le même taxi.

Présentement nous avons à Montréal près de 1000 taxis de plus que la ville de Toronto (étude de Energy Probe Research Foundation), avec une population moindre.

Lors du plan de rachat, une étude exhaustive avait été menée auprès de villes semblables à Montréal. On était venu à la conclusion qu'un ratio de 1 taxi par 800 à 1000 habitants était raisonnable. Actuellement le ratio est d'environ 1 par 417 habitants, de plus un nombre important de voitures sont exploitées par plus d'un chauffeur.

Lorsqu'une étude que l'on voudrait sérieuse vient nous dire que Québec devrait abolir les quotas de permis pour donner un meilleur service<sup>5</sup>, permettez-nous d'en douter. C'eut été bien de mentionner dans cette étude les exemples de dérèglementation étrangers qui ont mal tourné comme à Indianapolis et Seattle. Cette étude semble prendre pour acquis qu'il y a un manque de disponibilité de taxis pour la population alors que l'expérience terrain démontre tout le contraire.

Par temps normal et même à l'heure de pointe, le service à la clientèle est excellent. Nous retrouvons souvent des postes d'attentes remplis et même certains qui débordent.

Nous sommes conscients qu'un plan de rachat n'est plus vraiment possible, c'est pourquoi nous axons nos efforts sur la réorientation et la diversification des permis.

Comme il nous fut permis de transformer nos permis de taxi en limousine pourquoi ne pourrait pas faire la même chose avec d'autres types de transports?

Nous savons que la Commission des transports du Québec a le pouvoir de déterminer le nombre de permis par agglomération. Advenant un manque de permis dans des agglomérations de la grande région métropolitaine, rien n'empêche le gouvernement de légiférer un transfert de permis de l'agglomération Montréal A-11 vers une agglomération où il manque de services.

#### **e) Permis restreints, moratoire sur l'émission de ces permis.**

Nous trouvons paradoxal, que d'un côté on s'évertue à enlever des permis à un prix fort, et que de l'autre côté on en distribue abondamment et gratuitement.

---

<sup>5</sup> Industrie du taxi : en route vers une réforme, Germain Belzile et Vincent Geloso, Institut économique de Montréal, août 2010,

La réponse à ce paradoxe est toujours la même. Les propriétaires de permis réguliers ne veulent pas se résoudre à modifier leurs véhicules pour des mini vans adaptées.

Notre réponse, il se peut que nos membres n'aient pas voulu transformé leurs véhicules par le passé et ceci pour toutes sortes de raisons qui étaient sûrement valables.

La situation économique a changé. Les propriétaires de permis réguliers sont présentement plus favorables pour effectuer du transport par van adapté. Suite à un petit sondage maison, une trentaine de propriétaires se sont dits intéressés par ce genre de travail. Avec une campagne d'information et de sensibilisation, nous sommes persuadés que nous pouvons recruter suffisamment de candidats pour satisfaire la demande de ce marché toujours grandissant.

D'un autre côté, nous nous interrogeons sur la façon dont les contrats de transports de personne à mobilité réduite sont accordés aux intermédiaires de services par la STM. Pour nous, ce processus est opaque et il nous est impossible d'en contrôler la légitimité et la validité. Il s'agit de contrats publics qui sont rémunérés par des deniers publics. Nous souhaiterions qu'un processus clair d'attribution de ces contrats soit accessible, en tout temps et à quiconque veut consulter la façon dont ces contrats ont été attribués à un intermédiaire plutôt qu'à un autre.

De plus, il existe d'autres problématiques internes aux intermédiaires de services quant à la distribution des routes de transports adaptés aux chauffeurs de taxi. Nous avons remarqué que dans certaines entreprises des chauffeurs récoltent des journées complètes de transports adaptés alors que d'autres n'en ont que de maigre pitance. C'est pourquoi nous croyons que, fort d'un organisme de représentation adéquat, nous pourrions faire les enquêtes qui s'imposent et rectifier le tir par une distribution plus équitable de ces contrats publics.

Dernièrement, des associations de service ont manifesté le désir de se joindre au groupe qui donne ce type de service et par le fait même éliminer quelques permis restreints. Ceci a créé une commotion dans le transport de personnes à mobilité réduite. Pourquoi?

La réponse est claire, présentement le système est monopolisé par 4 intermédiaires privés, qui profitent de l'émission de permis restreints. Ces propriétaires de permis restreints sont obligés de devenir membres de l'un de ces intermédiaires (Règlement de la ville de Montréal RCG 10-009 chapitre II section I article 22) et doivent accepter le contrat qui leur est offert.

Puisque ces intermédiaires ont le contrôle de la distribution des appels, notez que ces compagnies sont à but lucratifs, ils contrôlent le marché et demandent de ces propriétaires des escomptes qui varient entre 8% et 45%.

Ceci oblige les artisans à travailler à rabais. Si ces artisans donnent un bon service et sont ponctuels, ces intermédiaires reçoivent de la STM, des milliers de dollars en



bonis, par contre si le chauffeur est en retard sur son appel, il doit payer une amende, elle est ou l'équité?

De plus, quelques uns de ces intermédiaires font pression sur les propriétaires de ces permis restreints, pour les obliger à leur louer leur permis et devenir chauffeur à salaire, ou propriétaire non travaillant.

Ceci entraîne un contrôle total sur ce type de transport, et quelques individus s'accaparent des profits qui devraient normalement être répartis plus équitablement. Cette méthode commence à se répandre et ces intermédiaires font pression sur la commission de transport pour émettre plus de permis restreints. (Dernière demande 12 permis).

Nous prônons l'adoption d'un moratoire sur l'émission de permis restreints pour permettre de faire une étude sur le fonctionnement de ce type de transport. Ceci nous permettra aussi de faire en parallèle la promotion du transport par van adaptée auprès des propriétaires de permis réguliers. Suite à cette étude et sensibilisation, nous verrons si l'émission de ces permis restreints est toujours indispensable. Évidemment, nous ferons des représentations auprès des instances compétentes pour nous assurer de la viabilité de ce projet.

#### **f) Changement de mission du Bureau de Taxi.**

Tel que mentionné ci-devant, le Bureau du taxi s'acquitte très bien d'une partie de son travail. Du côté administratif et contrôle de la qualité, tout va bien.

Nous souhaiterions cependant qu'il mette plus d'énergie sur le transport illégal et qu'il s'occupe plus intensément des tiers qui tentent de « taxer » ou de refileur des courses aux chauffeurs de taxi en exigeant des commissions. Ces personnes, souvent des portiers, se créent des revenus sur le dos d'une industrie qui ne roule assurément pas sur l'or.

Le rôle du BTR pourrait être accentué en ce qui concerne les postes d'attentes publics. Étude de localisation, suivi des travaux routiers pour les déplacer et le communiquer aux intéressés, trouver des postes pour que les véhicules taxis puissent desservir leurs clients lors d'évènements spéciaux et faciliter l'évacuation des secteurs fermés.

Dans sa présentation sur la planification triennale 2011-2013, on nous dit que le BTR a également le mandat de soutenir le développement économique de l'industrie du taxi. Développer économiquement l'industrie, en faire la promotion, en améliorer l'image, nous semble pour l'instant être une mission difficile à accomplir pour une instance qui historiquement est plus axée sur la répression. L'amélioration de la qualité de service se fait surtout en sanctionnant les chauffeurs et les propriétaires. D'où sa mauvaise presse face à une partie de l'industrie.

Soit que le Bureau change radicalement de vision dans ce domaine, soit que le Bureau soit chapeauté par un organisme qui déjà s'occupe et se préoccupe de la coordination entre les différents modes de transport

### **g) Amélioration de la fluidité de la circulation.**

Un atout important pour le client taxi est l'efficacité et la rapidité avec laquelle il peut se rendre à destination.

Plusieurs points demeurent à être améliorés : synchronisation des feux de circulation, dégagements des voies réservées, respects de la signalisation autant de la part des piétons, des cyclistes et des automobilistes. Accorder des privilèges aux voitures taxi, virages à gauche, passage sur les feux blancs destinés aux autobus.

Autre aspect à remarquer : la signalisation des pistes cyclables. Les bicyclettes peuvent, en toute impunité et presque en tout temps, sauf au feu rouge, traverser les intersections et empêcher les automobiles de tourner quand le feu est vert.

Une solution serait que les cyclistes soient soumis à la même signalisation que les piétons. Ceci permettrait aux automobilistes de tourner au feu vert pendant le bref arrêt des piétons et des cyclistes.

### **h) Développement de nouveaux services pour le bénéfice de la ville.**

L'industrie du taxi est comme toute entreprise : elle a besoin de développement, de nouvelles idées et de projets pour améliorer les revenus des chauffeurs.

Un exemple parmi d'autres : la réservation d'espaces à l'intérieur du taxi pour promouvoir tous les sites touristiques et la tenue d'événements réguliers et spéciaux.

La ville pourrait se servir des chauffeurs comme catalyseur pour développer l'attrait touristique de la ville de Montréal. Les chauffeurs rempliraient ainsi leur rôle d'ambassadeur.

### **i) Adoption d'un code d'éthique pour les inspecteurs du BTR.**

Pour éviter que certaines situations désagréables se produisent lors de l'intervention des inspecteurs, il serait souhaitable qu'un code éthique soit élaboré et publicisé dans toute l'industrie du taxi.

## **VII. Conclusion**

Nous nous savons que les propriétaires de permis de taxi contemporains sont des hommes d'affaires et que la rentabilité et l'efficacité de leur entreprise sont une priorité.

### **Pour améliorer le rendement de l'industrie, ils souhaitent :**

La reconnaissance d'un organisme les représentant;

La protection de leurs marchés traditionnels;

L'ouverture sur les marchés compatibles avec leur capacité de les desservir;

Un moratoire sur l'émission des permis restreints.

L'encadrement par un organisme qui saura utiliser tout le potentiel de l'industrie.

Le renforcement de certaines parties du mandat du BTR

L'amélioration de la fluidité de la circulation.

Avantagé les véhicules taxi par une signalisation d'exception.

Le **R**egroupement des **P**ropriétaires de **T**axi de **M**ontréal