



CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA POLITIQUE QUÉBÉCOISE DE MOBILITÉ DURABLE

Mémoire du Regroupement des Propriétaires de Taxi de Montréal (RPTM)

21 Juin 2013

M. L'Honorable Ministre de Transport du Québec, M. Sylvain Gaudreault,

le RPTM vous remercie pour nous avoir donné la chance de se prononcer sur cette consultation publique sur la politique Québécoise de mobilité durable, et aimerait vous garantir notre entière collaboration pour pouvoir donner à la population une qualité exceptionnelle de transport, tout en étant conscient que le transport doit virer en vert et considérer l'effet sur l'environnement.

M. Le Ministre, le RPTM vous présente ses opinions spécialement pour la région métropolitaine qui a besoin urgent de revoir l'implantation des différents moyens de transport, et espère être entendu, pour qu'on puisse arriver à améliorer le service à la clientèle, et les encourager à délaissé leur voiture pour le transport en commun et le transport collectif et même, si on peut le permettre, diminuer le coût du transport par taxi pour le rendre plus accessible à toute la population.

Enfin M. Le Ministre, le RPTM se met à votre disposition pour repositionner le Taxi dans le plan de Transport.

LAVAL BILODEAU

Président RPTM



Regroupement des Propriétaires De Taxis de Montréal

RAPPORT CONCERNANT L'INDUSTRIE DE TAXI ET LE TRANSPORT ADAPTÉ À MONTRÉAL

TABLE DES MATIÈRES

- 1- Qui est le RPTM et sa mission.
- 2- Dégradation de l'industrie de taxi depuis la fermeture des ligues de taxi en 2001, et situation présente avec la professionnalisation et l'organisation fiscale de l'industrie.
- 3- Services et cocktail de transport, leur méthode d'implantation sans études réelles de leur affectation à l'industrie de taxi, et manque d'études après fonctionnement reliant la perte de la clientèle du taxi.
- 4- Situation du transport adapté et spécialement par voiture adaptée subventionnée par le gouvernement.
- 5- Pistes de solutions pour améliorer le service à la clientèle, aider l'industrie à sortir de cette situation de faillite et diminuer le coût de transport médicale du gouvernement.

1-Historique

Le RPTM est un organisme à but non lucratif, fondé en septembre 2009, son but principal est de défendre les intérêts des propriétaires de taxi de Montréal (env. 60% des propriétaires de Taxi de la province) et éventuellement s'étendre sur tout le territoire du Québec. Depuis l'abolition des ligues et l'avortement de l'Association professionnel des travailleurs de taxi du Québec, les propriétaires de taxi de Montréal et de toute la province n'avaient plus de porte-parole pour revendiquer leurs droits.

Mission

Le RPTM a pour mission de défendre les intérêts des propriétaires de taxis de l'île de Montréal et de promouvoir l'industrie du taxi auprès de la population en général.

Mandat

Être à l'écoute des membres afin de connaître leurs besoins, leurs préoccupations et leurs opinions sur tous les sujets importants.

Représenter les propriétaires auprès des différents paliers de gouvernements être actif sur les différentes tables de concertation et présenter le point de vue de l'industrie chaque fois que l'occasion se présente.

2-

A- Dégradation de l'industrie de taxi depuis la fermeture des liges de taxi en 2001 et professionnalisation de l'industrie:

Depuis la fermeture des liges de taxi, la représentation de l'industrie était transférée à l'association des Travailleurs de taxi du Québec qui n'avait pas vu le jour à cause du refus des propriétaires d'être regroupés avec les chauffeurs et vice versa.

Après cette période, cette représentation a été revendiquée par la TAQ (syndicat FTQ-métalos) mais n'a pas été acceptée par les propriétaires ni par les chauffeurs.

C'est la CPCDIT (le regroupement des intermédiaires de taxi-Compagnies privée à but lucratif) qui a pris cette relève mais les décisions prises durant toutes ces années, étaient pour l'avantage de ces compagnies privées et non pour l'avantage des artisans du taxi.

Ce qui a amené l'industrie à une faillite au niveau des propriétaires, et changement de profession pour les chauffeurs.

De même la CTQ a autorisé des changements de loi sans prendre en considération la situation de l'industrie et ces artisans; la preuve est que les décisions de changement de loi se font sur une table de concertation provinciale sur le transport par taxi dont ni les propriétaires qui sont la base d'investissement de cette industrie ni les chauffeurs sont représentés.

Les changements de lois ont autorisé l'émission de permis de navette (hôtel et autres), navettes spéciaux (événement spéciaux), subventionner des projets comme commune auto, nez rouge etc.. permis restreints pour le transport des personnes à mobilité réduite (voir les explications plus loin); Sans même offrir une subvention à l'industrie pour diminuer le coût de transport pour ce genre de consommateurs dans l'industrie, spécialement que les études depuis l'année 1973 prouvent que, spécialement à Montréal, il y a 1000 permis de taxi de trop pour le marché existant;

Le gouvernement a créé un plan de rachat pour diminuer le nombre, avec le temps il n'y a pas eu de suivi de solution pour ce problème, par contre le transport public a pris de grande croissance et beaucoup de subventions gouvernementales, ce qui a augmenté ce surplus à 2500 permis (estimation pour l'année 2012), ce qui amène l'industrie vers la faillite.

Tout cela a été causé par l'élimination de la représentation des partisans de l'industrie et le contournement des lois pour les avantages des compagnies privées.

B-Professionnalisation de l'industrie :

Dernièrement, la table de concertation provinciale sur le transport par taxi, a pris une décision de professionnaliser cette industrie et des cours de formations continues arrivent avec le professionnalisme.

Par contre, une profession a besoin avant tout d'un organisme créé et géré par les professionnels eux-mêmes pour qu'ils puissent encadrer et venir aux besoins de leurs membres, pour pouvoir leur offrir des séances d'informations utiles pour l'amélioration et la diversification de leurs services.

La présente situation a commencé à l'envers, pour l'avantage personnel de quelques individus. Plus que 400.000\$ de subvention pour faire de la publicité en créant un salon de taxi et lançant ces cours de formations qui ont été rejetés par l'industrie à cause du '**non nouveau**' dans leur contenu.

Et pour mieux éclaircir la situation la discrimination est très flagrante :

- Pour Avoir un permis de travail de taxi à Montréal, il faut faire un cours de 150 heures :
- Pour Avoir un permis de travail de taxi à Laval, Longueuil et Québec, il faut faire un cours de 60 heures
- Pour toutes les autres régions du Québec un permis de travail taxi coûte 7 heures.
-

Est-ce que les immigrants diplômés des universités étrangères dont leurs diplômes n'est pas considéré au Québec (et qui sont très nombreux à Montréal) ne leur suffisent pas un cours de 150 heures pour conduire un taxi????

D'ailleurs les statistiques du Bureau de Taxi de Montréal démontrent :

855 plaintes pour l'année 2011 sur 3 millions de courses (journal du bureau de taxi été 2012) (627 contre des chauffeurs, 124 propriétaires, 104 intermédiaires en service) ce qui donne un résultat de plus de 99% de satisfaction (Mieux que la STM, La police, Les Médecins etc...);

Est-ce qu'on ne mérite pas un organisme comme l'ordre des médecins, des ingénieurs etc... pour mieux encadrer et représenter les artisans????

3- Cocktail de transport :

Depuis des années, on ne voit à Montréal que de différents genres de service de transport qui poussent sous la bannière de cocktail de transport pour inciter la population à ne pas acheter des voitures; tous ces modalités, sont implantés sans aucune étude qui prouve le résultat de ce genre de transport vis-à-vis de l'industrie de Taxi, ni avant ni après.

Or, l'industrie de Taxi est supposée être un transport public, aucune ville au monde ne peut fonctionner sans le service par taxi, et pourtant on ne voit pas d'existence de cette industrie dans aucun plan de transport sauf la subvention pour des vans adaptés pour le service du transport des personnes à mobilité réduite, et même à ça on ne voit pas d'études qui démontrent l'effet positif sur l'industrie ou sur le but de diminuer l'achat de voiture dans la ville, par contre c'est le contraire, les études démontrent que les voitures augmentent plus rapidement que la population.

En plus du commun auto qui nous dit qu'il travaille en collaboration avec l'industrie, (ce qui est faux lorsqu'on cible 80% d'une clientèle spéciale qui utilisait le taxi et on redonne 5% ce n'est pas une collaboration), il y a eu le bixi., l'autobus 747 de l'aéroport de P.E.Trudeau qui était destiné aux travailleurs, mais à la place de les amener au métro le plus proche on fait le tour de ville devant les hôtel du centre ville(à 7\$) pour moins que la moitié du prix que coûtait l'autobus avant lui (16\$), des permis de navette, d'événements spéciaux etc...

Et tout cela, sans aucune considération de l'industrie de Taxi, ce qu'il l'a amené à une situation de faillite. Depuis 2010 on commence à voir des cas de faillite dans cette industrie, des premières mondiales, c'est vrai qu'on est exceptionnels à Montréal.

4- Situation du service du transport des personnes à mobilité réduite :

C'était à la demande des chauffeurs et propriétaires de taxi, qu'on voulait offrir le service de transport pour la population à mobilité réduite, la preuve c'est qu'il y a eu plus que mille (1000) demandes de formulaire de demande de subvention, lors de la décision du gouvernement de subventionner l'adaptation des véhicules.

Mais pourquoi, il n'y a pas eu beaucoup de demandes qui ont été remplies, la raison était très claire :

- il fallait investir 25000\$ en plus de la subvention du gouvernement, sans garantie de revenu.
- il fallait passer par les compagnies privées qui répartissent les appels (intermédiaires en service) qui demandaient des pourcentages phénoménales (25% à 50%)
- La STM garantissait un revenu minimal aux intermédiaires en service, mais ces derniers ne garantissaient rien aux artisans.
- Et naturellement, avec ces conditions l'artisan se voit le seul qui doit tout payer, car son coût pour ce genre de service est beaucoup plus élevé que le coût d'un voyage régulier (Annexe 1-lettre au BTR le 27/02/2013)

Conclusion : les intermédiaires en services, ont créé cette situation de monopole inacceptable pour convaincre le gouvernement que l'industrie ne veut pas offrir le service et sortir des permis restreints (des permis qui sont ajoutés à une industrie saturée et besoin d'éliminer 1000 permis pour le travail existant)

Suite au manque de représentation des artisans de l'industrie, quelques compagnies de taxi avec la collaboration de quelques fonctionnaires corrompus, ont pu changer des lois et règlements pour avoir le monopole de ce genre de service et ne sortir aucun permis restreint sans leur autorisation.

Résultat le gouvernement qui a investi dans ce genre de transport pour offrir à la population qui a un besoin criant ce genre de service et pour couper son coût sur ce genre de transport, se trouve avec les usagés et les artisans de taxi, pris par le cou; Car ces compagnie de taxi qui monopolise le marché, contrôle la réglementation et le service.

Exemple :

Un voyage coûtant 150\$ aller /retour par autobus adapté, devrait coûter 50\$ par taxi adapté, mais les compagnies de taxi refusent de donner le service à ces clients et c'est la Cie d'autobus qui répond à l'appel mais à plein prix(150\$), par contre et avec une grande surprise, la compagnie d'autobus vend l'appel à la compagnie de taxi à 100\$, qui à son tour envoie le chauffeur de taxi et lui paye 50\$ moins l'escompte de 10% donc le chauffeur reçoit 45\$ pour un voyage que le gouvernement a payé 150\$. **Es-ce que c'est normal ou c'est un système de corruption dans le transport????**

Durant des années les réglementations que les fonctionnaires corrompus ont conseillées aux décideurs étaient dans la mauvaise direction, au lieu de faciliter l'accès à ces contrats aux artisans et le service à la population, on concentrait l'accès aux compagnies de taxi privées qui faisaient le monopole et choisissaient à qui ils offriraient le service.

Preuve : Lors de l'annonce du ministère du budget de la subvention de 2013, les fonctionnaires ont avertis ces mêmes compagnies de taxi (qui monopolisent ce marché), et réservent tout le montant de la subvention à ces compagnies de taxi.

C'est un dossier très important, et on pense une rencontre avec l'Honorable Ministre du transport est essentielle pour une meilleure explication de la situation et des pistes de solutions durables.

5-Pistes de solutions :

- a) Puisque cette industrie a vu la voie du professionnalisme, on pense qu'elle doit agir en sorte, l'aide du gouvernement pour la création de l'ordre des professionnels du Taxi est primordial. Un organisme de ce genre doit être présent sur la table de concertation provinciale pour :
 - regrouper tous les artisans sous un même toit
 - conseiller les responsables des besoins de l'industrie
 - pour mieux circuler les informations de la politiques du transport et mieux représenter les artisans devant les différents instances gouvernementales
 - Pour mieux diriger les artisans aux différents marchés possibles
 - Collaborer avec cet organisme pour offrir un meilleur service à la population et même collaborer avec lui pour diminuer la tarification du taxi pour le rendre un vrai service de transport public.
 - b) La collaboration de cet organisme avec le gouvernement peut éliminer et contrôler le transport illégal, transport déloyale; collaborer à des études sur cette industrie délaissée depuis des années, et inclure le taxi dans le cocktail du transport.
 - c) Puisque le transport des personnes à mobilité réduite ne peut rester dans cette situation, le RPTM a envisagé plusieurs solutions pour que ce service devienne un service régulier à ce genre de clients :
 - une voiture universelle
 - un système de garantie de contrat direct entre les artisans et les organismes municipaux et gouvernementaux
 - des meilleures conditions qui peuvent encourager les artisans à offrir ce genre de service.
 - Informer les artisans de l'importance de ce marché (seul marché qui augmente 8% annuellement à Montréal)
 - d) L'environnement est très important pour les artisans du taxi, c'est pour cela on commence à voir que les artisans, à l'aise financièrement parlant, commencent à virer en vert; plus de voitures hybrides arrivent dans nos flottes, on pense qu'avec de l'aide du gouvernement on peut transférer la flotte complète en voitures éco-énergétiques.
- Etc..

Après plusieurs intervention au niveau de la commission du transport du Québec, le RPTM a pu remettre la réalité de cette industrie dans les mains des décideurs; la méthode d'étude de la tarification a été revue et c'était confirmé par les représentants de la CTQ qu'une étude plus approfondie avec le Ministre de transport et le Ministre de finances serait impérative pour faire sortir cette industrie de la faillite certaine, diminuer le coût de transport au gouvernement et garder cette industrie dans le transport public accessible à la population.

D'autres interventions auprès les représentants de l'ARQ ont données la chance au RPTM d'aider le gouvernement à comprendre que cette industrie a besoin d'être mieux encadrée fiscalement, et d'autres rencontres sont prévues.

Nous, les membres du RPTM, sommes conscients qu'avec votre collaboration M. L'Honorable Ministre, ont pourrait faire sortir cette industrie de cette faillite certaine;

Nous pensons qu'une rencontre sera nécessaire pour sauver cette industrie.

Veillez, M. L'Honorable Ministre de transport du Québec, M. Sylvain Gaudreault, accepter nos salutations les meilleurs

CC. Ministre de Finance du Québec, L'honorable M. Nicolas Marceau

CC. Ministre Déléguée à la politique industrielle et à la banque de développement économique du Québec, Mme Elaine Zakaib

LAVAL BILODEAU
Président RPTM

ANNEXE-1

Le 27 Février 2013

Att : Membres du Comité de Transport Adapté au BTR

Sujet : Étude sur le plan d'action et les propositions des intervenants.

Messieurs,

Après consultation des opinions proposées, on constate qu'on essaye de mettre plus de pression sur les chauffeurs en pensant améliorer le service à la clientèle.

Malheureusement, depuis la création de ce service, le système était déjà établi sans la consultation des chauffeurs et propriétaires, et pendant plus d'une dizaine d'années, on constate que ni la clientèle, ni les chauffeurs ou propriétaires de taxi sont heureux, même avec un nombre de permis restreint (van adapté) qui dépasse les 260 permis; La raison est claire, c'est un travail d'équipe et supposé être un transport public, tout intervenant doit être en position de rentabilité pour pouvoir rendre le service impeccable.

Cette constatation explique qu'il y a un grand manque dans les études :

On peut tous confirmer qu'un voyage de transport adapté coûte les chauffeurs et les propriétaires plus cher qu'une course régulière, c'est une réalité qu'on ne peut pas nier.

Pour mieux comprendre la cause des problèmes qui se présentent dans ce plan d'action, on vous présente une partie d'une analyse, étudiée par le RPTM, qui pourra peut-être vous aider à mieux comprendre la situation présente des chauffeurs et propriétaires :

- Les propriétaires de permis régulier sont éliminés de ce marché car ils ne peuvent pas travailler à perte (et non pas qu'ils ne veulent pas offrir le service comme les rumeurs le disent).
- Les propriétaires des permis restreints sont mal pris avec un investissement non rentable (résultat de manque d'expérience de gestion d'un permis de taxi), résultat ils louent leurs voitures.
- Les chauffeurs locataires n'arrivent pas à rentabiliser leur profession.

La question c'est une question de rentabilité, on s'explique :

- a) En prenant comme exemple la course étalon de 5 Km avec 4 minutes d'attente (suivant la CTQ décision no-MPTC12-00022 daté du: 2012-01-13), et les informations recueillies par le RPTM sur 20 propriétaires de permis restreints (van adapté) et 40 propriétaires de permis réguliers qui offrent le service TA. On constate les données suivantes :

Tableau de comparaison entre le coût d'un voyage régulier et un voyage avec une voiture adaptée

variable	Course régulière	Course TA avec v. berline	Course avec v. Adapté
Au départ	3.45	3.45	3.45
Km (1Km = 1.7)	$(5*1.7) = 8.5$	$(5*1.7) = 8.5$	$(5*1.7) = 8.5$
4 minutes (1 min = 0.63)	$(4*0.63) = 2.52$	$(4*0.63) = 2.52$	$(4*0.63) = 2.52$
Temps au départ et arrivé (m = minute)	$(2m * 0.63) = 1.26$	$(7m*0.63) = 4.41$	$(16*0.63) = 10.08$
Total coup réel	15.73	18.88	24.55
Prix au compteur	15.75	15.75	15.75
Argent revenant aux chauffeurs ou propriétaires	15.75 + Pourboire	15.75 – (8% à 25%)	15.75 – (8% à 25%)

N.B : Cette analyse ne prend pas en considération la distance que le chauffeur ou propriétaire doit faire compteur fermé pour aller chercher un client adapté (berline ou v. adapté).

b) en ayant une idée sur le coût d'une course, vérifions le coût réel de la voiture taxi.

1) les coûts fixes :

Coûts	Voiture berline	Voiture berline TA	Voiture adapté TA
FIXES	\$	\$	\$
1 droit de permis	150	150	150
2 permis de chauffeur	50	50+25(formation STM)	50+85(formation spéciale)
3 Permis de conduire	87	87	87
4 Insp taximètre	50	50	50
5 Insp véhicule	130	130	130
6 Fréquence radio	41	41	41
7 Téléphone Cellulaire	379	379	379
8 Amortissement équipements	113	113	113
9 Financement Équipements	45	45	45
10 Immatriculation	115	115	115
11 Assurance SAAQ	745	745	745
12 Amortissement Véhicule	3750	5000	4000
13 Financement Véhicule	446	470	*645
14 Assurance responsabilité et collision	1960	1960	2520
15 cotisation Intermédiaire	3600	3600	3600
16 Frais de comptabilité	566	745	745
17 frais financiers TA		(500/sem*8%) = 40/s=2080/a.	(1500/sem*8%) =120/s=6240/a
Total Fixes	12227	15785	19740
%	100%	129.01%	161.45%

2) les coûts variables :

Entretien	6342	8631	9136
Carburant	8264	10297	13572
TOTAL	14606	18928	22708
%	100%	129.59%	155.47%

Avec ces quelques chiffres, on ne peut que constater que les raisons principales qui nous amènent aux problèmes présents, sont la rentabilité des propriétaires et chauffeurs, et le manque de décisions pour une amélioration de la situation.

On vous rappelle que le RPTM présentera une étude plus détaillée aux décideurs, et proposera des solutions pour le bien-être de la population et celle de l'industrie.

Pour le RPTM
EDGARD EL-KALAANI
Trésorier