



**COMMISSION SUR LE TRANSPORT ET LES TRAVAUX PUBLICS
VÉHICULES EN LIBRE – SERVICE (vls) : une nouvelle approche de mobilité à
encadrer.**

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

02 octobre 2014

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

V. Solutions prônées par l'industrie

I. Introduction

Le Regroupement de propriétaires de taxi de Montréal (RPTM) le seul représentant des propriétaires de taxi à Montréal a comme but de défendre les intérêts des propriétaires de taxi et de faire valoir leur revendication tout en promouvant l'industrie de taxi.

Le RPTM remercie tout les intervenants du projet d'auto partage pour nous donner la chance de présenter nos inquiétudes et de prouver la détérioration de l'industrie avec l'existence de ce genre de projet.

Par la suite, nous présenterons un historique de l'industrie de taxi à Montréal et l'effet négatif amené avec ces genres de projet. Il faut le mentionner qu'il n'y a eu aucune étude approfondie sur l'industrie de taxi depuis 2003 (Secor).

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.

Ainsi, nous aurions souhaité vous présenter une mise à jour des études produites par Secor, le 3 novembre 1999 et le 15 mai 2003.¹ 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 et leurs constatations de la diminution dramatique de leurs revenus.

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.

Finalement, nous tenterons de vous présenter des solutions crédibles pour assurer une cohérence et une 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.

¹ 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. HISTORIQUE

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 qui se regroupent en deux parties : chauffeurs propriétaires et chauffeurs locataires.
- b) Les titulaires de permis de propriétaire de taxi réguliers, spécialisés ou restreints, exploitent pour une large majorité leur propre permis en détenant également un permis de chauffeur de taxi.

Les propriétaires de taxis possèdent 4773 (2013) permis et 4738(2010) donc une augmentation de 35 permis, ils se regroupent sous les catégories suivantes :

	01/2013	11/2010
permis de taxi réguliers :	4437	4445
permis de taxi restreints	209	163
permis de limousine :	127	127

Les propriétaires de permis de taxi spécialisés en services de limousine grand luxe; ce nombre fluctue et est comptabilisé pour l'ensemble du Québec².

Donc les trois agglomérations de taxi de Montréal comptent 4437 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.

Les agglomérations de Montréal comptent également 269 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 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.

² Source : Commission des transports du Québec

Le nombre d'intermédiaires en service par taxi sur l'île de Montréal est de 26.

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 le plan du transport du ministère du transport du Québec ou le plan du cocktail du transport de la ville de Montréal tel que communauto, 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 communauto, 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.

Les statistiques que nous avons essayé d'étudier envers nos vieux membres de cette industrie nous confirme que la seule faiblesse du gouvernement du Québec et de la ville de Montréal envers notre industrie, c'est leur positionnement envers la considération de cette industrie dans leur plan de transport : La grande question se pose :

Est ce que l'industrie est un transport publique ou privé???

- 1- Si c'est considéré privé, pourquoi c'est la commission du transport qui contrôle la tarification.
- 2- Par contre, si c'est considéré public, pourquoi on ne trouve pas d'études approfondies sur cette industrie, les cas de faillite depuis 2010 et l'absence de planification de cette industrie dans tous les plans de transport.

Depuis les années 1980 il ya eu une étude qui prouvait la surabondance du nombre de permis de taxi à Montréal et tous les intervenants ont conclus que 2000 permis devrais être retirés du marché.

Avec la collaboration du ministère du transport et les ligues de taxi il y a eu 1287 permis qui ont été rachetés entièrement par les propriétaires de taxi et éliminés du marché, il restait 713 permis à éliminé depuis 1990.

Il faut noter que :

- 1- le service de transport en commun était beaucoup moins efficace que présent.(environ 225 route d'autobus).
- 2- Il y avait un moratoire sur des permis de navette
- 3- Les services communauto, bixi et 747 n'existaient pas.
- 4- Le transport illégal était plus contrôlé, même avec presque l'inexistence de la technologie.

Aujourd'hui, après 23 ans, la situation est la suivante :

- 1- abolition des ligues de taxi- donc élimination de la représentation de l'industrie.
- 2- Juste après l'abolition des ligues, 267 permis de navette ont émis.
- 3- Élimination de l'industrie de tout projet de transport.
- 4- Instauration du service bixi, qui dans plusieurs cas a éliminé des poste d'attente de taxi pour les remplacer par des poste de bixi.
- 5- Instauration du service commun-auto qui, avec le service de bixi, a fait perdre les chauffeurs de taxi 32% de leurs clientèles régulières .
- 6- Instauration du service de navette 747 beaucoup moins cher que la navette existante avant le 747 (7\$ versus 16\$) et même offert aux touristes 7\$ pour 72h de service public partout sur le réseau de la STM. Résultat considéré
 - A) Par les chauffeurs qui offre le service de taxi à l'aéroport, 39% de perte de clientèles.
 - B) Par les chauffeurs qui travail en ville 36% de perte de clientèle qui reserve pour aller à l'aéroport, étant donner que la navette 747 fait 16 arrêts au centre ville pour embarquer des clients vers l'aéroport.(on a juste à faire un tour sur le boulevard rené levesque tôt le matin pour constater l'aggravité de la situation pour les taxi.
- 7- le service de transport en commun a fait un bon pas vers l'efficacité et rendu à plus que 500 routes d'autobus.

Pour prouver la gravité de la situation nous constatons les faits réels suivants :

- 1- les heures du travail d'un chauffeur de taxi ne cesse d'augmenter (rendu à 16heures par jour minimum 6 jour par semaine)
- 2- la qualité du service donné se dégrade car la santé mentale du chauffeur est décevante.
- 3- Pour pouvoir arriver à payer les dépenses de la voiture qui ne cesse à augmenter, un propriétaire loue sa voiture la nuit pour essayer de rejoindre les deux bouts.
- 4- La vie sociale d'un chauffeur de taxi est rendu presque inexistante, et sa santé est dégradante.
- 5- La vie familiale d'un chauffeur de taxi est à revoir, manque d'argent trop de travail amène au divorce.
- 6- La valeur du permis de taxi à chuter de 45.000\$ (de 225.000 à 180.000)

Suite à ces constatations les artisans de taxi ne peuvent que constater l'effet négatif du cocktail du transport appliqué par la ville et le gouvernement du Québec sur leurs revenus.

IV-Problématiques affectant la rentabilité des propriétaires et chauffeurs :

Un des problèmes affectant la rentabilité des artisans de taxi est la création de service sans études.

Lors de la consultation publique de juin 2013 sur les VLS, le RPTM a présenté un mémoire en expliquant l'effet négatif de ces services sur le revenu des chauffeurs et propriétaires, hors un projet pilot est mis en place même avec le résultat confirmé que ce genre de transport va piétiner sur 18% du marché du taxi.

Hors, depuis ce temps aucune étude fiable n'était faite pour voir l'effet réel de ce genre de transport sur l'industrie de taxi. Mais suivant les artisans de notre industrie, le nombre d'appel est en chute libre.

V- Solutions prônées par l'industrie

Depuis plusieurs années, le RPTM demande des études concrètes et avancées sur l'industrie de taxi à Montréal.

Ces études vont pouvoir mieux diriger nos élus pour prendre les bonnes décisions.

Ces études vont mieux aider l'industrie à sortir de la situation désastreuse présente.

Ces études vont pouvoir mieux aider la collaboration entre tous les options du cocktail du transport et l'industrie de taxi.

Mais finalement ces études vont aider les décideurs à mieux gérer notre ville.

Messieurs les commissaires, le RPTM demande à nouveau une étude transparente sur l'industrie de taxi et l'effet réel de tout mode de transport existant.

En demeurant à votre disposition pour une collaboration inconditionnelle, veuillez Messieurs les commissaires accepter nos salutations les meilleurs.