



Montréal le 2 octobre 2014

Fondé en 1995, nous sommes un organisme sans but lucratif. Nos membres viennent de toutes les régions du Québec, nous sommes reconnus par le MTQ. Le CPCDIT est aussi membre de la table de concertation de l'industrie du taxi et de la table québécoise de la sécurité routière. Nous sommes partenaire d'organismes spécialisés en transport adapté, d'organismes spécialisés en transport collectif urbain et rural, de regroupements d'utilisateurs de services spécialisés.

Le CPCDIT a de plus été un partenaire actif de solutions telles le MV1, nous avons mis sur pied le programme d'électrification de l'industrie du taxi en collaboration avec les ministères du transport, des ressources naturelles, d'Hydro Québec ainsi que des villes de Québec et de Montréal. Finalement, le CPCDIT a été le fondateur et gestionnaire du programme COOL Taxi qui a pour objectif de sauver les vies de nos futures générations.

Mesdames et messieurs les commissaires,

Suite à la lecture du document daté du 11 septembre 2014, préparé par la direction des Transports, nous vous incluons les éléments du dit document qui ont influencés nos commentaires et recommandations.

Conscients des difficultés que l'industrie du taxi au Québec et plus spécifiquement l'industrie de Montréal doit affronter en cette période excessivement tourmentée, nous apprécions l'opportunité de partager avec vous nos appréhensions.

Nous avons tous entendu parler de la venue d'UBER dans notre marché et des potentielles conséquences désastreuses anticipées par les membres de l'industrie. Nous sommes de plus interpellés par Revenu Québec qui voudrait rapidement installer des modules d'enregistrement des ventes dans tous les taxis du Québec. Le ministre du transport veut rapidement instaurer le processus de vérification des antécédents judiciaires de nos chauffeurs (au frais de ceux-ci) ». Le sentiment général est que les dépenses sont croissantes et que les revenus régressent. Que dire du transport illégal ou du soit disant transport d'accompagnement? Nos partenaires gouvernementaux nous confirment régulièrement qu'ils n'ont pas le personnel ni la législation pour contrecarrer ce phénomène. L'industrie est régularisée et encadrée alors que les compétiteurs souvent illégaux sapent librement nos revenus et privent la province de son dû.

Sur la base de ces prémisses, voici les éléments du rapport que nous avons retenus et qui ont inspirés nos remarques

Vision du Plan de transport

« Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de notre agglomération un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire de manière

significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche ainsi que sur des usages mieux adaptés de l'automobile tels le covoiturage, l'auto partage et le taxi. »

Favoriser le covoiturage, l'auto partage et le taxi

Montréal reconnaît que l'automobile n'est pas un moyen de déplacement durable. Toutefois, diverses pratiques, telles que le covoiturage et l'auto partage, permettent de diminuer globalement l'utilisation de l'automobile et d'améliorer la qualité de vie.

Constat – Habitudes de déplacements et nouvelles mobilités

- 67 % des déplacements vers le centre-ville de Montréal s'effectuent en transports collectifs, à pied ou en vélo (71 % vers l'hyper-centre-ville) 1
- Une automobile passe plus de 90 % de sa vie utile stationnée 2
- De récents sondages démontrent que la génération 15-30 ans sera moins motorisée et que sa mobilité sera plus variée (cocktail-transport)
- Les téléphones intelligents changent la planification des déplacements

Objectifs visés par l'implantation des VLS

Objectifs économiques

- Diminution de la motorisation des ménages
- Diminution de la ponction sur le budget des ménages montréalais

Objectifs sociaux

- Accroissement de l'offre de mobilité du cocktail transport
- Optimisation de l'utilisation de l'automobile

Objectifs environnementaux

- Réduction de l'empreinte écologique de l'automobile
- Réduction des émissions de GES et de polluants

Enjeux généraux

- Stationnement sur rue (notamment dans les secteurs SRRR)
- Déplacement des véhicules lors des opérations de déneigement et d'entretien
- Cohabitation avec l'industrie du taxi
- Développement d'alliances stratégiques avec tous les acteurs de la mobilité (STM, BIXI, taxi)

Enjeux particuliers

- Émission de vignettes universelles

1 Source : Enquête Origine-Destination – 2008

2 Source : Union internationale des transports publics (UITP)

- Emplacements dédiés ou autorisation de se stationner n'importe où
- Gratuité du stationnement sur rue pour les usagers (compensation à la Ville)
- Uniformisation des procédures entre les arrondissements
- Uniformisation de l'affichage
- Électrification éventuelle de la flotte de véhicules

Est-il souhaitable que Montréal se dote d'un système de VLS?

Industrie du Taxi

- Opposée aux VLS à cause de l'aspect prématuré du projet, du manque de connaissance et de données probantes, du moment qui serait mal choisi étant donné la précarité de l'industrie et de la concurrence directe

Est-ce que les utilisateurs de VLS devraient avoir accès aux espaces de stationnement tarifés (hors rue et sur rue) et aux espaces SRRR?

Industrie du Taxi

- Dénonce le retrait de postes d'attente de taxi au profit de stations BIXI et souhaite que cette façon de faire ne se répète pas avec les VLS

Électrification de la flotte

Est-ce que la Ville de Montréal devrait dans un horizon court, moyen ou long terme obliger un éventuel opérateur de VLS à recourir à des véhicules exclusivement électriques?

Société de transport de Montréal (STM) et Industrie du Taxi

- La Ville devrait favoriser l'utilisation de véhicules électriques par souci de réduction des GES

Représentants des arrondissements

- Étant donné qu'aucune donnée n'existe sur la diminution possible du taux de possession de voitures, l'électrification est d'autant plus souhaitable pour diminuer l'empreinte écologique du projet
- Perte de la valeur du projet si les véhicules n'étaient pas électrifiés Commentaires et opinions exprimés lors de la consultation

Commentaires et opinions exprimés lors de la consultation

- Les représentants de l'industrie du taxi estiment :
 - qu'il y a un double standard entre la promotion des VLS et la promotion du TC
 - que si les VLS sont à l'essence, ils n'auront pas de bénéfices environnementaux
 - qu'ajouter des VLS au parc automobile augmentera le nombre de voitures en circulation ainsi que les émissions de GES
 - se sentent menacés parce qu'ils considèrent que les VLS leur enlèveront des clients
 - estiment que le marché n'est pas assez grand pour les deux offres de transport

• croient que les chauffeurs et les propriétaires de taxi n'ont pas suffisamment d'avantages compétitifs pour concurrencer l'offre attractive des VLS

Enjeux possibles pour les organismes de TC (Convercité)

- TC : concurrence dans la partie centrale de l'île déjà bien desservie
- Taxi : offre concurrente qui pourrait réduire la demande
- Taxi : occupation d'espaces publics qui pourraient servir de postes d'attente
- BIXI : concurrence pour l'occupation du domaine public
- Coopération envisageable s'il s'agit d'accroître la desserte en fin de ligne

Enjeux possibles pour la Ville (Convercité)

Ne suit que partiellement les objectifs du Plan de Développement Durable dont l'une des actions est « d'encourager l'électrification des transports»

- Comme les services d'auto partage sont utilisés majoritairement par des gens qui ne sont pas motorisés, il est probable que les VLS favorisent l'utilisation de l'automobile, au détriment d'autres modes plus durables
- L'impact réel des VLS sur la diminution de l'usage de l'automobile, le retardement ou la renonciation à l'achat n'a pas encore été étudié

Inconvénients pour la Ville (Convercité)

Si les VLS n'entraînent pas les mêmes changements que l'auto partage :

- augmentation de pression sur les espaces de stationnement
- augmentation du volume d'automobiles dans les zones desservies par TC
- compétition avec une offre de transport déjà diversifiée et de haute qualité dans la partie centrale de l'île

Basé sur ces prémisses, le Comité provincial du taxi, (CPCDIT) au nom de ses membres et de l'industrie montréalaise qu'elle représente souhaite déposer ces recommandations.

Les membres de l'industrie sont inquiets de voir poindre une nouvelle menace face au projet de véhicules en libre-service à Montréal (VLS). En effet, deux groupes veulent lancer ce service dans le centre-ville de Montréal. Car2Go et Communauto demandent à la ville de Montréal de leur accorder des espaces de stationnement au détriment des citoyens et de l'industrie du taxi. Cette requête représente près de 800 espaces de stationnement en moins dans le Centre-Ville de Montréal.

Déjà l'industrie du taxi a subi de nombreuses pertes au profit d'autres modes de transport collectif tels : les BIXIs, l'autobus 747 et maintenant les VLS, le transport d'accompagnement et le transport bénévole incluant le covoiturage à un moment où l'économie est en sérieuse difficulté et alors que les banlieues connaissent leur essor au détriment de la ville centre.

Nos commentaires et recommandations :

1. Le nouveau bureau de taxi de Montréal (BTM) devra être impliqué dans ce dossier et représenter le point de vue de l'industrie. Pour ce faire, dans un premier temps une consultation du bureau auprès des représentants de l'industrie permettra de connaître les

tenants et les aboutissements et de comprendre la position de l'industrie pour obtenir un consensus et la représenter lors des négociations qui pourraient suivre.

2. Nous recommandons que dans le cas où il y aurait entente, que les dits véhicules (VLS) soient exclusivement des véhicules électriques (véhicules à essence exclus) pour répondre aux objectifs écologiques des politiques de transport de Montréal.
3. De plus, nous croyons, pour offrir un réseau de transport intégré qu'il faudra installer des postes d'attente publics pour les taxis à la sortie de toutes les stations de Métro sur l'île de Montréal. Il est essentiel que ces postes d'attentes soient accordés pour que les taxis jouent pleinement leur rôle et prennent leur place dans l'offre de transport urbain.
4. Dans la majorité des vingt grandes villes où se sont installés ces projets, seulement une entreprise opère ce service avec environ 350 véhicules. À Montréal, alors que nous avons déjà un surplus de permis de taxi pour servir une clientèle en déclin, près de 800 véhicules pourraient être ajoutés dans les rues de Montréal. Nous recommandons donc de limiter le nombre de véhicules qui pourraient bénéficier d'ententes de stationnements sur la voie publique si une entente devait intervenir.
5. Finalement, devant les nombreuses difficultés que l'industrie du taxi de Montréal doit affronter, nous souhaitons que vous envisagiez un moratoire sur la prise de décision. Nous ne désirons pas nous prononcer à ce moment sur ce dossier car nous croyons qu'il soit préalablement nécessaire de sécuriser notre industrie de la remodeler de la restructurer pour lui permettre de jouer le rôle que le maire de Montréal veut lui donner en tant qu'acteur clé du transport collectif à Montréal

L'industrie du taxi au Québec mais plus spécifiquement à Montréal est consciente de la situation et fait de nombreux efforts pour développer des outils qui nous permettront de répondre efficacement aux objectifs de mobilité et de transport durable. Nous vous assurons mesdames et messieurs les commissaires de notre entière collaboration pour atteindre nos objectifs communs : assurer la mobilité de tous les montréalais.

Respectueusement



Dory Saliba.

Président du CPCDIT

Le comité provincial du taxi (CPCDIT)

1 450 646 4450

info@cpdit.ca