



TAXI : IL FAUT QUE MONTRÉAL EMBARQUE

**Mémoire présenté à
La Commission sur le transport, la gestion des
infrastructures et l'environnement de la Ville de Montréal
La Commission sur l'environnement, le transport et les
infrastructures de l'agglomération de Montréal**

**Dans le cadre de la consultation sur l'état de l'industrie du
taxi à Montréal**

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	3
Des propositions dysfonctionnelles	5
La déréglementation de l'industrie du taxi	5
Le rachat des permis de taxi	7
l'efficacité de l'industrie du taxi	8
La concurrence déloyale	9
La diversification par le transport adapté	10
FAVORISER L'augmentation de la demande de taxi	10
La place du taxi dans la planification de la mobilité des personnes	11
Le taxi collectif	11
Favoriser le transport adapté des personnes en fauteuils roulant motorisés ..	12
La gouvernance de l'industrie	13
Dissocier réglementation et développement?	14
La représentation des gens de l'industrie	14
Conclusion..	16

INTRODUCTION

C'est avec beaucoup d'attention que les élus de l'Opposition officielle s'intéressent à l'état de l'industrie du taxi à Montréal. Nous voyons d'un très bon œil la tenue de la présente consultation publique, effort conjoint de la *Commission sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement de la Ville de Montréal* et de la *Commission sur l'environnement, le transport et les infrastructures de l'agglomération de Montréal*.

Plusieurs facteurs justifient la tenue de cette consultation que nous avons proposée. À la suite de rencontres avec plusieurs représentants des gens du taxi, nous avons pu confirmer l'urgence d'agir pour relancer ce secteur d'activité névralgique à Montréal, avec ses 37 millions de déplacements et plus. Le taxi doit cesser d'être le parent pauvre du plan de mobilité des personnes sur l'île. Montréal doit être fière de ses taxis autant qu'elle l'est du *BIXI* ! Cela passe par l'intégration de ce mode de transport dans la planification des déplacements montréalais. Il faut contrer la stagnation de l'industrie du taxi et en faire un partenaire de transport actif, respecté et impliqué.

La mise en service de la navette 747, reliant la gare d'autocar de Montréal à l'aéroport Montréal-Trudeau, le succès des vélos en libre-service *BIXI*, avec ses trois millions de déplacements, les hausses répétées du prix de l'essence, l'augmentation des tarifs des courses de taxi, la création de nouveaux permis restreints pour le transport adapté et plusieurs autres facteurs ont réduit la demande des utilisateurs de taxi, réduisant du même coup les revenus des gens de l'industrie et menaçant sa stabilité économique. Par ailleurs, le mode de gestion de l'industrie du taxi, via le *Bureau du taxi et du remorquage de Montréal* (BTR), bien qu'efficace pour appliquer les réglementations prévues, ne constitue pas la meilleure avenue pour l'optimisation de ce secteur d'activité.

Ce secteur d'activité, qui regroupent plus de 10 000 chauffeurs¹, dont près de 5 000 propriétaires² de voitures de taxi, plusieurs associations de service, la Société de transport de Montréal (STM) et plusieurs fonctionnaires de la Ville de Montréal, représente non seulement un intervenant important de l'économie montréalaise, mais aussi l'ambassadeur de Montréal vis-à-vis de ses visiteurs, ainsi qu'un indicateur important du bien-être des Montréalaises et des Montréalais. C'est pour que le taxi occupe une place de choix dans la planification de la mobilité des personnes à Montréal que nous apportons notre contribution aux travaux de la Commission mixte sur l'état de l'industrie du taxi à Montréal.

Notre propos dans le présent mémoire consiste à soulever les questions qui nous sont apparues incontournables, en souhaitant que la Commission puisse y répondre dans son rapport final. À l'instar de madame Manon Barbe³, responsable du transport au comité exécutif de la Ville de Montréal, nous souhaitons que cette Commission mixte sur l'état de l'industrie du taxi à Montréal soit l'occasion de donner à ses acteurs les moyens de leurs ambitions. Pour ce faire, nous entendons dans un premier temps analyser sous un angle critique les propositions mises de l'avant pour relancer l'industrie, notamment sa déréglementation et le rachat de permis de taxi par l'industrie ou par le gouvernement du Québec. Ensuite, nous ferons état de nos réflexions afin d'orienter le débat pour que ce marché redevienne dynamique et efficient, notamment, dans le but de réduire la concurrence déloyale et l'attribution croissante de permis restreints pour le transport adapté. Nous aborderons également les perspectives quant à l'augmentation de la demande de transport par taxi liée au taxi collectif et au transport adapté. Enfin, nous souhaitons partager nos réflexions afin de garantir une meilleure gouvernance de l'industrie du taxi à Montréal en mettant un accent particulier sur son développement et sur la légitime représentation de ses porte-paroles.

¹ Bureau du taxi et du remorquage de Montréal. *Document de présentation*, Commission mixte sur l'état de l'industrie du taxi à Montréal. octobre 2010, p.3.

² *Idem.* p.3

³ BARBE, Manon. *Notes d'allocution*, Commission mixte sur le taxi, novembre 2010, p.2.

DES PROPOSITIONS DYSFUNCTIONNELLES

L'état de l'industrie du taxi à Montréal inquiète beaucoup d'observateurs de la scène municipale, entre autres à cause des nombreuses problématiques qui y sont liées. Cependant, il faut se méfier des raccourcis idéologiques, comme la proposition de l'Institut économique de Montréal (IEDM) dans une note économique, publiée en août 2010⁴, prônant la déréglementation de l'industrie. D'autre part, l'option du rachat des permis de taxi, telle qu'appliquée de 1984 à 1987, ne nous semble pas non plus une avenue prometteuse.

La déréglementation de l'industrie du taxi

L'IEDM se base exclusivement sur des exemples de déréglementation de l'industrie du taxi en Australie, en Nouvelle-Zélande et dans certaines villes des États-Unis pour justifier l'application de cette mesure à Montréal. Dans notre ville, le taxi est réglementé par le biais d'un moratoire sur l'émission de nouveaux permis de taxi à Montréal en vigueur depuis 1978⁵. Depuis ce temps, il y a eu une croissance de la population et de son pouvoir d'achat qui viendrait, selon l'IEDM, rendre caduques les effets de ce moratoire.

Malheureusement, cette mesure ne fait ni écho aux besoins des citoyens de Montréal ni à ceux des chauffeurs et des propriétaires de taxi de Montréal. En effet, ces derniers s'entendent pour dire que l'offre de taxi est beaucoup trop élevée par rapport à la demande qui est en constante réduction à cause de la féroce compétition dans le domaine du transport des personnes à Montréal. De plus, le fait de baliser le nombre de taxis ne permet de réduire que marginalement le nombre de chauffeurs qui peuvent louer un taxi à un propriétaire, puisque la voiture peut être utilisée à chaque heure du jour et de la nuit.

⁴ Institut économique de Montréal. *Industrie du taxi : en route vers une réforme*, Note économique, Août 2010, 4p.

⁵ Bureau du taxi et du remorquage de Montréal. *Critique de la note économique de L'IEDM*, In folio, p.1.

L'IEDM affirme que le faible taux d'augmentation du nombre de permis, par rapport à la hausse de la demande, amène nécessairement « des temps d'attente plus élevés pour des clients et/ou des prix plus élevés pour des courses »⁶. Il est important de souligner qu'un sondage réalisé en 2006 par Ipsos Décarie démontre que 95 % des répondants sont très ou assez satisfaits de leurs déplacements en taxi sur l'île de Montréal⁷.

La note économique de l'IEDM traite également de la hausse dite « colossale »⁸ du prix des permis de taxi à Montréal comme une entrave à l'arrivée sur le marché de nouveaux joueurs. Il faut voir ici l'achat d'un permis de taxi comme un investissement, au même titre que l'achat d'un bien immobilier. Nonobstant les risques de baisse de la valeur marchande du permis dans les prochaines années en l'absence d'une relance de l'industrie⁹, une baisse drastique de la valeur du permis de taxi viendrait paralyser l'industrie à cause de l'incertitude quant au retour sur l'investissement de l'achat d'un tel titre. De plus, cela nuirait grandement aux propriétaires de taxi qui ont acheté un permis au cours des dernières années. À moins d'une improbable compensation financière aux propriétaires actuels, provenant du ministère des Transports du Québec ou de la Ville de Montréal, déréglementer l'industrie du taxi de manière à faire chuter le prix des permis aurait un impact considérable sur la situation financière des propriétaires de taxi, en plus de faire fuir les investisseurs potentiels dans ce milieu.

Un tableau illustrant la hausse de l'offre de taxi en Irlande¹⁰ sert de démonstration à l'IEDM pour justifier le fait que la déréglementation de l'industrie amène une forte augmentation de l'offre de ce service. Les données qu'on y retrouve illustrent en effet de fortes augmentations de l'offre de taxi dans plusieurs villes d'Irlande, allant jusqu'à près de 700 % dans la municipalité de Cork. Nous croyons que les travaux de la Commission mixte sur l'état de l'industrie du taxi ont pour objectif important d'améliorer la qualité de vie des propriétaires et des chauffeurs de l'industrie, tout en optimisant la qualité du service aux consommateurs et leur niveau de satisfaction.

⁶ Institut économique de Montréal. *Op. Cit.*, p.2.

⁷ Bureau du taxi et du remorquage de Montréal. *Document de présentation*, Commission mixte sur l'état de l'industrie du taxi à Montréal, octobre 2010, p.9.

⁸ Institut économique de Montréal. *Op. Cit.*, p.2.

⁹ POITRAS, Annick. *Où va le taxi?*, <http://carriere.jobboom.com/marche-travail/secteurs/transport/2010/11/10/16075061-jm.html>, page visitée le 28 novembre 2010.

¹⁰ Institut économique de Montréal. *Op. Cit.*, p.4.

Il est également important de souligner que plusieurs études ayant fait le point sur la déréglementation de l'industrie du taxi font état de hausses marquées des prix d'une course de taxi et de la marginalité de l'amélioration du service à la suite de la déréglementation de cette industrie dans les endroits cités par l'IEDM. Il s'agit notamment des conclusions des études de la firme *Price Waterhouse*¹¹ et de *Teal et Berglund*¹².

En somme, la note économique de l'IEDM sur la déréglementation de l'industrie du taxi tient plus d'une prise de position idéologique, étayée à l'aide d'impacts à très court terme d'une telle mesure à quelques endroits dans le monde, que d'une recherche sérieuse et objective de solutions pour relancer ce secteur d'activité qui prenne en compte les besoins des travailleurs du taxi.

Le rachat des permis de taxi

Entre 1984 et 1987, le ministère des Transports du Québec a procédé au rachat de 1 006 permis de taxi dans l'agglomération de Montréal afin de « rentabiliser l'exploitation des taxis », de « hausser la qualité des services offerts » et d'« éviter la spéculation sur les permis »¹³. Cette vaste opération a été menée en partenariat avec la défunte Ligue des taxis de Montréal et a été entièrement financée par les propriétaires restants sur le marché par le biais d'une cotisation obligatoire de 1 000 \$ par année par propriétaire. Le coût total du plan de rachat s'élève à approximativement à 14 millions de dollars et a permis de réduire de 19,3 % le nombre de permis de taxis sur l'île de Montréal.

Même si le plan de rachat de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal avait pour but initial de retirer du marché 2 000 licences de ce type, le ministère a considéré l'opération comme un succès en se basant sur plusieurs indicateurs issus de statistiques

¹¹ Price Waterhouse, Office of Government services. *Analysis of Taxicab Deregulation and Re-Regulation*, International Taxicab Foundation, Washington D. C., November 1993, 19p.

¹² Teal, R. F. and M. Berglund. *The Impact of Taxicab Deregulation in the USA*, Journal of Transport Economics and Policies, Vol. 21, No. 1 (Jan., 1987), pp. 37-56.

¹³ TRUDEL, Michel. *Évaluation du plan de rachat de permis de taxi à Montréal*, Ministère des Transports du Québec, Nassau, octobre 1994, p.34.

comparatives prises en 1984 et en 1987. Selon l'évaluation du plan de rachat du gouvernement du Québec¹⁴, alors que le nombre de permis en vigueur était réduit de 17 % au moment de l'analyse, passant de 5 222 à 4 332, on assiste à une importante augmentation de 12 % pour ce qui est du nombre de courses par permis par an, qui passe de 5 503 à 6 154. On remarque que le nombre de courses par heure d'opération et le taux d'occupation des chauffeurs ont également augmenté. Par ailleurs, le revenu brut moyen par course a augmenté de 40 % alors que le revenu brut horaire moyen des chauffeurs a fait un bon de 51 %. Ces indicateurs démontrent clairement que le principal impact du plan de rachat est d'améliorer la condition des chauffeurs de taxis en leur fournissant des revenus supplémentaires dus à la baisse de l'offre sur le marché.

Cependant, des effets moins désirés du plan de rachat du ministère de Transports du Québec se sont également fait sentir¹⁵. Par exemple, les coûts fixes par permis par an ont augmentés de 33 % et de 51 % si l'on compte la participation au plan de rachat de chaque propriétaire restant sur le marché. Le temps d'attente moyen des clients a également augmenté de 6 %, soit 0,2 minute par course, et le nombre de places assises pour les passagers a diminué de 9 %, soit de 0,4 minute par course.

Nous pensons qu'un nouveau plan de rachat serait illusoire. En effet, l'augmentation du prix d'un permis de taxi, qui est passée de 10 000 \$ (1984) à plus de 200 000 \$ (2009) en l'espace de 25 ans, forcerait les propriétaires de taxis montréalais à investir vingt fois plus de fonds pour obtenir un résultat similaire au plan de rachat.

L'EFFICIENCE DE L'INDUSTRIE DU TAXI

Une meilleure application des lois et règlements concernant le transport rémunéré de personnes par voiture s'impose afin de mettre un frein à l'émergence de joueurs sans permis désireux de détourner à leur profit les bénéfices du transport réglementé.

¹⁴ TRUDEL, Michel. *Op. Cit.*, 142p.

¹⁵ *Idem.*

De plus, il est important de prévoir des incitatifs plus substantiels pour les taxis réguliers afin de favoriser leur transformation en taxis adaptés. La croissance du nombre de permis restreints pour le transport de personnes lourdement handicapées inquiète les détenteurs de permis réguliers. Ces derniers doivent cependant proposer un plan efficient pour répondre aux besoins de cette clientèle particulière en contrepartie d'un moratoire sur l'émission de permis restreints.

La concurrence déloyale

La *Loi concernant les services de transport par taxi* prévoit clairement, à l'article 4, que :

Pour offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, une personne doit y être autorisée par un permis de propriétaire de taxi.¹⁶

Certaines pratiques tolérées et notoirement connues vont en contradiction avec cette disposition. Parmi les doléances qui nous ont été exprimées, on compte les services privés des hôtels qui offrent à un client de bénéficier, moyennant un paiement, d'une voiture et d'un chauffeur pour le conduire du lieu de son arrivée à Montréal jusqu'à son lieu de séjour. Le même phénomène est signalé pour ce qui est du transport des patients vers et en provenance de certains hôpitaux montréalais, autrement que par ambulance. L'apparition de services de raccompagnement contre rémunération, par exemple à la sortie des bars ou des restaurants, est un autre phénomène décrié. Il faut également souligner la compétition directe de conducteurs qui ne possèdent pas de permis et qui offrent le même service qu'une auto taxi sans s'acquitter des droits et obligation en vigueur.

La Commission doit se pencher sur cette concurrence déloyale qui mine le moral et les revenus des gens de l'industrie et proposer des pistes de solution à cet effet. La section de l'inspection du BTR doit également augmenter les interventions visant ce type de fournisseurs et faire enquête sur les chauffeurs fautifs. Les ressources supplémentaires pour ce faire pourraient provenir, par exemple, d'une augmentation des amendes aux personnes et aux entreprises fautives. Nous croyons qu'une augmentation du coût de

¹⁶ Loi concernant les services de transport par taxi. *L.R.Q., c. S-6.01*, Article 4.

l'amende rattachée à ce type d'infraction pourrait permettre à la fois de prévenir la récurrence des fautes tout en augmentant les ressources disponibles pour mettre l'industrie du taxi à l'abri de la concurrence déloyale.

La diversification par le transport adapté

Face à la demande croissante de transport adapté pour les personnes lourdement handicapées, le ministère des Transports du Québec délivre fréquemment des permis restreints. Sur les 153 véhicules de taxi adaptés au transport de personnes en chaises roulantes motorisées dans la métropole, on compte actuellement 137 détenteurs de permis restreints contre 16 détenteurs de permis réguliers faisant ce type de déplacement¹⁷.

Le coût d'un permis régulier, un peu plus de 200 000 dollars, est nettement supérieur au coût d'un permis restreint, qui est de 1 000 \$ pour cinq ans selon le BTR. D'autre part, la Société de transport de Montréal (STM) garantit 75 % du volume négocié avec l'association de service en charge de ce type de service. Il s'agit donc d'un créneau dans lequel l'industrie du taxi a intérêt à développer une expertise solide afin d'étendre son essor, en même temps que celui du transport adapté pour les personnes en plus légère perte d'autonomie, compte tenu du vieillissement accéléré de la population.

FAVORISER L'AUGMENTATION DE LA DEMANDE DE TAXI

La relance de l'industrie du taxi à Montréal, passe inévitablement par une augmentation de la demande de taxi sur notre territoire. Cela doit être fait en concertation avec les différents intervenants en matière de planification de la mobilité des personnes au sein de notre ville. En effet, c'est en augmentant la demande de taxi que les gens de cette industrie pourront se sortir de la stagnation qu'ils rencontrent alors qu'ils se plaignent à raison que le Plan de transport de Montréal est trop silencieux à leur égard. **Une avenue intéressante serait le développement du taxi collectif, dont l'offre pourrait être décuplée, en partenariat avec la STM, pour en faire un réel levier**

¹⁷ Bureau de taxi et du remorquage de Montréal. *Une image de marque pour les taxis de Montréal*, Projet de planification triennale 2011-2013, 2010, p.21.

de transport collectif offert aux Montréalaises et aux Montréalais. Le transport adapté représente aussi une avenue importante de développement de l'industrie du taxi à Montréal. Un cadre de fonctionnement pourrait être défini, en partenariat avec la STM, pour favoriser l'évolution de nouveaux marchés.

La place du taxi dans la planification de la mobilité des personnes

L'Opposition officielle salue les initiatives mises de l'avant par l'administration dans le cadre du Plan de transport de Montréal tout en reconnaissant que cela est nettement insuffisant. Il reste encore beaucoup de travail à accomplir pour positionner ce secteur d'activité comme un joueur à part entière dans le cadre de la planification de la mobilité des personnes.

Pour ce faire, il faut penser au-delà de la hausse des tarifs des courses de taxi et du lanternon uniforme sur le toit des véhicules¹⁸. Il faut un examen sérieux de la place octroyée à l'industrie du taxi dans le déplacement des citoyens sur le territoire de l'agglomération.

Une telle étude devrait se faire en concertation avec tous les intervenants de l'industrie du taxi, soient le BTR, les associations de service, les associations de propriétaires de permis, les associations de chauffeurs et la STM. Les résultats d'une telle étude devraient être annexés au Plan de transport de Montréal.

Le taxi collectif

Il y a actuellement dix lignes de transport collectif par taxi qui desservent principalement l'ouest de l'île de Montréal¹⁹. Elles sont mises sur pied par la STM, en partenariat avec deux associations de service de taxi, lorsqu'une demande est faite par un arrondissement de Montréal, une ville reconstituée ou, plus rarement, une corporation, comme c'est le cas pour la ligne du Technoparc Montréal. Le service de taxi collectif est offert sur appel d'un ou plusieurs clients, qui sont ensuite conduits à destination d'une station de métro, d'un arrêt d'autobus ou d'une station de train. Le coût d'un voyage en

¹⁸ BARBE, Manon. *Op. Cit.*, p.3.

¹⁹ Société de transport de Montréal. *Transport collectif par taxi*, <http://www.stm.info/info/taxi.htm>, page visitée le 25 novembre 2010.

taxi collectif est couvert par un titre de transport régulier de la STM et celle-ci débourse entre 32,00 \$ et 34,00 \$ par heure de service à l'association de service, selon le responsable du taxi collectif à la STM.

L'opération des dix lignes de taxi collectif coûte environ 284 000 \$ par an à la STM²⁰, ce qui équivaut à l'investissement de la Ville de Sept-Îles pour son service de taxi collectif²¹. Nous pensons que l'industrie du taxi, la Ville de Montréal et la STM seraient gagnants en créant un partenariat durable entre le BTR et la STM afin de mettre sur pied des lignes de taxis collectifs dans l'agglomération.

Il faut généralement 25 passagers par heure de service en moyenne pour que la STM ouvre une ligne d'autobus, dont le coût est approximativement 100,00 \$ par heure d'opération, sans compter les coûts d'infrastructures, qui sont assumés à 75 % par le gouvernement du Québec. Les coûts pour la STM d'une ligne de taxi collectif varient, tel que mentionné plus haut, entre 32,00 \$ et 34,00 \$ par heure de service.

La Ville de New York vient d'initier un nouveau service appelé *Group ride vehicle pilot program* dont les modalités sont définies en annexe²². À Montréal, une telle mesure permettrait de bénéficier d'une forte hausse de la demande de transport collectif.

Favoriser le transport adapté des personnes en fauteuils roulants motorisés

La STM a pour mandat de prendre en charge le transport des personnes se déplaçant en fauteuils roulants motorisés sur l'île de Montréal. Pour répondre à cet important besoin, qui s'élève à un peu plus de deux millions de courses par an selon la STM, celle-ci fait affaire avec les associations de service qui assurent la coordination d'un minimum de 20 détenteurs de taxis adaptés, selon le responsable de la Société. Les contrats de transport adapté par taxi sont négociés de gré à gré entre les partenaires et, tel que mentionné plus haut, la STM garantit 75 % du volume négocié avec les récipiendaires des contrats.

²⁰ Bureau du taxi et du remorquage. *Document de présentation*, Commission mixte sur l'état de l'industrie du taxi à Montréal, octobre 2010, p.6.

²¹ *Idem.* p.6.

²² Voir annexe 1

Dans le but de développer les services de transport adapté par taxi à Montréal, la Commission aura à réfléchir sur les conditions requises, à savoir le minimum requis de 20 taxis pour soumissionner sur un contrat de la STM. Ce prérequis a été instauré, nous dit-on, pour répondre adéquatement à la demande de transport des personnes lourdement handicapées. Faut-il assouplir cette exigence? Peut-on penser que le prix des contrats octroyés par la Société baisserait s'il y avait accroissement du nombre d'intervenants aptes à répondre à l'appel?

La demande en termes de transport adapté va augmenter au courant des prochaines années à cause du vieillissement croissant de la population²³. Il semble important que la STM conçoive, conjointement avec le BTR, un cadre de fonctionnement visant à répondre à cette hausse de la demande de transport adapté, y compris pour des personnes avec de légères pertes d'autonomie. La planification nécessaire pour combler un tel besoin s'avère essentielle.

Présentement, les chauffeurs qui sont amenés à faire du transport adapté par taxi reçoivent une formation afin de bien remplir leur mission et doivent remplir des critères bien précis tels qu'un taux de ponctualité d'un minimum de 99,55 % et un dossier criminel vierge.

Il apparaît évident que la formation sur le transport adapté doit être jumelée à la formation initiale des chauffeurs de taxi, délivrée par le BTR. Ainsi, tous les chauffeurs de taxi seraient en mesure de pouvoir offrir le service de transport adapté moyennant l'accès à une voiture destinée à cet effet. Cela deviendra d'autant plus pertinent devant l'accroissement prévu de la demande pour ce type de déplacement.

LA GOUVERNANCE DE L'INDUSTRIE

La Commission aura à se pencher sur la question de la gouvernance au sein de l'industrie du taxi. Dans cette perspective, nous proposons à la Commission d'envisager

²³ GIRARD, Chantal. *Le vieillissement de la population : où et quand*, Ministère des affaires municipales, du Sport et des Loisirs, Québec, novembre 2003, p.11.

de dissocier la nécessaire fonction de réglementation de l'industrie de celle de son développement.

Dissocier réglementation et développement?

Il existe deux grandes fonctions régissant l'industrie du taxi soit la réglementation de ce secteur d'activité et son développement en partenariat avec les intervenants clés du transport des personnes.

D'une part, beaucoup de gens de l'industrie trouvent que l'application des règlements n'est pas assez sévère à l'endroit des pratiques déloyales. Ceci étant, du moins en matière de développement de l'industrie du taxi, le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), de qui relève le BTR, n'apparaît pas comme le lieu approprié de rattachement de l'industrie. La Commission aura à réfléchir à cette question et à la possible création d'une entité distincte ayant pour mission de planifier et de réaliser le développement de l'industrie du taxi, faisant office d'autorité en la matière dans le cadre prévu par les lois en vigueur.

Pour mieux favoriser la relance et l'essor du taxi, l'Opposition officielle croit que la Commission doit examiner la pertinence d'une entité distincte ayant pour mission de planifier le développement de l'industrie. Cette nouvelle organisation pourrait prendre diverses formes, telle celle d'une société para-municipale. Bien entendu, cette entité serait régie par un conseil d'administration décisionnel et imputable sur lequel pourraient siéger des représentants de l'administration et du public comme c'est le cas à la STM.

La représentation des gens de l'industrie

Pour mener à bien la relance de l'industrie du taxi de Montréal, il faut la participation active des représentants des chauffeurs, des propriétaires de permis, des associations de service et autres concernés.

Présentement, le lieu de rencontre de tous les intervenants est la Table de concertation de l'industrie du taxi de Montréal (TCITM). Cet organe consultatif du BTR sert à « favoriser la concertation entre les principaux intervenants de l'industrie du taxi et les

organismes gouvernementaux en ce qui a trait aux diverses pratiques prévalant dans l'industrie »²⁴ et à « faire des recommandations à la Ville de Montréal sur des mesures destinées à l'encadrement et au développement de l'industrie du taxi ainsi qu'à l'amélioration de la qualité des services. »²⁵ De nouvelles règles concernant la représentativité des gens de l'industrie doivent être examinées par la Commission.

Nous considérons qu'une nouvelle entité ayant pour objectif le développement du taxi à Montréal bénéficierait d'une représentativité accrue dans le cadre décisionnel d'un fonctionnement plus formel. Plusieurs modes de fonctionnement de regroupements régissant des travailleurs autonomes d'une même industrie existent et pourraient inspirer la Commission.

Quoi qu'il en soit, l'industrie a besoin d'un conseil d'administration représentatif qui puisse légitimement prendre des décisions, mener des négociations et conclure des ententes avec différents partenaires.

²⁴ Bureau du taxi et du remorquage de Montréal. *Pour y voir plus clair dans l'industrie du taxi*, Le journal du taxi, Montréal, Automne 2010, p.12.

²⁵ *Idem.* p.12.

CONCLUSION

Nous concluons la présente en vous réitérant l'importance que nous accordons aux travaux de cette Commission mixte sur l'état de l'industrie du taxi à Montréal.

Pour nous, loin d'être la fin de la réflexion collective, la publication du rapport de vos recommandations peut devenir le début d'un temps nouveau pour une industrie et les gens qui la composent, qui font office d'ambassadeurs pour leur ville.

ANNEXE 1

PASSENGER INFORMATION | Group Ride Vehicles

What is a Group Ride Vehicle

The Taxi and Limousine Commission (TLC) has begun a new service we call the Group Ride Vehicle Pilot Program. A Group Ride Vehicle is a new type of transportation service that we are trying out in neighborhoods where transportation options are limited. Here's what you need to know:

- There is no set route. Instead, the vehicle will travel within a service area that is similar, in some instances, to the area that may have been served by a bus eliminated by the MTA.
- You can be dropped-off anywhere within the service area as long as you and the driver agree. You can only be picked up at a designated stop.
- The fare will be \$2. There are no free transfers between Group Ride Vehicles and the bus and subway.
- Group Ride Vehicles will operate on a set schedule; they are not 24-hours.
- Private transportation companies are running their own vehicles, licensed by TLC, in each service area.

Where can I take a Group Ride Vehicle?

You can take a Group Ride Vehicle to any destination within their service areas. Here is a list of the service areas along with a map of the stops:

- Former B71 - serving Red Hook, Park Slope, Prospect Heights and Crown Heights ([map](#))
- Former B39 - serving the Williamsburg waterfront, Lower East Side and Union Square ([map](#))
- Former B23 - serving Flatbush, Ditmas Park, Kensington and Borough Park ([map](#))
- Former Q74 - serving Queens College and Kew Gardens ([map](#))
- Former Q79 - serving Little Neck, Glen Oaks, Bellerose and Floral Park ([map](#))

What are the hours of operation? Who are the operators?

Each operator will have their own hours of operation for their service area.

- Former B 71 – operated by **Brooklyn Van Lines** (718-676-0504) and is in service between **6a.m. and 10p.m. 7 days a week.**
- Former B 39 – operated by **City Link Van & Bus Transportation** (718-723-7269) and is in service between **6a.m. and 10p.m. on weekdays and 6a.m. and 1a.m. on weekends.**
- Former B 23 – operated by **Sunset Service Transportation, Inc.** and is in service between **6a.m. and 10p.m. 7 days a week.**
- Former Q 74 – operated by **Community Transportation Systems** (718-297-0710) and is in service between **6a.m. and 10p.m. on weekdays and 6a.m. and 8p.m. on weekends.**
- Former Q 79 – operated by **Alpha Van Lines** (516-792-6751) and is in service between **6a.m. and 8p.m. on weekdays and 8a.m. and 6p.m. on weekends.**

How do I know I am taking a licensed Group Ride Vehicle?

All drivers, vehicles and companies that operate a Group Ride Vehicle must be licensed by the TLC. All drivers must carry a TLC license that will be on display inside the vehicles. Vehicles will have official markings, which include a decal and the words "GROUP RIDE VEHICLE," printed on the exterior of the vehicle. Each designated stop will have information on the private transportation company that picks up in that area.

- Check out what the driver's TLC license looks like [click here](#)
- Check out what a licensed Group Ride Vehicle looks like on the outside - [click here](#)
- Check out a sample of the signage that will be posted at each stop- [click here](#)

How do I file a complaint or a compliment?

If you have an issue about this new service, you can let us know by calling 311 or choosing one of the following: [complaint](#), [suggestion](#) or [compliment](#).

Source : Site internet de New York City, New York City Taxi & Limousine Commission, http://www.nyc.gov/html/tlc/html/passenger/group_ride_vehicles.shtml, page consultée le 29 novembre 2010.