**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 de l'Association Libanaise des Travailleurs de Taxi (ALTT)

02 décembre 2010

TABLE DES MATIÈRES

1-		Introduction
2-	Problèmes principaux de l'industrie vue par la ALTT	
a)	Présentation des propriétaires et chauffeurs	
b)	bureau de taxi	
c)	le marché du transport adapté	
3-	Solutions prônées par l'ALTT	
a)	Créer une permanence de représentation	
b)	Changer le mandat du bureau de taxi	
c)	Accepter les représentant des Propriétaires sur la table de développement économique de la ville	
d)	Permis restreints, moratoire sur l'émission de ces permis	
4-		Conclusion

1- INTRODUCTION

L'Association Libanaise des Travailleurs de Taxi est fier de saisir cette occasion afin de vous faire part de sa perception des problèmes et solutions possible pour l'amélioration de la collaboration entre la ville et l'industrie de taxi, pour un meilleur service à la population.

Le regroupement réunit environ 250 membres, entre chauffeurs et propriétaires mais la plupart sont des propriétaires artisans, sur une base d'adhésion volontaire.

Suite à la fermeture des ligues de taxi, et l'impossibilité de la création d'une association qui regroupe les chauffeurs et les propriétaires, plusieurs Associations ethniques on vu le jour comme le ALTT, L'association Haïtienne, l'association iranienne...etc. Et tout cela est causé par une non représentativité de l'industrie dans les décisions de la ville ou le gouvernement.

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

.

2- PRESENTATION DES PROBLÈMES DE L'INDUSTRIE

À notre point de vu, les problèmes majeurs dans cette industrie sont :

a) **Le manque de représentation pour les propriétaires et les chauffeurs**

Après l'essai du gouvernement du Québec à fermé les ligues de taxi qui représentaient les propriétaires uniquement, par bâillonnement, et créé à sa place une Association professionnelle qui regroupe les chauffeurs et les propriétaires, il a compris qu'une association de ce genre n'est pas possible et il l'a fermé, sauf qu'il n'ya pas eu de remplacement des liges, ni une associations qui va représenter les chauffeurs.

Pourquoi, ce n'est pas possible ? Car le propriétaire c'est lui qui doit investir à long terme, sauf que le chauffeur est un locataire à court. Donc on ne peut pas inclure un employeur et un employé dans une même association. .

Donc le manque de représentation dans cette industrie, a affecté beaucoup :

- les investisseurs : qui devraient investir de l'argent sans pouvoir présenter leur point de vu ou même des solutions moins chères.
- les chauffeurs : qui devraient accepter tous les règlements des fois non logique, sans pouvoir présenter leur point de vue ou de présenter des solutions plus normales.

b) Le Bureau de taxi

Le bureau de taxi dans son mandat d'administration : de renouvellement de permis et de gérance administrative, à notre opinion il a fait un très bon travail.

Par contre dans son mandat;

- de table de concertation
- de réglementation
- et inspection sur la route

À notre opinion c'est le manque de représentation des propriétaires et des chauffeurs qui est le gros problème.

- Table de concertation :

La constitution des tables de concertation n'a pas de norme démocratique pour la présence des intervenants, et manque de représentation de la base, ce qui entraîne des décisions prises par les intermédiaires (compagnie de taxi à but lucratif) parfois lointaine de la réalité de l'industrie. Et ceci entraîne un contrôle total de la table par les intermédiaires.

- Réglementation :

Toujours manque de représentation de la base, car la réglementation les affecte la base avant tout le monde, comme exemple :

Un artisan de taxi doit laver sa voiture chaque jour le soir et la mettre dans le garage pour qu'elle soit sèche le matin et pouvoir donner un service agréable à la clientèle spécialement en hiver, il nous sorte une publicité (livreur de pizza) qui est un grand panneau fixe sur le toit de la voiture qui élimine totalement la visibilité du dôme de taxi qui est visiblement non proportionnel. Avant tout on est des gens de service et à notre opinion il faux qu'on publie notre service principale. Donc si on était consulté on aurait contribué à une décision beaucoup plus

acceptable par l'industrie et les clients (on aurait pu faire des statistiques avec la collaboration de nos clients réguliers par exemple.)

D'ailleurs, le résultat paraît très bien que la plupart des propriétaires artisans refuse ce genre de publicité. Et les compagnies de publicité essaient d'instaurer une publicité intérieure.

- **Les inspections sur la route :**

Ce qu'on constate sur le terrain, que le comportement des inspecteurs envers les chauffeurs sur la route est très désagréable :

Nous avons vu des chauffeurs arrêtés devants l'adresse d'un client qui tombe, un arrêt d'autobus, ou en double, et qui se voit recevoir un billet de contravention. Pourtant les règlements de la ville et la loi sur le transport nous oblige à débarquer le client en toute sécurité le plus proche possible de son adresse ;

En contre partie si on décide de s'éloigner de l'adresse pour une place permise (et qui sont très rares) on se voit aussi payer des contraventions après une plainte de ce client. Toujours pas d'information de la base.

Par contre les transporteurs illégaux qui affichent dans le journal ou sur internet leur publicité sont toujours au large, chaque trois mois on nous annonce un ou deux transporteur illégaux arrêtés mais ce n'est pas suffisant. Même on peu dire que la base peut collaborer à régler ce problème.

La même chose pour les hôtels, le cas de l'hôtel Reine Elizabeth n'est pas nouveau, il date de plusieurs années mais il fallait qu'on attende trop longtemps. En tout cas il n'est pas le seul, car tous les hôtels dans le centre ville sont dans cette situation, même la plus part sont payé par les intermédiaires (qui sont à but lucratif) pour faire un certain monopole dans ce marché.

c) **Le marché du transport adapté**

À notre opinion, le système instauré présentement est le gros problème de l'industrie :

1- Transport adapté régulier :

Toujours avec le manque de collaboration avec les artisans dans les décisions ou consultation, le bureau de taxi, la STM et la commission du transport sont mal informés des problèmes de l'industrie.

Dans le temps les intermédiaires, rappelons le qu'ils sont des compagnies à but lucratifs, soumissionnaient avec des escomptes allant à 15% pour monopoliser le marché, mais c'était toujours les artisans qui payaient ces escomptes.

Ce qui a entraîné un refus des artisans d'offrir ce service à bas prix et un manque de service à la clientèle. On trouvait même des intermédiaires qui offraient ce service avec des voitures ou autobus privés.

Après plusieurs plaintes des usagés, la STM était obligé à distribuer les appels à tout intermédiaire qui veulent offrir ce service, c'est comme si c'est l'intermédiaire qui offre le service et non pas l'artisan. Par contre les escomptes étaient toujours en place et en plus la politique de meilleurs payeur aura le travail était instauré dans quelques compagnie de service (le chauffeur qui paye plus pour le répartiteur aura la bonne partie du gâteau);

En plus ces intermédiaires on négocié avec la STM un système de bonis qui est le suivant :

Si l'artisan sert son 1^{er} client à temps, l'intermédiaire reçoit un boni.

Par contre si cet artisan sert son 1^{er} client en retard, ce même artisan doit payer une amende à la STM. C'est l'équité de la STM.

Un exemple de cette belle équité, la Coopérative de Montréal, qui est un intermédiaire à but non lucratif, créé par les artisans eux même, possède plus de 250 membres, elle reçoit moins que la moitié d'appel d'un autre intermédiaire à but lucratif qui a plus que la moitié de membres.

Donc le résultat restait toujours un refus des artisans d'offrir ce service dans ces conditions.

Ces intermédiaires on étaient plus loin et informent tout les intervenants municipaux et gouvernementaux que l'industrie de taxi ne veut pas faire ce genre de transport et demande d'instaurer les permis restreints.

Mais personne des artisans a eu la chance de présenter son point de vue et expliqué que le système du transport adapté est donné aux compagnies de taxi qui en profitent en blâmant les artisans.

2- Transport adapté par van adapté :

Le plus pire dans cette situation c'est les permis restreints

La STM pour couper dans ces dépenses, a voulu transférer le transport des personnes avec fauteuil roulant servi avec leur autobus (qui coutaient dans le temps plus de 170\$/heure) à des taxis adaptés dont le gouvernement du Québec était prêt à subventionner l'adaptation (d'environ 20.000\$) sous condition que les artisans achètent des nouvelle vans. BEAUCOUP d'artisans se sont présentés pour ce service et ont demandés des applications (on peut vérifier les demandes faite pour avoir des applications et conditions), en pensant qu'on va avoir la possibilité d'avoir directement des contrat avec la STM sans passer par les intermédiaires et avoir l'heure juste.

Hors, les artisans se voient la porte claquer sur leur face avec la réponse de la STM qu'on ne fait pas affaire avec vous et on ne peut pas vous garantir un certain revenu, on fait affaire avec les intermédiaires arrangez vous avec.

Pour nous c'était comme que l'industrie est livré aux compagnies privés, on se demandait pourquoi??.... et jusqu'à date on ne sait pas la réponse.

Pourtant les autobus de la STM étaient équipés par un système de répartition informatisé, on n'a jamais compris c'est quoi qui dérange la STM d'installer ce système dans les vans adaptés des artisans et travailler directement avec eux, est-ce qu'on se sauve des responsabilités ou on est en création d'un système d'enveloppe brun???....

Donc naturellement avec ces conditions :

*- On demande aux artisans de faire un gros investissement (achat d'un van entre 25 et 35 milles de dollars pour 5 ans, le van ne durera pas plus que ça)

*- Pas de garantie de revenu, pourtant un van adapté va perdre une grande partie du marché (commercial, touriste, affaire et beaucoup de personne âgé qui ont peur d'utiliser ces van ils ne se sentent pas en sécurité).

*- On doit se soumettre aux conditions lamentables des intermédiaires qui eux voient ce service comme source de revenu mais les artisans le voient comme service à la clientèle en besoin d'aide.

*- Lorsqu'on voit qu'un appel de 20\$ est faisable dans 30 minute avec un taxi régulier, mais avec un van adapté ça prendra de 45minutes à 1

heure (le temps d'embarquement et de débarquement n'est pas payé, et en sachant qu'au bout d'un an le van perd toute sa garantie, elle consomme plus de gaz et coûte plus chère de maintenance) donc si pas de garantie de revenu on travaille à perte.

Les artisans ont refusés d'appliquer, les seules qui ont appliqués sont ceux qui ont eus un contrat de 5 ans à l'aéroport de Montréal (16 permis), et cela prouve qu'avec un contrat direct et une garantie de revenu tout est possible.

Toujours faute de représentation, les artisans se trouvent dépourvus de cette partie du marché, car les intermédiaires mal informent tous les intervenants que l'industrie de taxi refuse ce genre de service (mais personne parle des conditions).

La commission de transport instaure les permis restreints pour obliger les artisans à offrir ce service, mais elle ne savait pas qu'elle livrait le sort des artisans et usagés aux intermédiaires qui eux ne voyaient que l'argent.

Les propriétaires de ces permis restreints :

- Étaient obligés à investir entre 25 et 35 Mille dollars.
- Étaient obligés à offrir ce service régulièrement et doit travaillé lui-même.
- N'avaient pas le droit de servir autre que leur marché

Le système commence et les 1^{ers} qui avaient eu ces permis étaient soit des propriétaires des compagnies d'intermédiaires (c'est comme s'ils avaient la garantie que ce système sera instauré), ou des propriétaires qui avaient déjà des permis réguliers et quelques chauffeurs.

Ça n'a pas pris beaucoup de temps que les plaintes commencent à rentrer à la commission de transport et au ministère, car les propriétaires travaillaient à perte, et les intermédiaires propriétaires de ces permis ne pouvaient pas travailler.

Pour essayer d'encadrer le système, il y a eu de changement des règlements, soit dans la loi soit dans les règlements du bureau de taxi comme :

- 1- l'obligation à être membre d'un intermédiaire
- 2- Division des contrats de transport adapté en contrat transport adapté régulier, et contrat transport adapté restreint.
- 3- Obligation d'avoir un contrat intermédiaire restreint Minimum 25 vans adaptés (pour mieux contrôler et monopoliser le marché)
- 4- et d'avoir la possibilité de louer le véhicule.

Et là le monopole total de cette partie de l'industrie commence :

- 1- L'intermédiaire a le monopole des contrats
- 2- Il a le monopole de la distribution
- 3- Il a le monopole des voitures

Avec ce monopole créé, les intermédiaires qui offraient ce service ont mis un nouveau plan de monopolisation, c'est de ramasser l'argent destiné aux chauffeurs.

Donc, avec leur contrôle, ils faisaient pression sur les propriétaires de permis restreints :

On ne distribuait pas équitablement les appels, donc les artisans se trouvent dans l'obligation de payer des escomptes phénoménaux (entre 10% et 45%) pour survivre. Jusqu'à la proposition de location des vans adaptés ou les permis attachés, par ces mêmes intermédiaires, en contre partie d'une somme de 200 ou 300 dollars par semaine. Donc celui qui a eu le permis restreint se voit dans l'obligation de déléguer la gestion de ce permis à l'intermédiaire, puisque l'argent qu'il va faire sans travailler, c'est le même qu'il faisait avec plus de 70 heures de travail.

Pour lui l'intermédiaire, avec le contrôle du permis il a le monopole total de l'industrie :

Il emploie un chauffeur non expérimenté à un salaire 500 ou 600/semaine, la van, le permis et le gaz lui coûtent par semaine environ 1000, mais il fait un chiffre d'affaire de milliers de dollars car c'est lui qui répartit les appels, donc on peut s'imaginer combien cet intermédiaire fait de l'argent et la STM nous dit qu'il y a 26 millions de dollars qui s'en vont à l'industrie?????????????

Présentement on ne voit plus des demandes de permis restreints par un propriétaire, mais par des compagnies et en grand nombre, et nous les artisans on n'a pas un mot à dire car pour la commission de transport, la STM, et le bureau de taxi, nous les artisans ne veulent pas offrir ce service, par contre personne parle des conditions.

De la manière qu'on voit que ce système fonctionne : des faux représentants de l'industrie, des contrats octroyés sans aucune égalité, et des règlements instaurés pour l'avantage des intermédiaires à but lucratifs aux désavantages des artisans qui sont la main de cet industrie. On pense qu'il y a un complot de monopoliser cet industrie et la livrer aux compagnies privées (donc privatiser cette industrie) pourtant le transport adapté devrait être un service public non??????

4- SOLUTIONS PRONÉES PAR L'ALTT

a) REPRESENTATION

Aider le Regroupement des propriétaires de Taxi de Montréal (RPTM) à être le seul représentant des artisans, en lui donnant les moyens financiers et administratifs. Avec une cotisation obligatoire fixe par année il peut bien remplir ses fonctions spécialement qu'il est déjà crée en compagnie à but non lucratif suivant la loi du Québec.

Aider les chauffeurs à avoir leur propre représentant, puisqu'ils ont refusés la T.A.Q. affilié au syndicat, pourquoi ne pas les aider à avoir une association à but non lucratif, qui va mieux les représenter.

b) BUREAU DE TAXI

Division du bureau de taxi de la spvm,

Mettre des normes démocratiques pour la représentation sur les tables de concertations (Table des règlements, tables du transport adapté, table des postes d'attentes, et table sur la sécurité) ce n'est pas acceptable qu'une seule personne doit décider qui doit être présent sur une table et sortir des règlements sans que la base de l'industrie soit consulté ni avoir le droit de donner son point de vue dans des différentes décisions opérationnelles ou financières, des tables bien balancées.

Plus de concentration sur le Contrôle du transport illégale et l'éliminer.

Code disciplinaire pour les inspecteurs et possibilité aux chauffeurs d'un recours contre un inspecteur fautif.

Plus d'inspecteurs des communautés ethniques spécialement qui proviennent de l'industrie et qui connaissent les problèmes de la base.

S'impliquer plus dans les cours de formation en collaborant avec les artisans et leurs problèmes avec les nouveaux chauffeurs.

Se baser sur des études avec les artisans pour ouverture ou fermeture de postes d'attentes.

c) ACCEPTATION DES REPRESENTANTS DES ARTISANS SUR LA TABLE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE MONTREAL.

Une ville sans Taxi, c'est une maison sans électricité :

Un professionnel de Taxi, c'est l'ambassadeur (le nom que la ville nous donne) qui est le 1^{er} contact avec les touristes, c'est lui qui doit donné la

première image de marque pour notre ville, c'est lui le professionnel du transport qui doit utiliser ses connaissances des rues et adresses de la ville pour les offrir aux gens d'affaires et la clientèle résidentielle, c'est lui l'accompagnateur qui doit donner l'aide à une personne handicapée physique pour faire son voyage en sécurité, c'est lui le psychologue pour aider les personnes handicapées mentales à faire leur voyage en toute sécurité, c'est lui qui doit être le père des enfants qu'il conduit à leur école (le service écolier), et des fois il doit être l'ami d'un client qui cherche de l'aide dans une situation difficile, c'est lui l'investisseur qui doit mettre de l'argent et du temps pour offrir le service que notre ville doit être fier, etc.....

Pensez-vous que le regroupement de ces chauffeurs ambassadeurs investisseurs doit être présent sur la table du développement économique de Montréal???????

d) PERMIS RESTREINTS, MORATOIRE SUR L'ÉMISSION DE CES PERMIS

On propose un moratoire sur les permis restreints, et une restructuration du système de transport adapté avec les artisans direct, on est sûr qu'on a des propositions intéressantes qui seront accueillies par la clientèle et la STM et le plus important c'est des solutions qui offrent plein d'économie à la ville.

5- CONCLUSION

Nous vous remercions de nous avoir donné la chance à éclaircir notre point de vu des problèmes globaux de l'industrie et les pistes de solutions possibles.

En espérant qu'on s'est bien expliquer, on est à votre disposition pour des rencontres ou informations manquantes.

Veillez, Mesdames et messieurs les commissaires, acceptés nos salutations les meilleurs.