



**CONSULTATION SUR LA SÉCURITÉ DES CHAUFFEURS DETAXI ET
LES SERVICE DE TRANSPORT DE MONTRÉAL**

**MÉMOIRE DU REGROUPEMENT DES PROPRIÉTAIRES ET DES
CHAUFFEURS DE TAXI DE MONTRÉAL
RPCTM**

12 MAI 2014

TABLE DES MATIÈRES

But du RPCTM

I. Introduction

II. La Sécurité des artisans de taxi et ses différentes sections :

II.a- Sécurité physique

II.b- Sécurité morale

II.c- Sécurité de la liberté de gérance de notre profession

II.d- Sécurité financière.

III. La sécurité des usagers dans les taxi de Montréal

IV. Les Solutions prônées par le RPCTM

V. Conclusion

Annexe 1: Fatigue au volant

Annexe 2: Étude sur le coût du taxi présentée au Comité de Transport Adapté au BTR
- 27 février 2013

Annexe 3: Mémoire présenté à la commission du transport - automne 2011

BUT

Le RPCTM (Regroupement des Propriétaires et Chauffeurs de Taxi de Montréal) est un organisme à but non lucratif qui représente les propriétaires et les chauffeurs de Montréal. Constitué de plus de 2000 membres sur une base d'adhésion volontaire, son but principal est de défendre les intérêts de tous les propriétaires et les chauffeurs de taxis de Montréal.

Le RPCTM remercie la ville de lui donner l'opportunité de statuer sur la sécurité des artisans du taxi, dans l'exercice de leurs fonctions, et de celle de leurs passagers.

Introduction

Mesdames, Messieurs les Commissaires!

Nous le savons tous déjà, le service de transport public par taxi joue un rôle très important et même indispensable dans l'industrie du transport au Québec. Cependant, à bien des égards, les travailleurs et travailleuses du Taxi peuvent être considérés comme des parents pauvres ou des « partenaires de seconde importance » dans cette industrie. D'abord, quand on jette un regard rétrospectif sur les fondements mêmes de la réglementation du taxi, nous constatons que les principes qui ont guidé les autorités à mettre de l'ordre dans la profession et les objectifs poursuivis quant à la réglementation de ce secteur, concernent le public, le consommateur et l'exploitant.

La sécurité des chauffeurs de taxi de Montréal est un sujet préoccupant pour les autorités à cause de nombreuses agressions, dont ils ont été victimes au cours des années.

Plusieurs options sont envisagées, parmi lesquelles, les autorités municipales travaillent sur les 3 options les plus utilisées dans les grandes villes nord-américaines; notamment l'installation dans les voitures de taxi, les caméras, le grillage séparateur entre le chauffeur et le client et le bouton panic.

Parmi les autres options qui ne sont pas mentionnées dans le cadre de la sécurité physique. Nous avons élaboré dans cet ouvrage d'autres formes de sécurité qui nous

manque et qui causent autant de victimes sur les chauffeurs et les propriétaires de taxi de l'île de Montréal, et leurs clients.

Nous élaborons sur les différentes sortes de sécurité :

- Sécurité physique
- Sécurité morale
- Sécurité de la liberté de gérance de notre profession
- Sécurité financière.

II. La Sécurité des artisans de taxi et ses différentes sections

Mesdames et messieurs les commissaires, on se voit dans l'obligation de réexpliquer la situation réelle de notre industrie et reconfirmer que les fonctionnaires qui dirigent cette industrie sont trop loin de la réalité.

Si le gouvernement du Québec et les élus de la ville de Montréal se sont penchés sur la situation de notre industrie depuis 2010, et ont accepté de donner le mandat au bureau de taxi pour le développement de l'industrie, c'est parce qu'ils étaient convaincus que notre industrie est malade et a besoin d'une urgente aide, pour stabiliser le revenu des artisans et réorganiser cette industrie.

Malheureusement, ce qu'on a constaté avec le projet présenté par le BTM, c'est plus de surcharge financière sur le dos des propriétaires et des chauffeurs de taxi.

La manière qu'on procèdera pour l'explication de nos revendications, on reliera le projet proposé par le BTM avec les faits de la vie réelle des artisans de taxi et les conditions lamentables de notre industrie.

II.a) Sécurité physique :

L'artisan du taxi est toujours seul dans sa voiture, et Dieu seul sait combien est important la présence d'une preuve pour celui qui va juger les plaintes contre ce dernier. Tandis que fort souvent, les clients sont accompagnés lors d'une agression physique sur un chauffeur.

L'une des propositions du bureau de taxi est l'installation obligatoire de la caméra dans les voitures taxi.

Même s'il est important d'avoir une preuve irréfutable qui relatara exactement les faits, la vie privée des artisans de taxi est mise en danger.

Élaborons d'abord sur les avantages et les inconvénients que représentent l'option de la caméra et le grillage séparateur.

II.a.1) L'installation de la caméra

Les Avantages :

- * L'installation de la caméra est accessible peu importe la grandeur de la voiture.
- * Installation facile d'une voiture à une autre dans le cas de changement de voiture
- * Bon résultat dans certaines villes nord-américaines

Les Inconvénients :

- * Le chauffeur est vivement exposé aux armes blanches.
- * La présence de la caméra aura peu effet pour les agresseurs qui sont sous l'influence de la drogue ou d'autre stimulant du même genre.
- * L'installation de la caméra pourrait porter atteinte à la vie privée du chauffeur de taxi et celle des clients.

II.a.2) L'installation du grillage séparateur

Les Avantages :

- * Meilleure protection contre les armes blanches
- * Plus d'effet pour les agresseurs qui sont sous l'influence de la drogue ou d'autre stimulant du même genre.

Les Inconvénients :

- * L'installation du grillage séparateur pourrait être inaccessible dépendamment de la grandeur de la voiture.
- * Installations plus difficile d'une voiture à une autre dans le cas de changement de voiture

II.a.3) L'installation d'un bouton panic

Les Avantages :

- * L'installation d'un bouton de panic est accessible peu importe la grandeur de la voiture.
- * L'installation facile d'une voiture à une autre dans le cas de changement de voiture

Les Inconvénients :

- * Projet pilote

II.b) Sécurité morale

Imaginez à quoi le chauffeur de taxi doit faire face tout au long de son quart de travail :

Trouver une place sur les postes d'attente, (exemple au plateau mont-royal), il n'y a que 3 postes de taxi, mais l'arrondissement a donné la priorité aux voitures libre-service pour stationner n'importe où (comme CAR2GO et Commune auto).

Sur la simple présence d'un policier ou un inspecteur du BTM, le chauffeur doit fuir les lieux. Car ils ont toujours quelques choses à lui reprocher. (Dernièrement, il y a eu

plusieurs plaintes qui prouvent que les inspecteurs du BTM sont mal formés, ou ils ont pris certaines décisions dans le but de déranger les chauffeurs de taxi en leur faisant perdre du temps sur les postes pour des raisons inexistantes ou simplement non valables :

Exemple : un chauffeur de taxi attend son client devant l'entrée d'un immeuble, sa valise est dans la voiture, le client monte à son bureau pour chercher un document, le lanternon et le compteur ne sont pas allumés se voit perdre son temps et le temps de son client, comme quoi il offre un service de limousine.

- Subir le déversement des clients fâchés ou qui sont sur l'effet de l'alcool.
- Essayer de trouver le chemin le plus court et le plus rapide dans cette ville de congestion pour un meilleur service à la clientèle, ce qui n'est pas évident.
- Lorsqu'on va payer notre permis au BTM une fois par année, on doit attendre des heures, car il y a un seul guichet ouvert pour les taxis et 4 autres pour la clientèle de la SAAQ (la moyenne en mars 2014 était de 3h 40min de perte de temps pour payer la cotisation annuelle).

Au lieu d'une concertation entre les chauffeurs et les inspecteurs du BTM pour contrer le transport illégal, on se voit payer des employés pour nuire au travail des professionnels et laisser les illégaux servir notre clientèle sans aucune sanction.

Résultat l'**insécurité financière**, perte de temps et conditions de travail inacceptables.

II.c) Sécurité de la liberté de gérance de notre profession:

II.c.1) Obligation d'installation des systèmes de répartition dans les voitures.

Est-ce que c'est une proposition de sécurité, ou une demande des intermédiaires en service camouflée ?

Depuis des années des intermédiaires en services essaient d'obliger les artisans de taxi d'être des membres chez eux, et de leur faire payer des cotisations phénoménales, même s'il n'y a pas assez d'appels pour rentabiliser leur profession.

Plusieurs artisans de taxi travaillent comme indépendant pour éviter de payer ces cotisations exorbitantes causées par la surenchère pour s'accaparer des postes d'attentes privés. (Exemples : la gare centrale, la STM, la plus part des hôtels, les centres d'achats etc.)

En obligeant les artisans à installer des systèmes de répartitions par GPS reliés à des centrales, on oblige indirectement les indépendants à être membres des intermédiaires en services et de leurs faire payer des cotisations et des frais de tablettes etc.

Encore une **Insécurité financière**

II.c.2) Obligation d'accepter des cartes de crédit et de débit.

Comme pour toutes les autres avancées technologiques que vous nous proposez, nous ne pouvons être contre le progrès de la vertu, mais comprenez nous, nous n'avons pas les moyens financiers d'absorber des coûts supplémentaires.

II.c.3) Cours de formation obligatoire sur la sécurité.

Messieurs et dames les commissaires, depuis 2010 cette industrie est considérée comme industrie professionnelle, et chaque chauffeur est obligé à faire une journée d'information par année, pour pouvoir renouveler son permis de travail taxi. Il doit dépenser 25\$ et perdre une journée de travail irrécupérable.

L'industrie n'est pas contre le professionnalisme, mais elle ne peut pas absorber le coût que cela engendre, 25\$ plus le manque à gagner irrécupérable d'une journée.

La journée moyenne de travail pour un chauffeur de taxi est de 14 à 16 heures par jour, minimum 6 jours par semaine, (confirmé dernièrement avec une étude du centre de recherche de l'université de Montréal) de même avec ces heures de travail, le

chauffeur n'arrive pas à faire le salaire minimum par heure après ses dépenses. D'où voulez-vous qu'il récupère sa perte de revenu de la journée de formation?

Par contre, dans presque la totalité des professions existantes, ce sont les professionnels, par l'intermédiaire de leur ordre ou leur représentant, qui demandent les différents volets de leurs séances d'informations annuelles et sont payés pour assister à ces séances, dans le but du meilleur service à la population.

Dans notre profession, le seul organisme qui représente les artisans (Le RPCTM) n'a même pas une considération particulière au moins de la part de la ville de Montréal dans ce dossier.

De même, est ce qu'on a des données qui prouvent que les chauffeurs de taxi ne gèrent pas leur sécurité d'une bonne manière?

C'est une autre obligation qui ramène de nouveau, sur la table, l'**Insécurité financière**.

II.d) Sécurité Financière :

On sait que ça va irriter des oreilles frileuses, mais pour arriver à nos demandes, il faut bien faire la mise en contexte qui va justifier notre recommandation.

Imaginer, Mesdames et Messieurs les commissaires, que l'artisan après une longue journée de travail de 14 à 16 heures, et après les dépenses, va rentrer avec un revenu moins que 100 \$ et sans aucun avantage social.

Donc vous comprenez la nécessité du développement économique, dont le BTM a fait son cheval de bataille, et c'est pourquoi, que les artisans sont dans l'impossibilité de faire face à toutes ses avancés technologiques.

Le BTM propose la publicité à l'intérieur de la voiture, comme nous avons mentionnés plus haut, nous n'avons pas les moyens financiers pour couvrir ces nouvelles dépenses.

On serait d'accord, si les retombées économiques retourneront aux artisans.

III. La sécurité des usagers dans les taxis de Montréal

La sécurité des usagers pour le RPCTM est primordiale. On ne peut, en aucun temps, délaissier des propositions pour l'amélioration de la sécurité de nos clients sans les étudier et les appliquer.

Or, dans l'industrie de transport, il y en a déjà plusieurs cadres professionnels qui ont établi des normes à respecter, malheureusement dans notre industrie, ces normes n'existent pas.

Les chauffeurs de taxi conduisent une machine qui peut être un danger public si elle n'est pas bien utilisée, exactement comme les chauffeurs de camion.

Or, après réglementation on a diminué les heures de travail autorisées pour les chauffeurs de camions à 12 heures par jour, pour des raisons de sécurité publique, et on a subventionné leur industrie à 85%.

Que pensez-vous d'un chauffeur de taxi qui travaille de 14 à 16 heures par jour :

- N'est-il pas un danger public?
- Ne devrait-on pas l'aider à travailler moins d'heures pour faire son travail d'une manière la plus sécuritaire possible?
- Lors de sa fatigue au volant, quel genre de service à la clientèle va-t-il offrir aux usagés? (la fatigue au volant est responsable d'un décès sur cinq, suivant la SAAQ le 18 octobre 2010, annexe 1)
- les longues heures assis dans sa voiture en attente d'un client, et en voyant les illégaux ramasser des clients partout dans la ville, n'affecteront pas son stress moral qui peut être un danger envers ses clients?
- Lorsqu'il voit le gouvernement du Québec et la ville de Montréal distribuaient des subventions aux différentes sections du cocktail du transport proposé, et ce cocktail gruge dans la clientèle existante de son industrie, ne va-t-il pas avoir plus de pression et plus de stress qui vont affecter son service à la clientèle?

- Suite aux longues heures travaillées dans la semaine, quel genre de vie familiale va-t-il vivre et quelle relation va-t-il avoir avec sa famille?

D'ailleurs, les statistiques prouvent que l'industrie de taxi à Montréal est l'une des industries où le divorce fait ses ravages.

Les propositions du BTM sont :

III.a) Obliger tous les chauffeurs d'avoir une vérification d'antécédent judiciaire.

Cette mesure s'applique présentement aux chauffeurs qui servent le marché du transport adapté. Le chauffeur doit commander ce document une fois chaque 2 ans, lors du renouvellement de son permis.

Or, partout dans la province de Québec ce document coûte 25\$ et moins, mais à Montréal il coûte 65\$. Pourquoi?

Entre autre, depuis quelques années, il y a eu une manifestation à l'aéroport Trudeau et quelques chauffeurs ont eu le privilège d'avoir des dossiers criminels, pour avoir dérangé le fonctionnement de l'aéroport, pourtant ils étaient des gens qui veulent prouver au gouvernement qu'ils ont des familles à nourrir et il ne faut pas jouer avec leur gagne-pain.

Ces artisans, ou même dit-on ces étoiles de notre industrie, n'ont jamais eu des plaintes envers le service à la clientèle ou envers leurs confrères ou la population en générale, est ce qu'il faut les éliminer de cette industrie ?

Encore avec cette mesure obligatoire, on nous conduit directement à une **Insécurité financière totale**. Si demain matin une décision sera prise que les manifestations seront défendues, qui protégera notre gagne-pain?

III.b) Cours de formation sur la sécurité.

On a déjà abordé ce point plus haut. (II.c.3)

Mais il faut ajouter que l'industrie de taxi possède un atout avec sa formation continue;

Les chauffeurs écoliers qui offrent un service aux personnes avec un certain handicap en vans privés sans aucun cours ou permis de taxi, ne possèdent aucune obligation de cours continue.

Pourtant c'est la même clientèle qu'on sert avec les taxis réguliers et des chauffeurs professionnels.

On se questionne, est-ce qu'avec l'acceptation des chauffeurs professionnels de prendre une séance d'information sur la sécurité, va ramener une partie du marché de transport adapté, enlevée de notre industrie depuis plusieurs années pour le bénéfice des écoliers?

IV. Les Solutions prônées par le RPCTM

IV.a) Les retombés économiques de la publicité doivent être divisés entre BTM, propriétaires et chauffeurs pour la 1^{ère} année, en laissant le choix aux propriétaires d'installer ou non le séparateur ou la caméra pour la sécurité.

IV.b) Le BTM doit créer avec les retombés économiques de la publicité, une centrale de répartition unique et gratuite pour tout Montréal, en gardant les agglomérations et leurs particularités.

IV.c) Création d'un fond de développement par une contribution de 20cents par appel effectué par chauffeur.

IV.d) À partir de la 2^{ème} année, les retombés économiques de la publicité seront divisés entre les chauffeurs et les propriétaires pour :

- Avoir plus de voiture adaptée et offrir meilleur service à la population.
- Transformer la flotte de taxi en voiture hybride et électrique (si l'infrastructure est mise en place avec la subvention du Gouvernement du Québec)
- Payer la formation continue, couvrir la perte de revenu de la journée et créer des avantages sociaux aux chauffeurs.

IV.e) Dès la 1^{ère} année le fond du développement servira à changer cette industrie.

IV.f) Collaboration accrue entre le BTM et le seul organisme représentant les propriétaires et les chauffeurs : le RPCTM

Explications :

IV.a) Publicité avec des retombés économiques divisés entre BTM, propriétaires et chauffeurs pour la 1^{ère} année(2015), en laissant le choix aux propriétaires d'installer ou non le séparateur ou la caméra pour la sécurité.

En considérant la force de la publicité dans les 4445 voitures, les retombés économiques seront très considérables.

Si on considère les frais qui seront engagés par les propriétaires:

- Équipements
- Installations
- Assurance
- Perte de temps
- Désinstallation et réinstallation dans le cas de changement de véhicule.
- Etc.

Et le droit aux chauffeurs d'avoir une partie de ces retombés économiques, pour qu'ils puissent diminuer leurs heures de travail et donner un meilleur service à la population.

En laissant le choix aux propriétaires d'installer ou non des produits de sécurité, le marché de location de taxi s'ajustera suivant la demande.

IV.b) Le bureau de taxi doit avoir un fond pour la création d'une centrale unique gratuite de répartition, par géo-répartition et géo-positionnement pour le bouton de sécurité relié à la centrale unique, en gardant les particularités de chaque agglomération. Ce Fond sera constitué d'une partie des retombés économiques de la publicité pour la 1^{ère} année.

Les bénéfices seront :

Pour le BTM :

- Centralisation des opérations pour meilleures études du marché et ses variations, proposer des solutions efficaces basées sur des données réelles à son CA.
- Centralisation de la sécurité du chauffeur et de la clientèle.
- Élimination maximal de l'illégalité dans l'industrie.

Pour les propriétaires (qui louent leurs taxis):

- Diminution des coûts phénoménaux de répartition.
- Sécurité envers les chauffeurs délinquants
- Diminution du fardeau financier pour opérer un taxi.
- Ouverture de porte pour de l'aide à transformer des véhicules en, adaptés ou hybrides et électriques.

1) Pour les propriétaires (travaillant sur le taxi) et les chauffeurs :

- Diminution du coût d'opération, ils ne payeront plus de pourcentage sur les charges au bureau ou les coupons, c'est aux clients qui veulent avoir ce service, à payer aux intermédiaires les frais de gérance de leurs compte de transport.
- Accès plus facile aux marchés comme le transport collectif et adapté.

On prendra l'exemple de Laval :

La STL paye 7% à la coopérative de Laval (qui joue le rôle de centrale unique) pour la gérance du service, le chauffeur est payé 100% de son compteur suivant la tarification de la commission de transport, et pour encourager les chauffeurs à donner un bon service, la STL offre 2% de bonis pour la ponctualité et l'efficacité.

Cet exemple peut être fonctionnel à Montréal, avec une centrale unique.

(En annexe 2 une étude présentée aux BTM le 27 février 2013.)

1) Élimination des postes privés, dont le coût de location était transféré indirectement aux travailleurs de taxi.

2) Aux clients du transport adapté :

- Une centrale unique peut nous éclaircir exactement sur la demande du marché et équilibrer l'offre et la demande de différent genre de services aux personnes à mobilité réduite, ou avec un certain handicapé et même pour la clientèle de l'âge d'or.

- Une centrale unique peut offrir un service rapide à la clientèle et peut recommander aux propriétaires la transformation de leur véhicule suivant la demande du marché.

- Pour une centrale unique le service collectif est beaucoup plus possible et efficace en concertation avec la STM.

- La sécurité de la clientèle est beaucoup plus contrôlée avec une centrale unique.

3) Aux clients réguliers :

Une centrale unique rend le service à la clientèle beaucoup plus efficace et rapide.

Elle est plus sécuritaire pour les clients, car un chauffeur qui reçoit trop de plainte peut être un délinquant et on pourra l'obliger à faire une vérification d'antécédent.

Elle pourrait contribuer à éliminer le transport illégal

IV.c) Création du fond de développement

Pour aider le bureau de taxi à mieux développer l'industrie, un fond de développement devrait être mis en place.

Après l'aide offerte aux artisans de taxi, pour avoir une certaine marge de manœuvre, c'est à leur tour d'aider la création du fond de développement.

-Suite à la diminution du coût d'opération, les artisans contribueront au fond de développement du bureau de taxi sur une base régulière de 20cents par appel. (37 millions d'appels annuel suivant le bureau de taxi, ce qui donnera un fond de développement annuel de (1.400.000\$) 1 millions 400 milles dollars.

- Ce fond sera utilisé pour la création des postes d'attente à l'image du 375^{ème} anniversaire de la ville de Montréal et pour l'installation de borne électrique sur chaque poste pour encourager les propriétaires à transférer en électrique.

-Ce fond peut être utilisé pour le rayonnement de l'industrie comme :

*Publicité

*Mettre la population en garde du transport illégal

*Créer un fond pour donner un service à bas prix à la population démunie, ce qui va régler le problème de manque de bénévoles et l'élimination des bénévoles illégaux.

. **IV.d)** À partir de la 2^{ème} année (2016) les retombées économiques de la publicité seront divisés en 70% propriétaires et 30% chauffeurs :

Puisque les charges financières sur le propriétaire sont beaucoup plus élevés que sur les chauffeurs, on considère que la fraction 70% versus 30% est très acceptable et ces fonds seront utilisés pour :

IV.d.1) **Propriétaires**

Changement de véhicules suivant la demande du marché, en adapté ou électrique (suivant la capacité des infrastructures) ou en hybride pour prouver que l'industrie est consciente envers l'environnement.

La nécessité de garder les retombés de la publicité, dans les mains des propriétaires et chauffeurs, pour leur donner une marge de manœuvre pour s'adapter au changement rapide du marché.

Exemple : si un propriétaire d'une voiture régulière à essence voit que les infrastructures commencent à être fiables, il peut transférer directement à une voiture électrique sans attendre une subvention du gouvernement.

IV.d.2) **Chauffeurs** :

Pour que les chauffeurs puissent donner un service sécuritaire et agréable aux usagers et les attirer dans leurs taxis, ils doivent avoir une petite marge de manœuvre pour :

Accepter la formation continue, qui devienne gratuite et compensable avec cette retombée.

Garder leur voiture propre et agréable à utiliser.

Travailler moins que 16 heures par jour pour rester efficaces et sécuritaires dans leur service.

Pourquoi cette marge de manœuvre?

Messieurs et dames les commissaires, on doit vous rappeler que depuis des années l'industrie de taxi n'était pas considérée dans les plans et les cocktails de transport de la ville de Montréal et le gouvernement du Québec, les subventions distribuées à des différents genres de transport, même s'il sont déficitaires, sont les taxes et les impôts de toute la population. Mais ce sont nos marchés qui étaient ciblés, et on a vu une baisse d'achalandage de plus de 40% dans les dernières années.

Hors ce fond devra compenser cette perte subite par l'industrie et doit remettre les pendules à l'heure.

Avec cette marge de manœuvre, les artisans de taxi peuvent vivre une meilleure vie sociale et donner une meilleure image à cette industrie.

IV.e) Dès la 1^{ère} année le fond du développement peut changer rapidement cette industrie comme:

- Postes d'attentes avec bornes électriques

- Publicité pour le rayonnement de l'industrie.
- Avoir plus d'effectifs pour contrer le transport illégal.
- Créer année après année des projets pour mieux offrir un transport publique à toute la population.

IV.f) Une collaboration accrue doit exister entre le BTM et le seul organisme représentant les propriétaires et chauffeurs : le RPCTM

Cette collaboration, pour qu'elle soit efficace, le BTM doit percevoir une contribution obligatoire de 10\$ annuelle des propriétaires et chauffeurs lors du renouvellement de leur permis, au profit de leur RPCTM, qui lui à son tour, doit compenser le manque à gagner que nos représentants au CA du BTM, subissent lors des représentations, et avoir des moyens financiers pour l'administration de cet organisme (Assemblée générale etc.)

Messieurs mesdames les commissaires, le RPCTM n'a pas l'intention de faire obstacle aux changements proposés par le BTM, il veut seulement les harmonisés à notre réalité quotidienne.

On peut vous garantir qu'un tel modèle de réorganisation de l'industrie, va mettre la sécurité des chauffeurs et des usagés, dans tous ses volets, à l'abri de tout orage qui pourra détruire une industrie importante dans cette ville exceptionnelle.

On est confiant que vos recommandations aideront cette industrie à se transformer et rayonner l'image du 375^{ème} de Montréal.

N.B : Le RPCTM se met à votre disposition pour toute demande de collaboration au bénéfice de cette industrie, afin d'améliorer le service à la population.

En conclusion,

Le Regroupement des Propriétaires et Chauffeurs de Taxi de Montréal se réjouit d'avoir fait l'effort d'apporter sa modeste contribution auprès de cette commission. Parmi les voix qui se feront entendre au cours des auditions, nous sommes fiers d'avoir fait écouter la nôtre qui est le fruit de nombreux échanges et discussions

souvent contradictoires entre chauffeurs, petits propriétaires indépendants et propriétaires-artisans. Si, au sein de notre groupe, l'unanimité sur tous les points traités n'a pas été obtenue, du moins le consensus a été réalisé; et nous pouvons affirmer que ce mémoire reflète totalement l'opinion de la très grande majorité des propriétaires et des chauffeurs de taxi qui ont hâte de connaître les résultats de cet exercice démocratique et surtout les nouvelles dispositions qui seront adoptées pour la bonne marche de l'industrie, son développement et le bien-être de la base de cette pyramide sur laquelle repose tout l'édifice : il s'agit bien sûr des milliers de chauffeurs et des petits entrepreneurs indépendants.

Le **R**egroupement des **P**ropriétaires et **C**hauffeurs de **T**axi de **M**ontréal

RPCTM

ANNEXE 1

ions légers et
les fourgonnettes
que les autobus.
côté des voitures,
ites ont quant à
baissé de 4,3 % à
2.
minution a été
ièrement
pour les
fabriqués en
du Nord, dont
ont baissé

NADIENNE

Appelle 1000 Impala

L. General Motors a
oncé vendredi
appel de plus de
1000 Chevrolet Impala
m, dont environ
1000 au Canada, en
on de possibles défauts
des ceintures de
urité des sièges avant en
d'accident. Le rappel
che les modèles de
9 et 2010.

M a mentionné ne pas
eu de signalement
ures ou de décès
ce problème

essionnaires
les sangles et

leur ancrage, et
apporteront les correctifs
si nécessaire. AP

Avertissement sur la fatigue au volant



SÉCURITÉ. La
Société de
l'assurance

automobile du Québec
(SAAQ) attire l'attention
sur la fatigue au volant, qui
serait responsable d'un
décès sur cinq sur les
routes de la province.

Des statistiques de 2008
indiquent que la fatigue
pourrait être en cause dans
22 % des accidents mortels
et dans 20,5 % de l'ensem-
ble des accidents avec dom-
mages corporels.

La fatigue est l'une des
trois principales causes
d'accidents de la route,
après la vitesse et l'alcool.

La SAAQ précise que les
conducteurs profession-
nels, les travailleurs ayant
des horaires irréguliers, les
jeunes de moins de 30 ans
et les personnes souffrant
d'un trouble du sommeil
sont le plus à risque. »

ANNEXE 2

27 Février 2013

Att : Membres du Comité de TA au BTR date du 27 février 2013

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

Messieurs,

Après consultation des opinions proposées, on constate qu'on essaie 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 clair, 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 gérance 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 minute 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 coup 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)	$(5 \times 1.7) = 8.5$	$(5 \times 1.7) = 8.5$	$(5 \times 1.7) = 8.5$
4 minutes (1 min = 0.63)	$(4 \times 0.63) = 2.52$	$(4 \times 0.63) = 2.52$	$(4 \times 0.63) = 2.52$
Temps au départ et arrivé (m = minute)	$(2m \times 0.63) = 1.26$	$(7m \times 0.63) = 4.41$	$(16 \times 0.63) = 10.08$
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

ANNEXE 3



MEMOIRE PRESENTÉ À

LA COMMISSION DE TRANSPORT

DU QUEBEC

DANS LE CADRE DE LA FIXATION

DES TARIFS EN MATIÈRE DE SERVICE DE TRANSPORT PAR TAXI

MEMOIRE PRESENTÉ PAR

LE REGROUPEMENT DES PROPRIETAIRES

DE TAXI DE MONTTEAL

AUTOMNE 2011

Le Regroupement.

Le Regroupement des Propriétaires de Taxi de Montréal (RPTM) a été créé en 2009, pour défendre les intérêts des propriétaires de permis de taxi de l'île de Montréal, qui étaient sans représentation depuis la fermeture des ligues de taxi en 2000.

Le RPTM regroupe près de 1000 propriétaires qui sont pour la plupart des artisans, c'est à dire, qui travaillent sur le seul permis qu'ils possèdent.

Le RPTM s'est déjà impliqué à plusieurs reprises pour défendre les intérêts de ses membres, entre autre devant la commission lors de la fixation des tarifs taxis et en présentant un mémoire dans le cadre de la commission de transport de la Ville de Montréal pour l'amélioration de l'industrie du taxi.

FIXATION DES TARIFS

Globalement nous sommes contre l'augmentation des tarifs pour le taxi, car il y a d'autres méthodes avec lesquelles on pourrait rentabiliser l'industrie en collaboration avec la CTQ comme :

- Élimination des permis restreints.
- Arrêt de l'émission des permis navette et d'évènements spéciaux sans raisons valables.etc....

Donc pour nous l'augmentation de 6,8 ou 10% ne sortira pas l'industrie Montréalaise de la faillite, car avec chaque augmentation il y a une perte d'une partie de la clientèle, et l'encouragement du transport illégal que nous voulons éliminer.

Et ceci rend le taxi moins abordable pour une grande partie de la clientèle en poussant l'inflation vers l'avant.

Nous tenons à souligner que malgré l'utilisation des données concernant le kilométrage et les revenus attribués aux chauffeurs ainsi que la course étalon, nous considérons que cette façon de faire doit être revue avec la collaboration des propriétaires de permis de taxis et ceci avant la prochaine fixation des tarifs.

ETUDE

Pour le moment, la CTQ n'est pas intéressée à ces points mentionnés plus haut, et puisque lors de notre intervention en janvier, on avait amené des points importants sur la table en pensant que la CTQ allait les prendre en considération et essayer de collaborer avec le RPTM pour faire les modifications nécessaires, ce qui n'est pas le cas .

On se voit dans l'obligation de continuer le jeu, au moins pour cette étude, en espérant que la prochaine fois la CTQ acceptera de collaborer avec les propriétaires afin d'atteindre des résultats plus réels.

Ceci dit, on a considéré la même méthode de calcul de la CTQ sauf qu'on ne pouvait pas passer à travers des chiffres estimatifs qui ne reflètent dans aucun cas la réalité.

On s'explique :

Même avec notre limitation financière, on a pu faire un sondage maison, pour mieux refléter les chiffres réels. Ce qui nous a amené à des ajustements au niveau des amortissements et du prix de l'essence.

Nous présentons par la suite un tableau comparatif des chiffres proposés par la CTQ et nos chiffres réels suivant nos factures :

Comparaison des frais fixes CTQ versus RPTM :

Coûts	2008	2011	2011	VARIATION	VARIATION
	CTQ	CTQ	RPTM	CTQ	RPTM
FIXES	\$	\$	\$	%	%
1 droit de permis	150	150	150	0.00	0.00
2 permis de chauffeur	50	50	50	0.00	0.00
3 Permis de conduire	58	58	87	50.04	50.04
4 Insp taximètre	65	50	50	0.00	0.00
5 Insp véhicule	120	120	130	0.00	0.83
6 Fréquence radio	43	41	48	10.50	11.63
7 Téléphone Cellulaire	379	379	*517	10.50	36.41
8 Amortissement équipements	113	125	*278	10.05	46.02
9 Financement Équipements	45	50	*163	10.50	44.44
10 Immatriculation	104	105	115	1.00	10.57

11 Assurance SAAQ	486	745	745	53.30	53.30
12 Amortissement Véhicule	3727	3874	*4300	3.90	15.37
13 Financement Véhicule	446	470	*645	5.40	44.62
14 Assurance responsabilité et collision	1960	1637	*1637	-16.50	-16.50
15 cotisation Intermédiaire	2759	2759	3600	30.50	30.50
16 Frais de comptabilité	566	607	*607	7.30	7.30
17 frais financiers	604		1302		115.56
Total Fixes	11675	12151	14424	9.80%	23.54%

Explication :

7-Les frais du téléphone cellulaire :

Ils sont calculés à la base d'un forfait de (35\$) sans donnés, en ajoutant les frais de réseau de (6.95\$), les frais municipales du 911 (0.40\$) et les frais d'accès d'urgence (0.75\$).

$$(35+6.95+0.40+0.75)*12 \text{ mois} = 517.02\$$$

8- Amortissement d'équipements : (suivant la méthode de l'amortissement linéaire):

Équipements	Valeur \$	Durée de vie	Amortissement \$
Radio	525	10 ans	52.50
Taximètre	585	10 ans	58.50
GPS	1500	10 ans	150
Téléphone cellulaire	50 (avec un contrat de 3 ans)	3 ans	16.67
TOTAL AMORTISSEMENT			277.67 \$

* Les valeurs des équipements sont des valeurs réelles suivant des factures 2011.

9- Financement d'équipements :

En prenant en considération que la plus part des hypothèques taxi sont tenus par les caisses Desjardins, qui ont instauré une marge de crédit taxi avec un taux d'intérêt moyen de 11.5%.

Pour un terme de 5 ans et des paiements mensuels de 57.06\$, les intérêts payés sur le prêt de (525+585+1500) 2610\$ sont d'une valeur de 813.60\$, donc pour une moyenne annuelle de (813.60/5) 162.72\$ (Toujours suivant le calculateur des caisses Desjardins)

12- Amortissement véhicule :

Toujours en prenant l'exemple de la Toyota camry 2008 LE 6 cylindre avec 72000Km de millage, la valeur actuelle suivant le 'black book Canadian' pour la province du Québec (nouvellement créé sur internet) est de 15050\$ en 2011, et c'est le prix qui est le plus réel suivant nos statistiques, en plus, avec une utilisation annuelle de 60000 Km en 2011, la valeur de cette voiture en 2012 (toujours suivant le black book canadien pour la province de Québec) tombe à 11007 \$.

La durée de vie du véhicule taxi suivant nos expériences c'est entre 3 à 4 ans,

Donc en prenant une moyenne de 3 ans et demi, l'amortissement de ce véhicule sera $(15050/3.5)$ 4300\$ annuel.

13- Financement du véhicule :

La plupart des propriétaires de taxi, doivent s'arranger à prendre un prêt automobile de la caisse Desjardins, puisqu'ils sont rarement acceptés par d'autres institutions; Ces prêts automobile portent un taux d'intérêt de 7.98%.

La moyenne du terme de ce prêt est de 4 ans, avec des paiements mensuels de 367\$ les intérêts payés seront de 2579\$, soit $(2579/4)$ 644.75 annuellement.

Toujours suivant le calculateur des caisses Desjardins.

14- Assurance responsabilité et collision :

Puisque les assurances responsabilité et collision diffèrent tellement d'un propriétaire à un autre, et cette différence est causée par plusieurs facteurs que notre limitation financière ne nous permet pas d'étudier, on prendra sous réserve les montants considérés par la CTQ.

16- Frais de comptabilité :

Pour les mêmes motifs que le point 14, on accepte les chiffres de la CTQ sous réserve.

17- Frais financiers :

Ces frais n'ont pas été pris en considération par la CTQ en 2008, mais nous, les propriétaires les payent et ils sont divisés comme suite :

	2008	2011	Variation \$	Variation %
Frais bancaires	(7*12) 84	(12*12) 144	60	71.43
Frais coupons et cartes de crédits	(10*52) 520	(21*50) 1050	530	101.92
Frais de GPS	NUL	(9*12) 108	108	100
Total Frais Financiers	604	1302	698	115.56%

Ceci dit pour les frais fixes, vérifions ensemble les frais variables :

VARIABLES	2008	2011	2011	VARIATION %	VARIATION %
	CTQ	CTQ	RPTM	CTQ	RPTM
Entretien	7567	8051	8051	6.4	6.4
Carburant	9786	9420	10027	-3.7	2.46
TOTAL	17353	17471	18078	0.7	4.18

Les frais variables sont constitués de deux principaux points : l'entretien du véhicule et les carburants.

- Pour l'entretien du véhicule, notre limitation financière nous empêche à collecter des données, on est obligé d'accepter les chiffres de la CTQ sous réserve.
- Pour les carburants qui, dans ce contexte on parle de l'essence, on éprouve de la difficulté à accepter les chiffres proposés avec la méthode appliquée : On se base sur une estimation pour fixer une tarification???

D'ailleurs en 2008 on a fait une mauvaise estimation, et là on la répare avec une autre erreur. En premier, on élimine les données d'une année qui dans laquelle il y a eu une étude de tarification, et en deuxième on prévoit une variation de prix pendant deux mois pour fixer une variation moyenne d'une année; on trouve cette méthode non acceptable.

Pour nous on utilisera deux autres méthodes pour prouver ces mauvais chiffres estimatifs :

1^{ère} méthode :

Suivant le manufacturier de Toyota, la consommation de notre voiture exemplaire est de 6.8L/100 Km sur l'autoroute et 10.6L/100Km dans la ville pour une utilisation normale d'une nouvelle voiture.

Par contre, avec nos expériences, une voiture usagée de 6 cylindres, avec plus de 100000km et une utilisation pour taxi dans la ville consomme beaucoup plus.

Suivant nos statistiques, la voiture consomme en moyenne 14.13L/100 Km.

Considérant que pendant l'été l'air climatisé fonctionne et en hiver la voiture reste au chaud, avec une conduite fréquente d'arrêt et démarrage et sur les basses vitesses (1^{ère} et 2^{ème} vitesse).

Donc si on prend l'exemple de la CTQ à savoir qu'un taxi roule 60000 Km / année, donc les dépenses en essence doivent coordonner.

Avec un simple calcul :

$$60000\text{Km} / 100\text{Km} = 600$$

$$600 * 14.13 \text{ L} = 8478 \text{ Litres utilisés par année}$$

Si le prix moyen de l'essence en 2011 selon la CTQ est de 118 cents, le coût annuel de l'essence pour 2011 devrait être :

$$118 * 8478 = 10004.04 \$$$

Ce résultat n'est pas très fiable, parce qu'il est basé sur des statistiques limités qu'on ne peut pas les généraliser.

2^{ème} méthode :

Par contre, selon statistique Canada, à Montréal, le prix moyen de l'essence pour octobre 2007 était de 102.3 cents (Annexe 1), en excluant les taxes de vente (la TPS 6% et la TVQ 7.5%) on arrive à un prix sans taxe de 98.03 cents.

Si on prend les données réelles de statistique Canada suivant le tableau

No 326-0009 du CANSIM (Annexe 2), qui nous donne la variation d'une année en année pour les périodes des 12 mois passés pour la région de Montréal, à partir du mois d'octobre 2007 en pourcentage, on constate:

Période	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre	Variation	Variation
finissante	2007	2008	2009	2010	2011	\$	%
Variation en %		8.50%	-9.50%	9.20%	19.50%		
Prix fin de période	98.03	106.36	96.26	105.11	125.61		
		106.35			125.61	19.26	18.11
Prix considéré par							
la CTQ en 2008		122.60			125.61	3.01	2.46

Suivant ses données réelles et sans spéculation, on calcule une augmentation de prix de l'essence de 2.46%, au lieu de la diminution de (3.7%) selon la CTQ.

Constatation :

Etude réalisée par	Oct-08	Oct-11	Variation
	\$	\$	%
CTQ	9786	9420	-3.70
RPTM	9786	10004	2.23
STATISTIQUE CANADA	9786	10027	2.46

À notre avis, il serait préférable de prendre en considération ces données réelles, suivant statistique Canada, pour calculer le prix de l'essence et réparer les erreurs antérieures.

Car avec ce dernier résultat on aurait envisagé la variation réelle depuis octobre 2007 jusqu'en octobre 2011.

Ceci nous amène au calcul final :

POSTE	Valeur CTQ	Valeur CTQ	Valeur RPTM	Valeur RPTM	Croissance	Croissance
	2008	2011	2008	2011	CTQ	RPTM
	\$	\$	\$	\$	%	%
Fixes	11071	12151	11675	14424	9.8	23.54
Variables	17353	17471	17353	18078	0.7	4.20
Salaire	38978	40607	38978	40607	4.2	4.20
Bénéfice	5073	5286	5119	5503	4.2	7.50
Coût Total						
annuel	72475	75515	73125	78612	4.2	7.50

N.B : Toujours en prenant en considération les chiffres estimés par la CTQ, pour les postes du salaire et bénéfice, et même si ces chiffres ne reflètent en aucun cas la réalité, le RPTM les considère pour la réalisation de cette étude.

Nous constatons qu'une augmentation globale des dépenses 7.50% sera la plus logique.

CONCLUSION

Suivant le résultat de cette étude, l'augmentation des dépenses sera de 7.5%, et l'augmentation de la TVQ est de 2% (1% pour 2011 et 1% pour 2012).

Donc l'augmentation de la tarification devrait être 9.5%.

Malgré la perte certaine d'une partie de la clientèle, et la possibilité de rentabiliser cette industrie sans l'augmentation des tarifs.

Le RPTM se voit dans l'obligation de proposer une augmentation de 7.5% incluant les taxes, tout en réitérant sa demande pour une meilleure collaboration dans les prochaines études de tarification, afin de trouver une vraie méthode pour rentabiliser cette industrie.

En ce qui concerne le manque à gagner de 2%, le RPTM demandera un ajustement du crédit d'impôt pour les chauffeurs et les propriétaires de taxi, et s'attend que la CTQ appuie et supporte cette demande.

Distribution du pourcentage sur les trois composantes :

Tarifs avec TPS et TVQ	2008	variation	2011	arrondi
Au départ	3.30	0.10		3.40
Par kilomètre	1.60	0.15		1.75
Par heure	36.20	2.80		39.00
Par minute	0.60	0.05		0.65
Prix d'une course étalon				
(5Km et 4min d'attente)	13.70	7.50%	14.73	14.75

La course étalon pourra être constituée de cette façon :

(3.40) au départ + (5*1.75) cinq Km + (4*.65) quatre minutes d'attente

Soit : (3.40) + (8.75) + (2.60) = 14.75\$ qui reflète 7.66% du coût de 2008.

**N.B : Considérant que l'augmentation nous amène à un manque à gagner de 2%,
Le RPTM souhaite obtenir l'appui de la CTQ lors de sa prochaine demande de
bonification du crédit d'impôt pour le taxi.**

En espérant que cette présentation vous sera utile,

Le RPTM vous présente, Messieurs les commissaires, nos respectueuses salutations.

Laval Bilodeau, président

Edgard El-Kalaani, trésorier

Pour Le Regroupement des Propriétaires de Taxi de Montréal