



MÉMOIRE SUR L'INDUSTRIE DU TAXI

Présenté à la

*COMMISSION DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LE TRANSPORT, LA GESTION
DES INFRASTRUCTURES ET L'ENVIRONNEMENT*

et à la

*COMMISSION DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION SUR L'ENVIRONNEMENT,
LE TRANSPORT ET LES INFRASTRUCTURES*

DÉCEMBRE 2010

PRÉAMBULE

Aux distingués membres des commissions,

Le présent mémoire fait suite à des séances de consultations des intermédiaires en services de transport par taxi membres de CPCDIT Section Montréal (la Section) tenues au cours des dernières semaines.

Les positions qui y sont présentées font consensus parmi les membres de la Section.

Les membres de Section Montréal représentent plus de 3 200 voitures taxis et quelques 6 000 chauffeurs de taxi sillonnant les rues de Montréal et 250 employés de répartition et de bureaux.

Section Montréal est le premier comité permanent créé par le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi Inc. (CPCDIT) et bénéficie de son support pour stimuler ses activités de concertation et de développement au sein de l'industrie du taxi à Montréal.

Le conseil d'administration de la Section est composé de cinq membres élus en assemblée générale. Parmi ceux-ci, deux sont nommés pour siéger au Comité de gestion du CPCDIT afin d'y représenter les intérêts spécifiques de ses membres tout en considérant le développement de l'industrie du taxi au Québec comme une priorité incontournable.

Les membres de la Section bénéficient, pour la première fois de l'histoire, d'une structure solide permettant d'aborder des problématiques spécifiques à Montréal et à en chercher des solutions par voie de consensus.

LA PLACE DU BUREAU DU TAXI ET DU REMORQUAGE

Le Bureau du taxi et du remorquage doit actuellement couvrir deux missions séparées pour un mandat unique, assurer une grande qualité des services de transport par taxi sur le territoire de Montréal.

La première consiste à travailler à l'élaboration et à l'application de la réglementation des activités de l'industrie du taxi afin d'offrir des services de grande qualité à la population de Montréal et à ses nombreux visiteurs.

La deuxième, trouver des solutions pratiques aux enjeux touchant l'industrie du taxi en concertation avec, entre autres, des représentants de l'industrie, du transport adapté de la STM, des usagers du transport adapté, du SPVM, du Ministère des transports et des Hôteliers.

L'industrie du taxi étend ses tentacules dans absolument toutes les sphères d'activité de la ville au quotidien.

Que ce soit pour la population en générale, les entreprises, le transport collectif et adapté (STM), l'industrie touristique (aéroport, hôtellerie, restauration, sites touristiques, lieux des grands événements, tours de ville, etc.), le réseau hospitalier (patients et employés), le transport de colis (courrier, nourriture, organes et sang, pièces mécaniques en tout genre, etc.), desserte des équipements collectifs sportifs, etc.

Considérant cette empreinte permanente active sur le territoire 24 heures par jour et 7 jours par semaine, nous pensons que la table de concertation qui fut créée presque en même temps que le Bureau du taxi (et à son initiative d'ailleurs) doit être revue dans son fonctionnement afin de répondre aux besoins de la population et de l'industrie du taxi.

Nous proposons :

- La création de «La commission du conseil municipal sur l'industrie du taxi et de la limousine, le transport, le tourisme et les infrastructures».
- Que cette commission soit formée de membres provenant de groupes représentatifs de l'industrie du taxi et de différentes sphères d'activités économiques et politiques de Montréal.
- Que cette commission ait pour mandat d'assurer la cohérence et la mise en œuvre des politiques de gestion et de développement en matière de transport par taxi.
- Que le Bureau du taxi participe activement à cette commission.
- Que le Bureau du taxi soit le maître d'œuvre des recommandations de celle-ci.

Les services offerts par le Bureau du taxi ont évolués avec le temps. Nous pensons que les démarches afin d'effectuer les transactions par internet pourraient aussi contribuer à améliorer la qualité des services du Bureau du taxi pour l'industrie.

Aussi, nous pensons que les pouvoirs du Bureau du taxi devraient être élargis afin de lui permettre d'initier des enquêtes de son propre chef notamment sur le transport illégal.

AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DES SERVICES

LA FORMATION :

Pour améliorer la qualité des services offerts il faut commencer par la base, l'évaluation des qualités préalables de compréhension et de communication en français et préférablement une bonne connaissance de l'anglais et la formation des nouveaux chauffeurs.

Outre les difficultés de communication, nous constatons au quotidien que les chauffeurs qui sortent de la formation professionnelle ne sont absolument pas prêts à intégrer l'industrie du taxi.

Même après les 150 heures de formation théorique qu'ils suivent actuellement, ils sont bien loin d'être préparés à la réalité quotidienne d'un chauffeur de taxi. C'est bien de parler d'accueil du client, de regarder et de faire des recherches sur des cartes, d'apprendre par cœur des lieux d'intérêts de toute sorte... Mais rien de pratique ne les met en situation réelle.

L'ajout d'une période de stage sous supervision serait la première avenue à considérer. Un permis de chauffeur de taxi (pocket number) «probatoire» d'une durée de deux ans assorti de formations obligatoires afin de corrigée les carences devrait aussi être mis de l'avant.

Par la suite, en cas de manquements spécifiques, une formation pourrait tenir lieu de première sanction avant d'imposer un billet d'infraction à un chauffeur.

Les avenues sont multiples pour améliorer la formation et elles doivent faire l'objet d'une sérieuse évaluation.

L'ACCESSIBILITÉ :

Sans tenir compte des taxis en maraude, nous recommandons que la création et la disposition de postes d'attente permanents et temporaires fasse l'objet d'une profonde refonte.

Le meilleur exemple, il n'y a aucun poste d'attente publique pour les taxis dans l'agglomération A-12 (Ouest de Montréal)!

L'industrie touristique se développe et se diversifie rapidement à Montréal. Rien n'est cependant en place pour inclure systématiquement l'industrie du taxi dans les plans d'aménagements des édifices ou des lieux touristiques.

La desserte des équipements sportifs comme le Stade Olympique, le centre Bell ou autres lieux tenants des évènements sportifs et/ou culturels à grands déploiement est quasi impossible pour l'industrie du taxi... Ni le transport en commun non plus!

L'aménagement de postes d'attente temporaires pour la desserte d'évènements spécifiques, pour la desserte de la période de sortie des bars, pour la desserte d'équipements culturels comme la Place des Arts... Quelques idées qui devraient faire l'objet de discussion.

De plus, l'entretien hivernal des postes d'attente avec la même priorité que celle des arrêts d'autobus serait de nature à améliorer la qualité de service. À la suite d'une bordée de neige, plusieurs personnes choisiraient de prendre un taxi plutôt que de marcher sur des trottoirs qui ne sont pas déneigés.

Théoriquement, ce sont les responsables des autorités municipales qui devraient être au premier plan pour proposer l'aménagement des postes d'attente des taxis afin de favoriser les déplacements de la population et des touristes. Au lieu de cela, on se voit surtout confronté au syndrome «pas dans ma cour»!

Il faut donc maintenir le comité postes d'attente existant à l'intérieur de la nouvelle Commission que nous avons proposé afin d'assurer plus de cohérence dans la gestion et l'aménagement des postes d'attente.

AMÉLIORER LA MOBILITÉ

Plusieurs intersections ne permettent pas le virage à gauche au feu vert sur le territoire de l'Île de Montréal. Bien conscients des préoccupations de sécurité routière, nous pensons tout de même qu'une nouvelle évaluation de certaines artères pourrait permettre une plus grande mobilité et efficacité des taxis aux services de la population.

L'utilisation systématique des voies réservées au transport en commun et des feux de circulations réservés aux autobus constitue aussi un élément clé dans l'amélioration de la mobilité de la population qui utilise le transport par taxi.

DÉVELOPPEMENT DU MARCHÉ DES TAXIS ACCESSIBLES

L'offre de service de taxis accessibles s'est très nettement développée depuis les dernières années avec l'apport des permis de taxis restreints.

Pour regrouper l'offre de services et créer une masse critique de taxis accessibles à la même enseigne, les permis d'intermédiaires spécialisés en transport de personnes à mobilité réduite ont été créés. Ces intermédiaires doivent compter au moins 25 voitures accessibles dans leur flotte mais pas plus de 60.

Les titulaires de permis de taxis restreints au transport des personnes handicapées quant à eux ont l'obligation de faire partie d'un intermédiaires spécialisé pour conserver leur permis.

C'est donc dire que le développement des marchés pour les taxis accessibles est actuellement réservé aux seuls intermédiaires spécialisés. La STM n'offrant tout simplement pas de contrat de taxis accessibles aux autres intermédiaires en service.

Nous pensons qu'il est temps, après dix années de développement très encadré voir soutenu, de permettre aux intermédiaires en service «conventionnels» de développer eux aussi le marché des véhicules accessibles. En contrepartie, il n'y aurait plus de maximum à respecter auprès des intermédiaires spécialisés.

Ainsi, il y a lieu de se questionner à nouveau sur l'identification des permis de taxis restreints. Encore aujourd'hui la confusion persiste dans la population sur la vocation de ces véhicules.

RENFORCER LES LIENS AVEC LES AUTRE MODES DE TRANSPORT

LE TRANSPORT EN COMMUN

La STM est déficitaire, le coût de la passe mensuelle va encore augmenter en janvier prochain... et des autobus se déplacent pratiquement vides le soir et les fin de semaines principalement.

Un circuit d'autobus de transport en commun dont l'utilisation moyenne ne dépasse pas 3 passagers, quelle contradiction! Et à quel coût?

Comme il vous a été présenté dans le document du Bureau du taxi, de nombreuses villes au Québec, dont Québec et Longueuil, comptent de plus en plus sur l'industrie du taxi pour optimiser l'utilisation des ressources financières, matérielles et de main

d'œuvre en vue d'offrir un service de transport en commun de grande qualité à la population.

L'utilisation des taxis peut facilement générer des économies d'échelles! Aucun frais de carburant, pas de main d'œuvre ni avantages sociaux, aucun achat ni entretien de véhicule, aucun frais indirects reliés aux véhicules... quelle aubaine!

C'est ce que peut offrir l'industrie du taxi à la ville de Montréal par le biais de la STM.

Là et au moment de la journée où les besoins d'un autobus se font sentir, il n'y a clairement pas de place pour l'industrie du taxi, cependant, à la fin des heures de pointe et plus tard en journée ou en soirée, le taxi serait définitivement une alternative très économique pour la STM.

Tout en maintenant les circuits d'autobus identiques à ce que l'on connaît, des taxis pourraient passer à intervalles réguliers comme le font les autobus actuellement. Cette alternative fait déjà ses preuves au quotidien dans presque toutes les villes de l'Amérique du nord.

L'utilisation des taxis fait aussi ses preuves au quotidien à Montréal avec le transport adapté qui a pourtant connu une croissance fulgurante au cours des dernières années. Pas de nouveaux minibus sur la route, plus de taxis en service pour la STM. En plus c'est payant écologiquement!

UTILISATION DE VÉHICULES ÉCOÉNERGÉTIQUES

Comment expliquer qu'une industrie dont la dépense principale au quotidien constitue le carburant ne se soit pas déjà tourné vers les véhicules plus écoénergétiques?

Pour les voitures hybrides, les prix d'achat nettement plus élevés, les coûts d'entretien plus élevés (batterie à 8 000\$), moins d'espace de rangement dans la malle arrière, moins de pièces usagées disponibles, etc... y sont certainement pour quelque chose. La subvention rattachée à l'acquisition de ces voitures n'est pas significative dans la décision d'achat du propriétaire de taxi.

Les voitures qui consomment moins de carburant à la base sont aussi plus petites et moins confortables. Quand on sait que l'on va y passer des quarts de travail de 12 heures par jour environ cela peut avoir de l'influence sur la décision d'achat.

Les berlines usagées de type intermédiaires sont aussi bien moins chères à l'achat car le marché des petites voitures est en explosion donc... une économie assez appréciable encore là.

Pour véritablement encourager l'utilisation de véhicules plus écoénergétiques, il faut trouver un avantage financier incontestable pour le propriétaire du taxi.

FAVORISER OU FORCER LA MODERNISATION?

Voilà une grande question!

Il y aura toujours des gens d'affaire à l'affût des nouvelles technologies et ceux qui ne voudraient rien changer.

Où et comment faire la part des choses. Comment statuer sur les équipements technologiques de base que doit contenir une voiture taxi aujourd'hui... demain?

Il faut mettre en place les conditions nécessaires pour que l'industrie crée un laboratoire lui permettant de conduire ses propres expériences avec les nouvelles technologies.

CONCLUSION

Quelle étape historique pour l'industrie du taxi à Montréal! La toute première consultation publique sur une industrie qui a pourtant survécu à plusieurs autres qui ont passées dans l'histoire et le paysage économique de Montréal.

Comment passer sous silence le travail du Bureau du taxi qui, au fil des ans, a grandement contribué à protéger l'industrie du taxi contre les transporteurs illégaux, plus récemment contre certains portiers d'hôtels malintentionnés et, malheureusement, contre elle-même parfois.