



Mémoire de Projet Montréal sur les orientations 2011-2013 du Bureau du taxi et du remorquage de Montréal



Mémoire préparé par la *Commission urbanisme, transport et environnement de Projet Montréal*

Présenté à la *Commission permanente du Conseil municipal sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement*, et à la *Commission permanente du Conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures*

Le 1^{er} décembre 2010

Table des matières

Remerciements	3
Présentation de Projet Montréal	3
Introduction	4
Mise en contexte de l'industrie du taxi	5
Les structures de l'industrie du taxi	7
Les activités proposées par le BTR dans sa planification triennale 2011-2013	8
Conclusion et recommandations	12
Références	14

Remerciements

Projet Montréal désire remercier la Commission permanente du Conseil municipal sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement, la Commission permanente du Conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures, ainsi que leurs présidents respectifs, monsieur Christian G. Dubois et monsieur Dominic Perri, d'avoir accepté de recevoir ce mémoire.

Présentation de Projet Montréal

Fondé en 2004, Projet Montréal est le parti municipal qui propose à la population de Montréal une autre façon de vivre en ville, centrée sur la qualité de vie de la population qui y habite et garante d'une économie prospère et équitable, fondée sur le respect de toutes les communautés, de l'environnement et de la capacité de payer des citoyens.

Projet Montréal considère que la relance durable de la métropole passe, entre autres, par une réduction de la dépendance des Montréalais à l'auto-solo comme mode de déplacement. Le principal moyen d'y arriver est un investissement massif dans les transports collectifs. Nous sommes convaincus que si une option de transport collectif économique, rapide et confortable est offerte aux automobilistes, ceux-ci délaisseront naturellement leur voiture. Par contre, il est clair que le système de transport collectif le plus efficace ne couvrira jamais la totalité des déplacements que les gens auront à effectuer en ville. Plus le nombre de Montréalais à se passer de voiture personnelle va croître, plus nous aurons besoin d'une industrie du taxi efficace et prospère pour compléter la réponse à nos besoins en transport.

C'est cette reconnaissance de l'importance du taxi dans l'offre de transport urbain qui incite Projet Montréal à participer à la réflexion sur l'avenir de cette industrie.

Introduction

Dans le cadre de leurs travaux, la Commission permanente du Conseil municipal sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement, ainsi que la Commission permanente du Conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures, se penchent sur l'industrie du taxi, particulièrement sur les orientations contenues dans la planification triennale 2011-2013 du Bureau du taxi et du remorquage de Montréal (BTR).

Ces orientations ont été divisées selon trois axes d'intervention, soit :

- 1- le Bureau du taxi et du remorquage (amélioration de la qualité des services du BTR);
- 2- le développement de l'industrie;
- 3- la sécurité des chauffeurs.

Dans le présent document, nous allons donc nous prononcer sur certaines des activités proposées par le BTR pour atteindre les objectifs qu'il s'est fixés dans chacun de ces axes d'interventions, en plus d'en proposer de nouvelles.

Par ailleurs, nos recherches et notre réflexion sur ces questions nous ont amenés à nous questionner plus largement sur l'industrie du taxi, l'environnement économique et démographique dans lequel elle évolue, ses structures et ses représentants. Nous formulerons donc également des recommandations plus globales, dont l'application permettra, selon nous, un développement plus harmonieux de cette importante industrie.

Mise en contexte de l'industrie du taxi

L'industrie montréalaise du taxi est en déclin, lequel est dû principalement à des facteurs qui lui sont externes, mais auxquels ses membres doivent être sensibilisés et face auxquels ils doivent prendre des positions conséquentes.

Selon nous, deux facteurs expliquent principalement ce déclin.

1- La hausse constante du taux de motorisation de la population montréalaise

Le tableau qui suit démontre la corrélation entre la hausse du taux de motorisation de la population et la baisse du nombre de taxis sur l'île de Montréal :

Données de base relatives à l'évolution sur longue période de l'industrie du taxi à Montréal

	1986	2009	1986-2009	
			Période	Annuel
Population	1 819 670	1 906 811	87 141	3 789
Véhicules automobiles	682 950	818 385	135 435	5 888
Autos / 1 000 habitants	375	429	54	2
Taxis	4 057	3 289	-768	-33
Taxis / 100 000 habitants	223	172	-50	-2

Sources : SAAQ et ISQ

Au cours de la période d'un peu plus de 20 ans couverte par ce tableau, la progression des immatriculations de véhicules sur l'île de Montréal a été pratiquement le double de la croissance démographique. C'est pourquoi le taux de motorisation est passé de 375 à 429 véhicules par tranche de 1 000 habitants, soit une hausse de plus de 14 %. Sur la même période, le parc de taxis a décliné de 223 à 172 véhicules par 100 000 habitants, pour une baisse d'environ 22 %. On peut ainsi conclure que l'industrie du taxi décline encore plus rapidement que n'augmente la motorisation des Montréalais et Montréalaises.

Une première piste de relance de l'industrie du taxi qui s'ensuit est qu'elle identifie clairement que son concurrent n'est ni le transport collectif, ni les vélos, ni le Bixi, mais bien la croissance constante du parc automobile. Réciproquement, l'industrie doit comprendre qu'elle est l'alliée objective du transport collectif autant que des autres alternatives de transport composant le cocktail transport. Elle doit donc les percevoir non pas comme des menaces, mais comme des partenaires.

2- Le déclin de la classe moyenne à Montréal

Montréal souffre d'un déclin démographique absolu (100 000 habitants de moins aujourd'hui qu'en 1971) et particulièrement prononcé pour la classe moyenne. La population s'appauvrit donc à mesure que les classes moyennes émigrent vers les banlieues périphériques. Montréal accueille de plus en plus deux classes de ménages et d'individus : des gens à l'aise financièrement qui, disposant d'une ou plusieurs voitures, utilisent peu le taxi; d'autres, peu fortunés, qui utilisent également peu le taxi, parce que ce service est au-dessus de leur capacité financière.

La piste de relance de l'industrie du taxi qui s'ensuit est qu'elle appuie la réalisation de projets d'habitations en partie centrale de l'île destinés aux ménages des classes moyennes et offrant une capacité limitée d'espaces de stationnement, tel Griffintown (Devimco, Lowney's et Bassins du Nouveau Havre), où le ratio de stationnement a été abaissé à 6 espaces pour 10 logements.

L'industrie étant fragmentée, elle a du mal à parler d'une seule voix et à se faire entendre sur ces enjeux et bien d'autres. Dans ce mémoire, nous proposerons entre autres une piste de solution permettant aux artisans du taxi d'unir et de professionnaliser leur prise de parole publique.

Les structures de l'industrie du taxi

Le BTR et la Table de concertation de l'industrie du taxi de Montréal

Dès sa création en 1987, le BTR a mis en place la Table de concertation de l'industrie du taxi de Montréal (la Table). La Table est composée du chef de division du BTR, de représentants de l'industrie (intermédiaires, propriétaires, chauffeurs) et de représentants des partenaires (MTQ, STM, Tourisme Montréal...). L'objet de la Table est de :

- favoriser la concertation entre les principaux intervenants de l'industrie et des organismes gouvernementaux;
- faire des recommandations à la Ville sur des mesures destinées à l'encadrement et au développement de l'industrie ainsi qu'à l'amélioration de la qualité des services.

Une initiative en apparence louable, la Table de concertation souffre néanmoins d'un déficit de représentativité, réel ou perçu, des artisans de l'industrie. En gros, plusieurs chauffeurs ou propriétaires de taxi considèrent que leurs intérêts sont peu ou mal représentés au sein de cette Table, et qu'ils sont peu ou mal informés de ses activités et des dossiers qu'on y traite. La conséquence naturelle de cette situation est que les artisans de l'industrie du taxi ne sentent pas que leurs besoins sont exprimés adéquatement auprès de leurs partenaires (les organismes gouvernementaux, réglementaires, etc.) : bref, on ne les consulte pas sur les dossiers qui ont des impacts significatifs sur leur travail.

Le besoin d'une association regroupant tous les chauffeurs et propriétaires

Les chauffeurs et propriétaires ont donc besoin d'une voix puissante qui parlera en leur nom et saura se faire entendre. Malheureusement, il n'existe pas d'association des chauffeurs et propriétaires de taxi, ou plutôt, il en existe plusieurs petites, fragmentées, et ne couvrant pas l'ensemble des chauffeurs et propriétaires, loin s'en faut. Il existe même, paradoxalement, un « syndicat des travailleurs autonomes de l'industrie du taxi ». Ceci illustre bien que les besoins de regroupement et de représentation des artisans ne sont pas satisfaits.

Projet Montréal recommande donc la création d'une Association des intermédiaires, propriétaires et chauffeurs de taxi de Montréal. L'adhésion à cette Association serait obligatoire pour tous les titulaires de permis. La composition des instances de cette Association devra être représentative de l'ensemble de ses membres, autant que faire se peut.

Une telle Association permettrait donc à tous les artisans de l'industrie de mieux se faire entendre auprès des instances gouvernementales et réglementaires. Elle se chargerait de tout l'aspect « Développement de l'industrie » actuellement assumé par le BTR. Elle ferait donc des représentations auprès des instances appropriées pour, par exemple, assurer le financement de l'industrie, étendre le déploiement de véhicules écologiques, mieux assurer la sécurité des chauffeurs, etc. Une professionnalisation de la prise de parole des artisans en résulterait. Plus loin dans le document, nous soulignerons les activités et domaines où nous considérons qu'elle aurait un rôle important à jouer.

Par conséquent, **Projet Montréal recommande que la responsabilité du BTR soit limitée à constituer un « comptoir de services » pour l'industrie** : délivrance de permis, perception de droits annuels, etc.

Maintenant, nous examinerons plus en détail les propositions d'orientations 2011-2013 du BTR qui ont été soumises à l'examen des Commissions.

Les activités proposées par le BTR dans sa planification triennale 2011-2013

Pour commenter ces activités, nous avons respecté la répartition par objectif de ces activités, tel que présentée dans le document du BTR.

1. Objectif : « Améliorer la qualité des services »

Le BTR propose de mettre en place le concept de « dossier chauffeur » accessible aux différents acteurs de l'industrie (propriétaires locataires, intermédiaires) en relation avec la norme professionnelle et regroupant les informations sur sa formation et la qualité des services qu'il offre. Ce dossier inclurait entre autres un certificat de recherche négative, les infractions commises, etc. Nous considérons qu'il s'agit d'un instrument très utile, dont toute l'industrie (et par ricochet, le public) bénéficierait. Cependant, sa mise en oeuvre devrait être assurée non pas par le BTR, mais plutôt par l'Association des intermédiaires, propriétaires et chauffeurs de taxi, dont nous avons recommandé la création dans la section précédente. L'Association pourrait ainsi jouer un peu le rôle d'un ordre professionnel, en encourageant les bonnes pratiques dans l'industrie et en « sévissant » contre les mauvaises (via le dossier chauffeur). Elle pourrait également, si elle le juge approprié, se doter d'un code de déontologie pour ses membres.

Projet Montréal approuve donc la mise en place du « dossier chauffeur » tel que défini dans la Planification triennale du BTR, mais recommande qu'elle soit confiée à l'Association dont la création a été proposée dans la section précédente.

Projet Montréal approuve également les autres activités proposées par le BTR sous cet objectif, mais dans le nouveau cadre restreint des responsabilités du BTR que nous avons décrit plus haut.

2. Objectif : Augmenter la visibilité et le leadership du BTR et faire du BTR un « catalyseur » au support du développement

La principale recommandation que nous ferons ici ne porte pas tant sur la nature des activités proposées que sur l'acteur principal, qui doit être, selon nous, l'Association des intermédiaires, propriétaires et chauffeurs de taxi.

En effet, l'Association sera l'organisation la mieux placée pour travailler en faveur du développement de l'industrie, et se prononcer au nom de ses artisans. Parmi les axes d'intervention (dont certains sont proposés par le BTR) où elle pourrait jouer un rôle, notons :

- la promotion du déploiement des véhicules écologiques. En effet, peut-on imaginer un meilleur marché pour les voitures hybrides ou électriques que le taxi, un véhicule souvent à l'arrêt ou circulant à très basse vitesse dans la circulation dense ? Sauf que, comme nous savons tous, ces véhicules sont, pour l'instant, beaucoup plus chers à l'achat que des véhicules à moteur conventionnel. L'Association pourrait faire des représentations auprès des ordres de gouvernement supérieurs pour obtenir du financement à l'achat de véhicules écologiques (pensons par exemple

à des programmes provinciaux et fédéraux d'efficacité énergétique, de réduction des émissions de GES, etc.).

- le développement du marché du transport adapté, ou taxi accessible. La demande pour ce type de transport sera nécessairement en forte croissance au cours des prochaines années, notamment à cause du vieillissement de la population, des exigences croissantes (et justifiées) d'accessibilité universelle de la part des personnes à mobilité réduite, et du coût d'opération élevé du transport collectif adapté offert par la STM. Par ailleurs, et logiquement, nous recommandons une hausse du nombre de permis de transport adapté octroyés et un assouplissement des conditions nécessaires à obtention, sans pour autant réduire les exigences de qualité de service.
- la création d'un nouveau type de taxi, le « taxi collectif ». Projet Montréal fait ici une proposition qui pourra amener de nouvelles clientèles à l'industrie du taxi. Il s'agit de reproduire ce qui se fait déjà dans de nombreux pays dans le monde, à savoir que plusieurs clients dont les origines et destinations sont situées dans le même axe pourraient monter dans la même voiture et se partager le tarif de la course. On irait ainsi chercher des clients qui ne sont pas prêts à payer seuls le prix d'une course, mais qui en paieraient volontiers la moitié ou le tiers. Évidemment, de tels « taxis collectifs » devront porter une marque distinctive visible et circuler sur des axes restreints et publicisés (on peut penser bien sûr à Sainte-Catherine, Saint-Laurent, Mont-Royal etc.).

L'Association serait aussi l'interlocuteur privilégié des partenaires de l'industrie (MTQ, STM, etc.), lesquels auraient l'obligation de consulter les chauffeurs et propriétaires via cette instance avant de prendre des décisions les concernant. Un exemple récent où les chauffeurs et propriétaires ont le sentiment d'avoir été placés devant le fait accompli est la mise en place de l'autobus 747 desservant l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. On connaît tous l'importance de l'aéroport pour l'industrie du taxi, et les artisans se plaignent de la perte de revenus qu'ils auraient subi depuis que ce circuit d'autobus est en service (dans les faits, le nombre de courses en provenance ou à destination de l'aéroport n'a pas diminué par rapport à l'année précédente, mais la perception est probablement biaisée par le mécontentement d'avoir été mis devant le fait accompli). L'effet sera encore plus important lorsque sera (enfin) lancé le service de navette aéroportuaire sur rails. Il faudra que les instances gouvernementales travaillent avec l'Association pour trouver de nouvelles sources de revenus pour compenser les éventuelles pertes que subiront les chauffeurs de taxi (à court terme; à long terme, n'oublions pas que, comme nous avons souligné en introduction, le développement des transports collectifs ne peut qu'aider l'industrie du taxi). Nous venons d'en identifier quelques-unes : le taxi collectif et le transport adapté. Il devra y en avoir d'autres. Pensons aux partenariats entre la STM et les compagnies de taxi pour desservir les quartiers où la densité de population ne justifie pas la mise en place d'un circuit d'autobus. Dans tous les cas, il est essentiel de travailler en consultation avec les artisans, en amont de la prise de décision.

Finalement, nous ne pouvons passer sous silence la « commercialisation » récente des toits de certains taxis, une mesure qui ne plaît pas aux propriétaires que nous avons consultés, qui ajoute à la (sur)saturation publicitaire de l'espace public, et dont les revenus seraient avantageusement remplacés, selon nous, grâce aux mesures proposées ci-dessus et à d'autres.

Projet Montréal recommande donc que la future Association des intermédiaires, propriétaires et chauffeurs de taxi soit un catalyseur au développement de l'industrie du taxi et soit reconnue comme étant l'interlocuteur principal des artisans de cette industrie par ses partenaires réglementaires et gouvernementaux.

Projet Montréal reconnaît le besoin de l'industrie du taxi d'augmenter ses sources de revenus et de développer de nouvelles clientèles, et propose entre autres :

- le déploiement rapide d'une flotte de véhicules écologiques;
- le développement du marché du transport adapté, entre autres par un certain assouplissement dans l'octroi de ce type de permis;
- la création de « taxis collectifs » clairement identifiés et circulant sur des axes prédéterminés;
- la poursuite et le développement de partenariats avec la STM pour la desserte de quartiers périphériques faiblement peuplés;
- la consultation régulière de l'Association des intermédiaires, propriétaires et chauffeurs de taxi par les partenaires (ministères, administration municipale, sociétés d'État, etc.).

Enfin, **Projet Montréal croit qu'une saine diversification des sources de revenus de l'industrie lui permettra de se passer des revenus d'affichage publicitaire sur le toit des taxis, une mesure récemment adoptée et mal reçue par les propriétaires que nous avons consultés.**

3. Objectif : Accroître la sécurité des chauffeurs et faire participer l'industrie aux efforts d'amélioration de la sécurité publique

Bien qu'il n'y ait pas de tendance à la hausse dans le nombre de vols qualifiés contre les chauffeurs de taxi au cours des 10 dernières années, il ne saurait exister de niveau « acceptable » pour ce crime. En ce sens, Projet Montréal appuie toutes les mesures proposées par le BTR dans sa planification triennale. En particulier, une intervention qui peut et doit être faite rapidement, à coût presque nul, consiste en l'autorisation et la mise en place du paiement à l'avance des courses, la nuit. Cette mesure permettrait d'éliminer la plupart des vols par refus de payer, et serait bien acceptée socialement selon nous, puisque les gens y sont déjà habitués en d'autres circonstances, par exemple aux stations-service. Notons enfin que les trois quarts des vols qualifiés ont lieu entre 22 h et 5 h.

Projet Montréal recommande que la réglementation soit modifiée rapidement afin d'autoriser le paiement à l'avance des courses, la nuit.

Enfin, le BTR propose le déploiement d'une nouvelle génération de postes d'attente prévoyant une identification, un éclairage adéquat et un téléphone d'urgence pour la population. Sans nous opposer à de telles mesures, nous émettons toutefois une mise en garde : ce genre de poste d'attente doit être mis en place en concertation avec les voisins immédiats (résidents et commerçants). Nous souhaitons aussi qu'il y ait un plus grand nombre de postes d'attente (avec un plus petit nombre

de voitures par poste), en particulier autour des principaux axes commerciaux, et en particulier aux abords immédiats des rues commerciales piétonnes, que nous souhaitons par ailleurs voir se multiplier au cours des prochaines années. Il en résulterait une augmentation de l'attractivité et de la qualité des services à la clientèle de ces axes commerciaux; pensons aux gens qui sont heureux d'aller faire leur magasinage en métro, mais pour qui le retour en transport collectif (avec de gros paquets) est moins attrayant.

Projet Montréal propose donc que le nombre de postes d'attente soit multiplié autour des rues commerciales, mais que le déploiement d'une nouvelle génération de postes d'attente, mieux identifiés et éclairés, se fasse toujours en consultation avec le voisinage immédiat.

Conclusion et recommandations

Projet Montréal reconnaît le rôle essentiel du taxi dans l'offre globale de transport urbain, et particulièrement en tant que moyen de transport alternatif à l'auto-solo et, à ce titre, comme une composante cruciale du cocktail transport. L'industrie du taxi contribuera donc de façon importante au développement de la ville telle que nous la voulons. Nous soumettons les recommandations suivantes dans l'espoir de contribuer à la prospérité, à l'efficacité et au développement harmonieux de cette industrie.

Pour ce qui est des structures qui régissent l'industrie, **nous recommandons** :

- que soit créée une Association des intermédiaires, propriétaires et chauffeurs de taxi de Montréal, dont les instances seraient représentatives de ses membres et à laquelle l'adhésion serait obligatoire pour tous les titulaires de permis;
- que la responsabilité du BTR soit limitée à constituer un « comptoir de services » pour l'industrie.

Projet Montréal accueille favorablement la plupart des mesures que propose le BTR dans sa Planification triennale 2011-2013. En particulier, **nous recommandons** :

- que soit créé un « dossier chauffeur » tel que décrit par le BTR dans ses recommandations, mais que sa mise en place et sa gestion soient confiées à la future Association des intermédiaires, propriétaires et chauffeurs de taxi;
- que l'Association des intermédiaires, propriétaires et chauffeurs de taxi soit un catalyseur au développement de l'industrie du taxi et soit reconnue comme étant l'interlocuteur principal des artisans de cette industrie par ses partenaires réglementaires et gouvernementaux, et donc, qu'elle soit consultée régulièrement par ceux-ci.

Afin que l'industrie du taxi puisse augmenter ses revenus et attirer de nouvelles clientèles, **nous proposons** quelques pistes à l'Association et à ses partenaires :

- le déploiement rapide d'une flotte de véhicules écologiques, avec l'aide des leviers financiers offerts par les divers paliers de gouvernement;
- le développement du marché du transport adapté;
- la création de « taxis collectifs » clairement identifiés et circulant sur des axes prédéterminés;
- la poursuite et le développement de partenariats avec la STM pour la desserte de quartiers périphériques faiblement peuplés.

Enfin, afin d'accroître la sécurité des chauffeurs et du public, **Projet Montréal recommande** :

- que la réglementation soit modifiée rapidement afin d'autoriser le paiement à l'avance des courses, la nuit;
- que le nombre de postes d'attente soit multiplié autour des rues commerciales, mais que le déploiement d'une nouvelle génération de postes d'attente, mieux identifiés et éclairés, se fasse toujours en consultation avec le voisinage immédiat.

Références

Bureau du taxi et du remorquage de Montréal, « Une image de marque pour les taxis de Montréal », Planification triennale 2011-2013.

Table de concertation de l'industrie du taxi de Montréal, « Objet, composition et règles d'admissibilité 14 », septembre 2010.

Ville de Montréal, Direction des transports, « Le plan de transport de Montréal et l'industrie du taxi », octobre 2010.

Institut économique de Montréal, « Industrie du taxi : en route vers une réforme », Les notes économiques, août 2010.

Portail de la Ville de Montréal :

- http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=660,1119451&_dad=portal&_schema=PORTAL
- http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=660,1119735&_dad=portal&_schema=PORTAL