

Montréal 

**Commission permanente du conseil municipal
sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement**

Examen public sur l'industrie du taxi à Montréal

Rapport et recommandations

**Rapport déposé au conseil municipal
du 11 avril 2011**

Direction générale
Direction du greffe

Division des élections et du soutien aux commissions
275, rue Notre-Dame Est, bureau R-134
Montréal (Québec) H2Y 1C6

PRÉSIDENT

M. Christian G. Dubois
Arrondissement de
Pierrefonds—Roxboro

VICE-PRÉSIDENTE

Mme Ginette Marotte
Arrondissement de
Verdun

MEMBRES

Mme Caroline Bourgeois
Arrondissement de Rivière-
des-Prairies—Pointe-aux-
Trembles

Mme Suzanne Décarie
Arrondissement de Rivière-
des-Prairies—Pointe-aux-
Trembles

Mme Josée Duplessis
Arrondissement du
Plateau Mont-Royal

Mme Lise Poulin
Arrondissement de
Lachine

M. Mario Battista
Arrondissement de Saint-
Léonard

M. Daniel Bélanger
Arrondissement du Sud-
Ouest

Montréal, le 11 avril 2011

*Monsieur Claude Dauphin
Président du conseil
Hôtel de ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Bureau 1.113
Montréal (Québec) H2Y 1C6*

Monsieur le président,

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (06-009), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission permanente du conseil municipal sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement, le rapport de l'examen public portant sur l'industrie du taxi à Montréal.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Original signé

Original signé

*Christian G. Dubois
Président*

*Christiane Bolduc
Secrétaire recherchiste*

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
LE PROCESSUS D'ÉTUDE	5
L'INDUSTRIE DU TAXI À MONTRÉAL	6
LES COMMENTAIRES DU PUBLIC ET L'ANALYSE DE LA COMMISSION	7
CONCLUSION	12
LES RECOMMANDATIONS	13
ANNEXE 1 - Liste des intervenants	17
ANNEXE 2 - Rapport minoritaire des membres de l'Opposition officielle	19

INTRODUCTION

La Commission permanente du conseil municipal sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement a été mandatée, lors du conseil municipal du 23 août 2010, pour étudier le dossier de l'industrie du taxi, conjointement avec la Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures. Cette étude s'est réalisée en deux temps, afin de favoriser une participation importante des personnes interpellés par le sujet. Une première séance publique d'information, tenue le 4 novembre 2010, a permis de présenter à la population un portrait l'industrie du taxi à Montréal de même que les principaux enjeux auxquels celle-ci est confrontée.

Deux assemblées publiques de consultation ont par la suite été réalisées, les 30 novembre et 1^{er} décembre 2010, afin de recevoir les mémoires et les commentaires de citoyens, d'intervenants de l'industrie du taxi, de représentants d'organismes concernés par le sort de cette industrie, de partis politiques, de groupes environnementaux de même que de représentants du milieu associatif des personnes handicapées. Après avoir entendu et analysé les propositions reçues, les commissions se sont réunies en séances de travail conjointes pour préparer leurs recommandations qu'elles ont adoptées lors de l'assemblée publique du 31 mars 2011.

Au cours de la première assemblée publique d'information, le président de la commission municipale, M. Christian G. Dubois, a défini les objectifs de la consultation et a introduit le sujet à l'étude. Mme Manon Barbe, membre du comité exécutif responsable du dossier du transport, a souligné l'apport essentiel de l'industrie du taxi dans l'offre de transport collectif à Montréal. M. Jean Bertrand, chef de division à la Direction des transports a, quant à lui, situé l'industrie du taxi dans le contexte du *Plan de transport* adopté par la Ville de Montréal en 2008. MM. Richard Boyer et Benoit Jugand, respectivement assistant-directeur et chef de division au Bureau du taxi et du remorquage de Montréal ont ensuite présenté la situation actuelle de l'industrie. Ils ont fait état du rôle du Bureau du taxi et du remorquage et des efforts de concertation réalisés en matière de planification stratégique.

M. Daniel Bélanger, conseiller de la ville, arrondissement du Sud-Ouest et membre de la commission municipale, a choisi de se retirer de l'étude de ce dossier étant administrateur d'une Caisse Desjardins qui détient un portefeuille de prêts-taxi.

Enfin, la commission souligne la participation de M. François Robillard, conseiller de la ville, arrondissement de Ville-Marie, à trois assemblées tenues dans le cadre de cette consultation publique. M. Robillard a en effet joint les rangs de la commission, en vertu de l'article 11.1. du Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (06-009). Cet article stipule que sur autorisation du président d'assemblée, les membres du conseil municipal et des conseils d'arrondissement qui ne sont pas membres d'une commission peuvent participer à une assemblée de celle-ci, avec droit de parole mais sans droit de vote.

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal, le présent document peut être consulté sur la page Internet des commissions à l'adresse www.ville.montreal.qc.ca/commissions de même qu'à la Division des élections et du soutien aux commissions de la Direction du greffe, bureau R-134 de l'hôtel de ville. Les documents d'information et les mémoires présentés dans le cadre de cette étude sont également disponibles sur le site internet de la commission.

Des personnes-ressources du Bureau du taxi et du remorquage de Montréal, de la Direction des transports de la Ville de Montréal, de la Société de transport de Montréal et du ministère des transports du Québec ont été présentes tout au long de ce processus d'examen public pour fournir le soutien et l'expertise nécessaires.

LE PROCESSUS D'ÉTUDE

Des avis publics précisant l'horaire et les modalités de participation ont paru 14 jours avant la tenue de la première assemblée publique, dans deux quotidiens montréalais, un francophone et un anglophone. Les assemblées ont également été annoncées au moyen d'un affichage dans les bureaux Accès Montréal, les bureaux d'arrondissement et hôtels de ville de l'agglomération et sur le portail de la Ville. De plus, une invitation a été expédiée, par courrier régulier et courrier électronique, à plusieurs centaines de citoyens, de représentants de l'industrie du taxi et d'organismes susceptibles d'être intéressés par le sujet. Enfin, un communiqué a été transmis à tous les médias nationaux et locaux.

Six séances de travail ont été nécessaires pour présenter le portrait de l'industrie du taxi, discuter de ses problématiques et préparer les recommandations. La première séance de travail s'est déroulée le 13 octobre 2010. Elle a été consacrée à la présentation détaillée du dossier du taxi par les responsables du Bureau du taxi et du remorquage de Montréal et aux demandes d'éclaircissements de la part des membres des deux commissions.

Cinq autres séances de travail, tenues le 20 janvier, les 3 et 16 février et les 9 et 15 mars 2011 ont été réservées aux discussions entre les membres des deux commissions ainsi qu'à l'élaboration des recommandations. Au cours de ces séances de travail, les commissaires ont fait appel à l'expertise de M. Denis Cartier, du ministère des Transports du Québec, à M. Manuel Lopez d'Aéroports de Montréal, à M. Michel Trudel, consultant, ainsi qu'aux responsables du Bureau du taxi et du remorquage, MM. Richard Boyer et Benoit Jugand, pour compléter leur compréhension de certains aspects du dossier.

Plus de 260 personnes se sont présentées à l'une ou l'autre des quatre assemblées publiques qui comportaient une période de questions et de commentaires réservée aux citoyens. Les commissions ont entendu 44 personnes qui ont pris la parole pour exprimer leurs opinions ou émettre des commentaires. Au total, 33 mémoires ont été présentés aux commissions dont six sans présentation orale. Tous les mémoires ont été versés sur le site des commissions au lendemain de leur présentation. Ces mémoires peuvent être consultés à l'adresse suivante www.ville.montreal.qc.ca/commissions.

Les commissions tiennent à remercier pour leur soutien et leur expertise, les gestionnaires du Bureau du taxi et du remorquage, M. Richard Boyer, M. Benoit Jugand et, plus particulièrement, Mme Kim Thibault, conseillère en planification pour son aide inestimable à la production de documents synthèse. Les deux commissions soulignent également la collaboration de M. Claude Carette, directeur par intérim et de M. Jean Bertrand, chef de division à la Direction des transports. Les commissions adressent également leurs remerciements à M. Denis Cartier, du ministère des Transports du Québec, M. Manuel Lopez d'Aéroports de Montréal et M. Michel Trudel, consultant, pour leur disponibilité et leur soutien dans l'analyse du dossier. La Division des élections et du soutien aux commissions a également été mise à contribution, plus particulièrement Mme Edwige Noza qui a participé aux travaux de compilation et d'analyse des mémoires ainsi que Mesdames Despina Chrysagis, Malika Kammoun, Linda Lajeunesse et

Marie-Pierre Rouette, qui ont assuré le soutien nécessaire à la production de plusieurs documents dans le cadre de la consultation publique.

L'INDUSTRIE DU TAXI À MONTRÉAL

Lors de la première assemblée publique de consultation, tenue le 4 novembre 2010, une présentation de l'industrie du taxi a été faite d'une part, par la Direction des transports (DT) et d'autre part, par le Bureau du taxi et du remorquage (BTR).

La présentation de la DT a permis de situer l'industrie du taxi dans le contexte du *Plan de transport* dont les grandes orientations visent à réduire la dépendance à l'automobile, à reconnaître le taxi comme un mode de transport performant, flexible et complémentaire et à reconnaître sa contribution à l'offre de transport collectif.

Les principaux enjeux de l'industrie du taxi ont été présentés ainsi que les diverses interventions proposées par le *Plan de transport* pour y répondre. Ces interventions concernent l'amélioration de la qualité des services offerts à la clientèle, l'amélioration de la complémentarité du taxi avec le vélo, l'utilisation accrue de véhicules éco énergétiques et enfin, l'innovation et la modernisation.

En guise d'introduction à leur présentation, les représentants du BTR ont retransmis un court extrait audio d'un reportage de Christine Limoges diffusé à la radio de Radio-Canada au mois d'août 2010 sur la situation du taxi à Montréal, lequel a été suivi des grandes lignes d'une récente étude menée par l'Institut économique de Montréal qui préconise une réforme de l'industrie du taxi.

La présentation a ensuite fait état des aspects suivants :

- La situation actuelle de l'industrie;
- Le rôle du Bureau du taxi et remorquage;
- Les efforts de concertation en matière de planification stratégique effectuée en mai dernier;
- Les enjeux de la Commission.

L'industrie du taxi à Montréal, c'est 4 445 voitures taxis, plus de 10 000 chauffeurs et plus de 37 millions de courses par année ; cette industrie œuvre sur un territoire divisé en trois secteurs : la pointe est (A5), le centre (A11) et l'ouest (A12). Elle est composée des principaux acteurs tels que les représentants de l'industrie, des organismes gouvernementaux et des clientèles corporatives.

On constate qu'entre les années 2005 à 2009, la valeur des permis a beaucoup évolué; depuis 2009, elle avoisine 200 000\$ pour chacun des trois territoires de l'Île. Ont aussi été évoquées, la tendance du nombre de permis transigés entre 2005 et 2009 et la délinquance financière au niveau du paiement du permis de taxi. À ce sujet, précisons que cette situation survient à la fin du premier trimestre de l'année, une période qui correspond à l'échéance de plusieurs paiements pour les chauffeurs de taxi. La situation se rétablit habituellement aux trimestres suivants.

En matière de qualité de services, la flotte de taxis est beaucoup plus récente que par les années passées. À titre d'exemple, en 2002, l'âge moyen d'un véhicule mis en service dans

l'industrie du taxi était de 9 ans. Quant au nombre de plaintes enregistrées par rapport au nombre de courses effectuées, il est par ailleurs très bas. Par exemple, sur 37 millions de courses réalisées en 2009, le BTR a enregistré 469 plaintes du public. À cet effet, un sondage Ipsos Décarie effectué en 2006, conclut que 95% de la clientèle est satisfaite de la qualité des déplacements en taxi.

La question de la sécurité des chauffeurs de taxi a également été abordée. Les statistiques démontrent clairement que les chauffeurs de taxi ne se sentent pas en sécurité la nuit; 68% des répondants ne se sentent pas du tout en sécurité comparativement à 73% qui se sentent en sécurité le jour.

Les représentants du BTR ont soulevé l'aspect du rôle et de la mission du BTR, qui est de voir à l'amélioration de la qualité des services de taxi et de remorquage et de supporter le développement de ces industries. À ce sujet, différents efforts de concertation ont été faits au cours des dernières années, dont l'adoption d'un nouveau règlement en 2010, lequel prévoit le déploiement de véhicules moins énergivores et le développement d'une nouvelle image distinctive pour les taxis incluant la publicité. Les efforts de concertation ont également permis, en 2010, la préparation d'un projet de planification triennale 2011-2013 des activités. Les différents enjeux de cette planification triennale seront, entre autres, l'amélioration de la qualité des services, l'accroissement de la sécurité des chauffeurs de taxi et la possibilité de participation de l'industrie aux efforts d'amélioration de la sécurité publique.

LES COMMENTAIRES DU PUBLIC ET L'ANALYSE DE LA COMMISSION

La commission a pu constater le vif intérêt qu'a suscité l'étude de l'industrie du taxi en séances publiques. Plus de 260 personnes, tant citoyens que représentants de l'industrie du taxi et d'autres sphères d'activités, ont participé aux quatre séances publiques.

Ces participants ont fait état de leurs commentaires sur l'industrie du taxi et présenté un éventail de propositions dont la commission a pris connaissance. Ces propositions ont été analysées en séances de travail.

Le nombre de mémoires, d'avis ou de commentaires portés à l'attention de la commission s'élève à plus de 30. La liste des personnes et des organismes qui ont présenté et déposé des mémoires ou fait des commentaires de même que celles qui sont intervenues lors des séances d'information et d'adoption des recommandations, figure à l'annexe 1 du présent document.

Cette annexe présente également la liste des personnes-ressources de la Ville de Montréal et du BTR qui ont appuyé les travaux de la commission en lui fournissant les avis techniques et l'expertise nécessaire à l'analyse de certaines propositions.

L'analyse de la commission

L'analyse des mémoires et des commentaires des participants a permis de dégager quelques idées maîtresses. Les questions touchant notamment la gouvernance du Bureau du taxi, la disponibilité de l'offre de service en transport adapté, la représentativité de l'industrie du taxi et l'amélioration des conditions d'exercice ont été évoquées par plusieurs intervenants.

Les commissaires ont pu constater, à la lumière des commentaires entendus et des représentations faites par les acteurs de l'industrie du taxi, qu'il s'agit d'une industrie complexe, dotée d'un lourd héritage réglementaire.

Les commissaires ont aussi déploré le fait que peu de citoyens, principaux usagers du taxi, aient participé aux séances publiques pour faire connaître leur appréciation du service de taxi montréalais.

Les commissaires ont prêté une attention particulière aux éléments qui permettraient d'améliorer à la fois la situation des principaux artisans de l'industrie et la qualité du service offert. Les commissaires ont choisi de concentrer leur analyse sur ces aspects précis du dossier du taxi et ont tenté de circonscrire leurs recommandations à l'intérieur de huit thèmes principaux. Ainsi, les recommandations de la commission concernent la gouvernance du Bureau du taxi, le transport adapté, le développement de l'industrie et la qualité du service, les rapports avec la Société de transport de Montréal, le taxi collectif et le taxi partage, le transport illégal, le plan de transport et la création d'un fonds de développement.

La gouvernance du Bureau du taxi

Le fait que le Bureau du taxi et du remorquage relève directement du Service de police de la Ville de Montréal est apparu comme un enjeu important lors des séances publiques. Cette question a été soulevée par une majorité de participants issus de l'industrie du taxi, de différents partis politiques, du secteur environnemental et d'organismes œuvrant pour les personnes à mobilité réduite.

Les commissaires ont constaté une volonté quasi unanime des participants à revoir la gouvernance du BTR pour en faire une entité indépendante, imputable auprès d'un conseil d'administration et composé de représentants de la Ville, de l'industrie et des clientèles desservies. Les mémoires de plusieurs organismes ont appuyé cette position, notamment Projets Saint-Laurent/Jour de la Terre, Vision Montréal ainsi que M. Michel Trudel. Fin Taxi affirme de son côté que l'on doit « donner au BTR sa propre identité taxi ». Des organismes œuvrant auprès des clientèles à mobilité réduite comme l'Association des regroupements des usagers du transport adapté du Québec (ARUTAQ), ont plaidé en faveur d'une meilleure représentation de leur clientèle au sein d'un futur conseil d'administration du Bureau du taxi.

Un consensus se dégage des témoignages entendus aux assemblées publiques pour une meilleure représentativité de l'industrie au sein de la future entité. Tous les intervenants de l'industrie du taxi et de la limousine veulent y être représentés dans des associations distinctes : chauffeurs, propriétaires de taxis, propriétaires de limousines et intermédiaires en services de taxis. Les discussions qui ont eu cours en séances de travail ont mis en lumière la nécessité pour chaque groupe de se nommer des représentants dûment autorisés. Des discussions ont aussi porté sur la composition du conseil d'administration de la nouvelle entité et sur la présence d'un élu municipal à la présidence.

Une majorité de groupes entendus ont dit souhaiter que la nouvelle entité poursuive le rôle joué actuellement par le BTR à titre de guichet unique de services. La plupart souhaitent le maintien de son mandat d'application réglementaire et de concertation auprès de l'industrie mais suggèrent d'accentuer son rôle de planification du développement de l'industrie.

Le transport adapté et les permis restreints

Les assemblées de consultation sur le taxi ont permis de faire ressortir la nécessité d'augmenter l'offre de service en transport adapté ou accessible. L'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) a souligné que plusieurs données confirment l'importance d'une action concertée en matière de transport adapté pour les personnes handicapées. L'étude de l'Institut de la statistique du Québec *Vivre avec une incapacité* met en lumière le fait qu'en 2006, un Québécois vivant en ménage sur dix avait une incapacité. Selon cette étude, Montréal compterait plus de 200 000 personnes vivant avec des incapacités. L'OPHQ note également que le service de transport adapté à la STM est en plein essor : celui-ci affiche une hausse de son achalandage de 25,6% entre octobre 2009 et octobre 2010. Le service de taxi adapté devient donc un mode de transport privilégié et indispensable pour la clientèle ayant des besoins particuliers.

La Table de concertation des aînées (TCAIM) a également fait valoir que dans le contexte actuel du vieillissement de la population, une tendance démographique confirmée, l'utilisation du taxi peut apparaître comme une option à privilégier pour les personnes âgées, notamment en raison du sentiment de sécurité qu'il procure. La TCAIM souhaite que des collaborations soient établies et que de nouveaux créneaux soient développés avec l'industrie du taxi. Ceci permettrait à la fois de combler les besoins de cette clientèle tout en permettant à l'industrie d'augmenter son achalandage.

L'Association Kéroul, dédiée à la promotion du tourisme accessible, a fait remarquer à la commission que le nombre de taxis accessibles à Montréal est nettement insuffisant. La ville de Boston par exemple, une ville comparable à Montréal, compte dix fois plus de taxis accessibles que Montréal. Des documents de la Planification triennale 2011-2013 du Bureau de taxi et du remorquage de Montréal révèlent qu'il n'y a à Montréal qu'environ 160 taxis accessibles sur un ensemble de quelque 4 400 taxis, et que de ce nombre, seuls 16 taxis accessibles sont exploités en vertu d'un permis de taxis réguliers.

Les commissaires ont été sensibles aux représentations de ces organismes. Ils ont estimé que la question de la mobilité et du transport des personnes aînées et celle des personnes handicapées méritait une attention particulière notamment pour ses impacts sur l'accès aux soins de santé. Ils ont retenu que ces clientèles souhaitent une augmentation de l'offre de service en transport adapté tant du côté de la STM qu'en matière de transport privé.

La question de l'émission des permis restreints a également fait l'objet d'une réflexion. Émis par la Commission des transports du Québec, ces permis restreints permettent à leurs titulaires d'effectuer le transport de personnes à mobilité réduite. Ceux-ci sont principalement exploités dans le cadre de contrats institutionnels entre la STM et les centres spécialisés. En dehors de ces contrats, les véhicules ne sont pas disponibles pour offrir un service de nature privée aux personnes à mobilité réduite. À ce sujet, les commissaires ont noté deux tendances : d'un côté, des membres de l'industrie du taxi souhaitent un moratoire sur l'émission de tels permis et affirment ne pas être en mesure d'acquérir des véhicules adaptés, à moins de bénéficier d'incitatifs économiques permettant d'en rentabiliser l'opération. De l'autre, les clientèles visées souhaitent bénéficier d'une meilleure offre de services.

À la lumière de ces constats, les commissaires ont estimé important de relever les possibilités d'ouverture et de développement de l'industrie que représente le transport adapté. Ils ont notamment retenu qu'une solution avantageuse serait de demander aux intermédiaires en services de transport régulier de s'engager à rendre disponible un nombre minimal de véhicules adaptés, par exemple un nombre équivalent à 5% de l'ensemble de leur flotte, ce qui

aurait pour effet de porter à environ 222 le nombre de taxis adaptés exploités en vertu de permis réguliers, contre 16 actuellement. Ceux-ci s'ajouteraient aux 161 véhicules adaptés qui sont actuellement exploités en vertu de permis restreints, portant ainsi à environ 383 le nombre total de voitures adaptées qui seraient disponibles à Montréal à l'intention de la clientèle à mobilité réduite.

Lors des séances de travail, des discussions ont aussi porté sur l'assouplissement des critères menant au statut des intermédiaires de services en transport restreint, une mesure qui n'a pas été retenue par la majorité des membres de la commission.

Le développement de l'industrie et la qualité des services

Plusieurs éléments ont été mis de l'avant lors des assemblées à l'égard de la thématique du développement de l'industrie et du service à la clientèle.

Outre le transport adapté, le **taxi collectif** a clairement été identifié comme une piste à explorer pour le développement de nouveaux marchés. Le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT) est d'avis que le taxi pourrait être davantage mis à contribution à certaines périodes de la journée et sur des circuits mal desservis par le transport en commun. L'entreprise Taxi Coop et M. Pelletier, titulaire d'un permis de propriétaire de taxi, ont également fait des représentations en ce sens, ce dernier alléguant « qu'il est plus écologique d'encourager le transport collectif par taxi que de voir des autobus se promener à vide ». Le représentant de Limousine Brunelle a indiqué de son côté qu'il s'agit d'une « voie intéressante pour le développement de l'industrie de la limousine. » Tout comme Projet Montréal, Vision Montréal considère que cette avenue mérite d'être développée, en partenariat avec la STM pour les avantages économiques et environnementaux qu'elle représente.

Enfin, Projets Saint-Laurent/Jour de la terre Québec a profité de la consultation pour présenter un projet de **taxi-partage**, un service de covoiturage, tel qu'il en existe dans plusieurs villes du monde. Selon l'organisme, « un tel service constituerait une initiative prometteuse pour relancer l'industrie du taxi et lui permettre d'occuper la place qui lui revient au sein du cocktail transport en sol montréalais ».

Les commissaires ont favorablement reçus ces propositions de développement du taxi collectif et du taxi-partage qu'elles ont saluées comme une occasion d'associer étroitement le taxi au développement du transport collectif de la métropole. Les commissaires sont d'avis que la mise en place progressive de telles mesures dans des secteurs à forte densité offrirait une meilleure desserte des infrastructures en transport collectif tout en réduisant l'émission des gaz à effet de serre. Ils ont estimé qu'une collaboration mériterait d'être encouragée avec la STM à cet égard.

Par ailleurs, plusieurs personnes souhaitent un rehaussement des qualifications des chauffeurs. Nombre d'intervenants ont demandé à revoir le contenu de la formation destinée aux nouveaux chauffeurs et aux chauffeurs en titre afin d'améliorer l'adéquation entre les besoins des différentes clientèles et les besoins des chauffeurs. M. Michel Trudel a plaidé en faveur d'une **formation** qui s'appuierait sur une norme professionnelle, telle que le prévoit la *Loi favorisant le développement et la reconnaissance des compétences de la main d'œuvre* (L.R.Q., c. D-7.1).

Les organismes œuvrant auprès des personnes handicapées et à mobilité réduite, tels que l'ARUTAQ, le Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'Île de Montréal (RUTA), Kéroul et l'OPHQ, ont fait valoir l'importance de bien former, et ce de manière

continue, les chauffeurs de taxi aux besoins particuliers de cette clientèle afin d'assurer la constance des bonnes pratiques tout au long de l'exercice de leur métier. Quant aux organismes environnementaux, le Conseil régional de l'environnement de Montréal et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA), ont estimé que l'industrie doit aussi faire sa part pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre et ses émissions des principaux contaminants atmosphériques. Ils ont proposé qu'une formation et un guide en conduite écologique soient rendus disponibles à l'ensemble des chauffeurs de taxi œuvrant sur le territoire montréalais.

Les commissaires ont favorablement reçu les commentaires à ce chapitre et ils ont choisi d'y accorder le suivi nécessaire.

Plusieurs intervenants de l'industrie ont demandé que des mesures soient mises en place pour améliorer la **signalisation** et favoriser l'aménagement de postes d'attente dans des endroits stratégiques du centre-ville, notamment à l'occasion d'événements majeurs. Plusieurs organismes, dont Projets Saint-Laurent/Jour de la terre, le Conseil régional de l'environnement de Montréal et l'AQLPA ont aussi recommandé d'augmenter la cadence de l'implantation de voies réservées sur le territoire de l'Île de Montréal, qui sont utilisées par les autobus et les taxis. Selon ces groupes, de telles mesures permettraient d'améliorer la fluidité de la circulation et faciliterait le déplacement des véhicules taxis, un point de vue partagé par les membres des deux commissions qui ont émis des recommandations en ce sens. Vélo Québec, pour sa part, en a appelé à une meilleure compréhension de la complémentarité entre le vélo et le taxi et a demandé à ce que les voies réservées puissent aussi être utilisées par les vélos. L'organisme a également fait valoir la pertinence de prévoir le déploiement de supports à vélo sur les voitures taxis.

En vue de contrer la concurrence déloyale, des intervenants ont également demandé que les interventions du Bureau du taxi soient plus rigoureuses en matière de **transport illégal**. Le mémoire présenté par Vision Montréal demande une augmentation des interventions et du coût des amendes liées à ce type d'infraction et conséquemment, l'augmentation du nombre de ressources disponibles pour mettre l'industrie du taxi à l'abri de la concurrence déloyale. Le Regroupement des propriétaires de taxis de Montréal (RPTM) a aussi présenté des recommandations qui vont dans ce sens. Les commissions ont été attentives à ces demandes et elles ont recommandé que des représentations soient faites auprès du gouvernement du Québec pour hausser les amendes en matière de transport illégal et conférer aux inspecteurs du Bureau du taxi les mêmes pouvoirs que ceux de la SAAQ pour la saisie de véhicules illégaux. L'installation de taximètre électronique émettant des reçus a aussi été envisagée comme une mesure qui permettrait de mieux protéger l'industrie du taxi.

La question des taxis « verts », des **voitures écoénergétiques** et hybrides a été soulevée à plusieurs reprises. Les organismes qui militent en faveur de la protection de l'environnement ont tous convenu de la nécessité pour l'industrie du taxi de faire sa part en matière d'émission de gaz à effet de serre et de se doter de véhicules plus performants à ce niveau. Mentionnons à ce sujet les recommandations de l'AQLPA, du Conseil régional de l'environnement de Montréal et de Projets Saint-Laurent/Jour de la terre. D'autres organismes, notamment Projet Montréal et le CPCDIT, ont également noté qu'en l'absence d'incitatifs financiers majeurs, il serait difficile de demander qu'un changement s'opère rapidement à cet égard. Les commissaires se sont finalement entendu sur la proposition de confier au nouveau conseil d'administration le mandat d'apporter des modifications au Règlement sur le transport par taxi (RCG 10-009) pour favoriser la conversion graduelle de la flotte de taxis vers les véhicules éco-énergétiques ou hybrides ; et parallèlement, de demander à l'Agglomération de Montréal de se doter, d'ici 2017, d'un programme de véhicules taxis écologiques répondant aux critères développés par la Direction

de l'environnement et du développement durable et approuvés par les instances décisionnelles en matière de réduction des gaz à effet de serre.

La collaboration avec la Société de transport de Montréal (STM)

La STM est un acteur incontournable du secteur des transports dans la région métropolitaine. Elle assure en effet plus de 80% des déplacements en transport collectif dans la région de Montréal.

La STM aurait un rôle à jouer au conseil d'administration de la nouvelle entité en termes de promotion et de coordination de mesures qui permettraient de bonifier le partenariat existant avec l'industrie du taxi, de renforcer le caractère complémentaire du taxi et du transport collectif et aider ainsi l'industrie à augmenter ses revenus et accroître sa visibilité. Des pistes de collaboration avec l'industrie du taxi ont été présentées lors des assemblées publiques, notamment à l'occasion de grands événements culturels et lors des perturbations de services. Les commissaires considèrent qu'elles méritent d'être retenues au titre de recommandations tout comme l'augmentation du nombre de voies réservées pour améliorer l'efficacité des déplacements des taxis.

Finalement, à la lumière des échanges qui ont eu lieu lors des assemblées publiques et des séances de travail, les membres des commissions ont convenu de formuler deux recommandations, l'une concernant la **création d'un fonds de développement**, l'autre, le **Plan de transport** de Montréal. Comme plusieurs mesures proposées risquent de créer une pression financière sur l'industrie du taxi, les commissaires ont convenu de recommander l'identification de sources de financement en vue de la création d'un fonds de développement pour subventionner diverses mesures incitatives. Ils ont aussi formulé le souhait que les recommandations issues de la consultation soient intégrées au *Plan de transport* en vue de bonifier le chapitre consacré au taxi.

CONCLUSION

Les deux commissions sont reconnaissantes envers les personnes de tous horizons qui ont accepté leur invitation à participer aux assemblées publiques sur l'industrie du taxi. Les commissions soulignent qu'elles ont mis à profit toutes les présentations et tous les commentaires qui lui ont été faits dans le cadre des séances de travail, des assemblées publiques, des périodes de questions, autant de la part des intervenants de l'industrie du taxi que des personnes-ressources du Bureau du taxi et du remorquage, de la Direction des transports, de la Société de transport de Montréal, du Ministère des transports du Québec et d'Aéroports de Montréal.

Les recommandations qui suivent reflètent l'analyse de la commission qui a choisi de se concentrer sur les sujets les plus récurrents. Elles s'inscrivent dans une perspective d'amélioration de la situation de l'industrie montréalaise du taxi et elles visent à confirmer la contribution de cette industrie au système de transport collectif urbain et à en préciser son intégration.

Mesdames Caroline Bourgeois et Suzanne Décarie, membres de la commission municipale et M. Benoit Dorais, membre de la commission d'agglomération, ont produit un rapport minoritaire, qui est joint au présent document (Annexe 2).

Les recommandations qui suivent ont été adoptées à l'unanimité, à l'exception de la R-4 qui a été adoptée à la majorité des membres présents, les conseillères Caroline Bourgeois et Suzanne Décarie ainsi que le conseiller Benoit Dorais ayant exprimé leur dissidence à l'égard de cette recommandation.

LES RECOMMANDATIONS

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LE TRANSPORT, LA GESTION DES INFRASTRUCTURES ET L'ENVIRONNEMENT ET LA COMMISSION DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION SUR L'ENVIRONNEMENT, LE TRANSPORT ET LES INFRASTRUCTURES

Remercient les citoyens, les représentants d'organismes et les intervenants de l'industrie du taxi qui ont pris part à la consultation publique sur le taxi et qui ont présenté leurs mémoires ou fait part de leurs commentaires lors des assemblées publiques du 4 et 30 novembre et du 1^{er} décembre 2010.

Les commissions remercient également les personnes-ressources du Bureau du taxi et du remorquage de Montréal pour la qualité de leurs présentations et de leurs interventions lors des assemblées publiques et des séances de travail.

Au terme de leurs travaux, les commissions font les recommandations suivantes au conseil municipal et au conseil d'agglomération:

La gouvernance

R-1 De revoir la gouvernance du Bureau du taxi et du remorquage (BTR) dans son ensemble et de dissocier le volet taxi du volet remorquage pour faire du Bureau du taxi une entité distincte selon la formule d'une société paramunicipale, dotée d'un conseil d'administration qui soit représentatif de l'agglomération de Montréal, de l'industrie du taxi et de l'ensemble des clientèles desservies ;

R-2 D'accorder à cette nouvelle entité le mandat prioritaire du développement de l'industrie du taxi, tout en conservant son rôle de guichet unique et son mandat actuel d'application réglementaire et de concertation ;

R-3 De maintenir à l'intérieur du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), le volet remorquage de l'actuel BTR, compte tenu du caractère plus coercitif et des fonctions de contrôle et de surveillance généralement associés à cette activité ;

R-4 De nommer au nouveau conseil d'administration douze membres qui soient représentatifs du grand public, des différentes clientèles et des différents groupes présents dans l'industrie du taxi à Montréal. Le conseil serait composé comme suit :

- Un élu de la Ville de Montréal au poste de président du conseil d'administration
- Deux élus choisis parmi les membres des conseils municipaux et d'arrondissement de

l'agglomération

- Un membre de la direction de la Société de transport de Montréal
- Un membre de la Direction des transports de la Ville de Montréal
- Un représentant de l'industrie touristique
- Un représentant de la clientèle à mobilité réduite
- Un représentant des titulaires de permis de propriétaires de taxis
- Deux représentants des chauffeurs de taxi
- Un représentant des titulaires de permis de propriétaires de limousines
- Un représentant des intermédiaires en services

Un représentant du ministère des transports du Québec ainsi que le directeur du Bureau de taxi agiront à titre de membres observateurs.

Le service à la clientèle et le développement de l'industrie

R-5 De confier au nouveau conseil d'administration le mandat de revoir le contenu de la formation destinée aux nouveaux chauffeurs ainsi qu'aux chauffeurs en titre ; de rendre obligatoire la formation des chauffeurs dans les domaines qui les concernent, comme le transport de personnes handicapées, et d'introduire dans les programmes de formation la notion de conduite écologique ;

R-6 De confier au nouveau conseil d'administration le mandat de rehausser les exigences en matière de qualité des véhicules, en proposant des modifications au Règlement sur le transport par taxi de la Ville de Montréal (RCG 10-009) pour que les nouveaux véhicules mis en service correspondent aux seuils de 3 ans et de 8 ans, respectivement lors de leur mise en service et leur retrait ;

R-7 De confier au nouveau conseil d'administration le mandat

- de rendre obligatoire, par voie réglementaire, l'installation dans les véhicules taxis de taximètres électroniques émettant des reçus ;
- de prévoir des mesures réglementaires pour favoriser l'installation dans les véhicules taxis d'équipements permettant le paiement électronique et de nouvelles technologies telles que le système de géo-répartition (GPS) et les écrans interactifs destinés à la promotion culturelle et touristique de la métropole et de s'assurer qu'ils soient accessibles universellement dans les véhicules destinés au transport adapté ;

R-8 De confier au nouveau conseil d'administration le soin d'entamer une réflexion vers l'identification des spécifications d'un modèle universel et d'une couleur unique de taxi ;

R-9 De confier au nouveau conseil d'administration le mandat d'apporter des modifications au Règlement sur le transport par taxi (RCG 10-009) pour favoriser la conversion graduelle de la flotte de taxis vers les véhicules éco-énergétiques ou hybrides ; et parallèlement, de demander à l'Agglomération de Montréal de se doter, d'ici 2017, d'un programme de véhicules taxis écologiques répondant aux critères développés par la Direction de l'environnement et du développement durable et approuvés par les instances décisionnelles en matière de réduction des gaz à effet de serre ;

R-10 De confier au nouveau conseil d'administration le mandat de prévoir par règlement

l'inspection annuelle des véhicules usagés pour leurs taux d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ;

R-11 De confier au nouveau conseil d'administration le mandat de proposer aux instances décisionnelles des orientations en matière de localisation des postes d'attente temporaires et permanents et de signalisation destinée au taxi, en collaboration avec les représentants de l'industrie du taxi, la Direction des transports de la Ville de Montréal et les arrondissements concernés ;

Le transport adapté et le développement de l'industrie

Considérant l'importance d'augmenter l'offre de service en transport adapté, et considérant l'ouverture du marché que représente le transport adapté comme élément de développement de l'industrie ;

R-12 De confier au nouveau conseil d'administration le mandat d'identifier les besoins actuels et futurs en matière de transport de personnes à mobilité réduite et d'améliorer l'offre de service en matière de transport adapté en apportant les modifications réglementaires nécessaires pour que les intermédiaires en services de taxis (permis réguliers) s'engagent à fournir et à assurer la disponibilité d'un pourcentage de véhicules adaptés représentant au moins 5% de l'ensemble de leur flotte de véhicules en service;

La collaboration avec la Société de transport de Montréal (STM)

Considérant que l'industrie du taxi représente un partenaire incontournable du mouvement de transport collectif montréalais ;

R-13 De confier à la STM, dans le cadre de sa représentation au conseil d'administration de la nouvelle entité et en partenariat avec les autres membres :

- la coordination des efforts visant à assurer la complémentarité des différentes offres de service en transport collectif;
- le développement des partenariats avec l'industrie du taxi à l'occasion des grands événements et lors de perturbations de service ;
- l'augmentation du nombre de voies réservées en vue d'améliorer l'efficacité des taxis dans leurs déplacements ;

Le taxi collectif et le taxi partage

R-14 De confier au nouveau conseil d'administration, en partenariat avec la STM, le mandat de proposer des mesures visant:

- l'augmentation de l'offre de services de taxi collectif pour mieux répondre aux nouvelles demandes de dessertes locales dans des quartiers peu denses ;
- la mise en place progressive d'un service de taxi-partage dans quelques secteurs à forte densité, ce qui offrirait une meilleure desserte des infrastructures en transport collectif tout en réduisant l'émission de gaz à effet de serre ;

Le transport illégal

Considérant l'importance de contrer les pratiques déloyales et le transport illégal par taxi ;

R-15 De confier à la nouvelle entité le mandat d'accentuer le contrôle du transport illégal et de faire des représentations auprès du ministère des Transports du Québec afin d'apporter les modifications législatives nécessaires :

- pour augmenter le coût des amendes en matière de transport illégal,
- et conférer plus de pouvoirs aux inspecteurs en matière de saisie de véhicules illégaux,

et d'augmenter à cette fin le nombre d'inspecteurs dédiés au contrôle du transport illégal.

La création d'un fonds de développement

Considérant les impacts financiers que pourraient représenter l'application de certaines mesures proposées ;

R-16 De confier au nouveau conseil d'administration le soin d'identifier des pistes de financement en vue de la création d'un « fonds de développement » qui permettrait de subventionner différentes mesures incitatives;

Le Plan de transport

R-17 De demander à la Direction des transports de la Ville de Montréal d'intégrer les recommandations issues de la consultation sur le taxi aux prochaines étapes de la mise en œuvre du *Plan de transport* en vue de bonifier les interventions prévues au chapitre du taxi.

Liens internet : le présent rapport peut être consulté à l'adresse : www.ville.montreal.qc.ca/commissions

ANNEXE 1

Responsable politique :

Mme Manon Barbe, membre du comité exécutif, responsable du transport et mairesse de l'arrondissement de LaSalle

Liste des personnes-ressources au Bureau du taxi et du remorquage

M. Richard Boyer, assistant-directeur
M. Benoît Jugand, chef de division
Mme Kim Thibault, conseillère en planification

Liste des personnes-ressources de la Ville de Montréal

Direction des transports

M. Claude Carette, directeur, Transport
M. Jean Bertrand, chef de division, Développement du transport

Liste des intervenants à l'assemblée publique du 4 novembre 2010

M. Daniel Deschênes, Association du Syndrôme d'Usher du Québec (ASUQ)
M. Michel Trudel, citoyen
M. Hassan Kattoua
M. Marcel Archambault, Association des limousines du Québec
M. Éric Brunelle, Limousine Brunelle
M. Joseph Stanley Bastien, Travailleurs autonomes du Québec
M. Wilfredo Figueroa, Supreme Limousine inc.
Mme Célia Missigbèto, Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM)
M. Rosalbert Max-Louis, Association haïtienne des travailleurs de taxi
Mme Louise Harel, chef de l'Opposition officielle
Mme Julie Bickerstaff, coordonnatrice, Table de concertation des aînés de l'Île de Montréal (TCAIM)
M. Roland Franklin
M. Rodrigue Prescott
M. Michael Siroky, Michael Siroky Taxi
M. Léonard Langlois, membre de Projet Montréal

Liste des intervenants à l'assemblée publique du 30 novembre 2010

M. Michel Trudel, citoyen
M. Éric Brunelle, Limousine Brunelle
Mme Isabelle Ducharme et M. André Leclerc, Kéroul
M. Marcel Archambault, Association des limousines du Québec
Mme Monica Ricourt et Mme Marie Turcotte, STM
Mme Julie Bickerstaff, Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (TCAÎM)
M. Stéphane Mayer
M. Rodrigue Prescott
M. Jean-François Pronovost, Vélo Québec

M. Hassan Kattoua
M. Roland Franklin, Taxi Expert
M. Pierre Lussier, Jour de la Terre
M. Youssef Lebbar, Taxi Coop
M. Gilles Pelletier, propriétaire d'un permis de taxi

Liste des intervenants à l'assemblée publique du 1^{er} décembre 2010

Mme Rosanne Couture, Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec (ARUTAQ)
Mme Louise Harel, chef de l'Opposition officielle
M. Léonard Langlois, Projet Montréal
M. Denis Bernier, Caisses Desjardins
M. Serge Mâsse, Fin Taxi
M. Laval Bilodeau, Regroupement des propriétaires de permis de taxis de Montréal (RPTM)
M. André H. Martel, TAXICOM
M. Dory Saliba, Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT) – section Montréal
M. Michael Siroky, Michael Siroky Taxi
M. Max-Louis Rosalbert, Association haïtienne des chauffeurs de taxi
Mme Brigitte Blais, Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)
M. Joseph Stanley Bastien, Travailleurs autonomes du Québec
M. Roland Franklin, Taxi Expert

Mémoires reçus sans présentation orale

Mme Valérie Larouche, Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de Montréal (RUTA)
Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE de Montréal)
Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ)
M. Norman Hollander
Suprême Limousine
Association libanaise des travailleurs du taxi (ALTT)

Liste des intervenants à l'assemblée publique du 31 mars 2011

M. Laval Bilodeau, Regroupement des propriétaires de permis de taxis de Montréal (RPTM)
M. Youssef Lebbar, Taxi Coop
M. Gilles Pelletier, propriétaire d'un permis de taxi
M. Éric Brunelle, Limousine Brunelle
M. Hassan Kattoua
M. Max-Louis Rosalbert, Association haïtienne des travailleurs de taxi
M. Dory Saliba, Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT) – section Montréal
M. André Leclerc, Kéroul
M. Joseph Stanley Bastien, Travailleurs autonomes du Québec

ANNEXE 2

**Commission permanente du conseil municipal sur le transport,
la gestion des infrastructures et l'environnement**

et

Commission du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures

EXAMEN PUBLIC SUR L'INDUSTRIE DU TAXI

Rapport minoritaire des Commissaires

**Benoit Dorais, maire de l'arrondissement du Sud-Ouest,
Caroline Bourgeois, conseillère de ville de Pointe-aux-Prairies, et
de Suzanne Décarie, conseillère de ville de Pointe-aux-Trembles**

Montréal, le 4 avril 2011

Les commissaires Benoit Dorais, Caroline Bourgeois et Suzanne Décarie, élus de l'Opposition officielle, remercient les intervenants, représentants et usagers de l'industrie du taxi du temps qu'ils ont consacré à faire part des situations qui les affectent, des préoccupations qui en surgissent et des solutions qu'ils entrevoient.

Ils remercient également leurs collègues commissaires, et tout particulièrement les présidents de cette commission mixte, MM Christian G. Dubois et Dominic Perri, de l'intérêt et de la bonne volonté manifestés tout au long de l'étude de l'industrie du taxi. Ils prennent cette occasion pour remercier madame Christiane Bolduc, secrétaire-recherchiste à la Direction du greffe, pour son travail impeccable et son soutien compétent aux travaux de cette commission.

Il faut souligner que la participation active des intervenants, représentants et usagers de l'industrie du taxi a été une source inestimable d'information qui a nourri le travail des commissaires. Ensemble, les commissaires ont discuté et analysé les enjeux qui ont été relevés et ils ont dégagé des recommandations visant à répondre aux problématiques soulevées et à améliorer l'avenir de l'industrie du taxi.

Ceci dit, à la suite des présentations et à la lecture des mémoires déposés, les commissaires Dorais, Bourgeois et Décarie ont des recommandations complémentaires au rapport de la commission, présentées dans le but de mieux concrétiser le rôle clé qu'est appelé à jouer le taxi dans le transport collectif, notamment en transport adapté.

RECOMMANDATION 1 | Cette recommandation vise la composition du conseil d'administration de la nouvelle entité

Compte tenu de l'auto-financement de la nouvelle entité, nous recommandons :

- que la composition du conseil d'administration reflète l'offre de service et la demande :
 - cinq (5) représentants de l'industrie, élus par et parmi les acteurs de l'industrie, *à titre d'exemple* : 1 représentant des titulaires de permis de propriétaires de taxis; 2 représentants des chauffeurs de taxi; 1 représentant des titulaires de permis de propriétaires de limousines; 1 représentant des intermédiaires de services;
 - cinq (5) représentants du public, *à titre d'exemple* : 1 représentant de la clientèle à mobilité réduite; 1 élu municipal; 1 membre de la STM, 1 membre de la Direction des transports de la Ville; 1 représentant de l'industrie touristique
 - deux (2) observateurs sans droit de vote; et
 - 1 président, autre qu'un élu municipal, désigné par le conseil d'administration.

RECOMMANDATION 2 | Cette recommandation vise la révision du processus d'octroi des permis restreints et l'assouplissement des critères menant au statut d'intermédiaire

Dans le but de bonifier l'offre de services de taxi adapté à court, moyen et long termes en ouvrant l'offre de service en transport en commun adapté de la STM, nous recommandons :

- « De confier au conseil d'administration le soin de faire des représentations auprès du gouvernement afin qu'il révisé le processus d'octroi de permis restreints, en tenant compte des procédures et des délais de transformation des véhicules de détenteurs de permis réguliers en véhicules adaptés; et d'apporter les modifications nécessaires au Règlement sur le transport par taxi (RCG 10-009) de la Ville de Montréal, en vue d'assouplir les critères menant au statut d'intermédiaire en services en transport restreint de manière à ce qu'un plus grand nombre d'intervenants puissent offrir leurs services aux usagers du transport adapté de la STM. »

RECOMMANDATION 3 | Cette recommandation vise à faire du taxi un partenaire à part entière du transport collectif à Montréal

Afin d'assurer l'efficacité et la pérennité de la collaboration entre la Société de transport de Montréal (STM), entreprise publique de transport en commun au cœur du développement économique de la région de Montréal, et la nouvelle entité, nous recommandons que :

- Tout comme la STM sera représentée au sein du conseil d'administration de la nouvelle entité, la nouvelle entité siège au conseil d'administration de la STM et que pour ce faire, la nouvelle entité fasse des représentations auprès du gouvernement provincial afin que soit modifiée l'article 8 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, L.R.Q., c. S-30.01.