



CTE - 007M
C.P. - P.L. 96
Loi modifiant la Loi concernant les
services de transport par taxi

CONSTATS ET RECOMMANDATIONS PRÉSENTÉS
À LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT
DANS LE CADRE DU PROJET DE LOI 96
LOI MODIFIANT LES SERVICES DE TRANSPORT PAR TAXI

PRÉSENTATION PAR MADAME MICHELINE VERRREULT
PRÉSIDENTE
ET
MADAME THÉRÈSE DOMINGUE
ADMINISTRATRICE

Mercredi le 01 octobre 2008



ASSOCIATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS RURAUX DU QUÉBEC

Place Centre-Ville - 330, Bon-Pasteur, local ____, Matane (Québec) G4W 4G5 • Bureau : 418 562-2233 / Télécopie : 418 566-8983

L'Association des transports collectifs ruraux du Québec existe depuis novembre 2003. Lors de notre assemblée générale annuelle de mai dernier, nous comptons 43 organisations membres. Ces derniers représentent des organisations de transport collectif en milieu rural et ce, que nous parlions d'organisations autonomes en transport, de CLD, de MRC et de commissions scolaires ainsi que des organisations qui offrent le transport collectif et adapté. Notre représentation s'étend donc bien au-delà de 43 membres.

Nos membres actuels desservent des populations rurales du Québec et les organisations qui sont à se mettre en place, desserviront la même clientèle. Répartis à travers le Québec, notre membership s'accroît rapidement considérant, le développement du transport collectif pour l'ensemble des municipalités rurales au Québec. Plusieurs territoires sont présentement à la phase de démarrage au niveau de leur structure et seront en mesure d'offrir des services au cours des prochains mois et de la prochaine année.

www.atcrq.ca



Notre présentation d'aujourd'hui vise l'industrie du Taxi, dans une perspective de développement du transport collectif de personnes en milieu rural.

Les recommandations déposées par l'association si elles visent à permettre un développement harmonieux sur le territoire du Québec a aussi comme valeur importante, de contrer le travail au noir qui se fait présentement sur les territoires de MRC du Québec. À cet effet, vous comprendrez que nos sources ne vous seront pas divulguées toutefois, nous ne vous apprendrons rien de nouveau.

Comme nous le savons tous, le transport collectif ne se limite pas aux places non utilisées dans le transport scolaire ou adapté. L'objectif n'est pas d'asseoir des gens aux places vides mais bien, de permettre un droit légitime à tout individu qui a un besoin de se déplacer sur notre territoire pour des raisons de santé, d'éducation, de loisir, son travail, etc...

Lorsque nous parlons d'utilisation de transports déjà existants, la référence correspond à des horaires établis pour des besoins particuliers à différentes clientèles. Les places non utilisées en fonction des horaires fixes, ne répondent pas aux besoins de la majorité des demandes de transport. L'accès offert par le transport collectif de personnes, correspond à des clientèles différentes et de nouveaux horaires s'imposent.

La réalité du Québec étant ce qu'elle est, nos territoires de MRC sont constitués pour un très grand nombre d'une ville-centre et de municipalités rurales. Il est faux de croire que les demandes de transport soient obligatoirement d'une municipalité rurale à la ville-centre. Des besoins de déplacement importants existent entre les municipalités rurales.

À partir de ce portrait dans lequel nos organisations de transport collectif doivent évoluer et se développer, l'industrie du taxi est dans plusieurs territoires une alternative souhaitable et inévitable car ces mêmes territoires de part leur composition humaine et territoriale, ne sont pas en mesure d'offrir un transport d'appoint par autobus.

Les organisations de transport collectif sont conscientes qu'il s'agit d'une industrie privée et ne demande pas des actes de charités, au contraire. Nous sommes devant un secteur en plein développement qui vient proposer un marché additionnel à l'industrie du taxi.

Le transport collectif de personnes ouvre une avenue supplémentaire et la raison en est fort simple. Avec l'organisation du transport collectif qui couvre le milieu rural, nous débordons d'un déplacement par taxi individuel qui devient non accessible par son coût, vers un regroupement de personnes pouvant se partager le coût de la course. L'aspect collectif y prend tout son sens. De plus, nous sommes dans un contexte où la Politique Québécoise du transport collectif de personnes de transport incite et soutient, les territoires de MRC pour offrir du transport de personnes en milieu rural. Il s'agit là, d'une opportunité d'affaire intéressante et importante pour une industrie qui se dit disposée à travailler en collaboration avec les organisations de transport collectif de personnes.

Cependant, pour concrétiser ce réflexe d'aller vers le taxi collectif en milieu rural et d'en faire la recommandation envers nos territoires pour le développement de leurs offres de transport, certains éléments doivent faciliter cette alliance ou ce partenariat.

Présentement, lorsque des ententes se créent entre les organisations de transport collectif et des entreprises de taxis, certains obstacles ou irritants sont au rendez-vous.

Le problème ne se pose pas lorsque la Corporation de taxi située dans la ville-centre dessert cette clientèle, il y a problème dans la majorité des cas, lorsque les besoins liés au transport proviennent d'une municipalité rurale vers la ville-centre ou entre municipalités rurales.

Malgré les lois et les règlements, le coût de la course ne se facture pas toujours (rarement) à partir du lieu d'embarquement de la personne. Les prix sont établis de la ville centre / point de départ du taxi, à la municipalité rurale et peut se rajouter un supplément si la personne ne demeure pas très près du centre de la municipalité. Nous pouvons bien tenter de donner une explication à cette approche, mais nous nous retrouvons devant une situation qui ne fait que réduire les déplacements potentiels pour ce dernier. Avec une telle attitude, la seule raison qui oblige un déplacement repose sur une obligation majeure pour l'utilisateur ou l'utilisatrice.

Lorsque nous examinons différentes chartes de coûts de déplacement de la ville centre à une municipalité rurale de son territoire, la démonstration est simple. C'est comme si le compteur démarrait au moment du départ du chauffeur de son centre d'appel et non à partir de l'embarquement. Il ne s'agit pas ici de comprendre le pourquoi de cette situation, il s'agit de faire un constat des occasions d'affaire manquées.

Pour la majorité des Corporations de taxi, il y a entente entre les deux (2) parties si, le transport collectif de personnes accepte les conditions établies par l'autre partie. Nous ne parlons plus d'entente.

Nous pourrions affirmer que cette situation vient réduire pour ne pas dire rendre inexistant l'utilisation du taxi entre les municipalités rurales et que des individus ratent des occasions d'affaire. Cependant, si les retombées de l'objectif des organisations de transport collectif de personnes permettent à l'industrie d'élargir son marché, nous nous devons d'atteindre en tout premier plan notre objectif qui est d'offrir

des possibilités de déplacements sur l'ensemble de leur territoire. Et le territoire, inclus des déplacements entre les municipalités rurales.

Un exemple très simple : Comment pourrais-je penser à utiliser une voiture taxi au lieu de mon voisin pour me rendre dans une municipalité voisine qui n'est pas la ville centre, lorsque la course de 6 kilomètres peut me coûter entre 6 et 7 fois le coût.

Voici un exemple : Je communique avec une centrale ou autre pour un taxi qui est stationné au cœur de la ville-centre et lui demande de se rendre dans une municipalité du territoire à l'intérieur du permis détenu par l'entreprise de taxi. Le chauffeur doit faire 50 kilomètres pour se rendre chez moi, ce qui veut donc dire, qu'il s'agit pour lui d'une course de 100 Kilomètres et le coût peut varier entre 75,00 et 90,00\$ au départ mais attention, l'addition ne s'arrête pas là. Je désire me rendre dans une municipalité voisine à 6 kilomètres de mon domicile, le coût du 6 kilomètres s'ajoute au prix fixé au départ. En conclusion, il est impensable d'effectuer des déplacements dans de telles conditions. J'offrirai donc entre 20 et 25\$ à mon voisin.

Nous l'avons déjà souligné et nous n'apprenons rien à personne : » il existe une industrie anonyme parallèle à l'industrie du taxi et c'est du travail au noir ». Cette situation est inacceptable mais nous devons avoir les moyens de la contrer. Il ne suffit pas que la situation soit dénoncée par l'industrie du taxi, il faut que cesse cette opposition fréquente de la part de détenteurs de permis dans plusieurs villes-centres face à la demande de permis de taxi pour le milieu rural.

RECOMMANDATION : Qu'à partir de besoins identifiés par les organisations de transport collectif de personnes (incluant adapté), l'émission de permis de taxi en milieu rural soit possible sans l'appui des propriétaires de taxi.

Comme nous le mentionnions au début, certains de nos membres gèrent et développent également le transport adapté. Le problème de transports entre les municipalités rurales se pose également pour le transport adapté. Et pour cette clientèle en particulier, se pose le problème de l'augmentation du coût de la course lorsque nous ajoutons le coût du temps d'attente. Il faut une approche qui favorise les deux parties et ce, qu'il s'agisse du transport collectif de personnes ou du transport adapté. Lorsque le taxi devient un élément du matériel sur un territoire pour le transport collectif ou adapté, nous devons identifier des pistes pour en faire un outil réel de développement du transport.

Il est difficile d'accepter qu'une industrie vienne élargir ses clientèles avec nos organisations sans qu'elle tienne compte de nos besoins spécifiques. C'est pourtant ce qui se produit dans la majorité des territoires présentement.

RECOMMANDATION : Que des travaux soient entrepris pour établir des règles précises qui favoriseront les organisations de transport collectif de personnes en incluant le transport adapté et l'industrie du taxi.

RECOMMANDATION : Que des moyens soient identifiés pour s'assurer du respect de ses règles par l'ensemble des parties.

De façon plus précise pour le transport adapté, nous retrouvons dans le rapport d'octobre 2005 présenté par le Ministre des Transports M. Michel Després, des constats qui sont toujours présents. « La notion de clientèle captive en fonction d'un monopole par l'industrie du taxi pour le transport adapté par automobile ». Présentement, la seule entente qui peut être possible regroupe les conditions exigées par la partie « taxi ».

RECOMMANDATION : Si une entente n'est pas possible entre les deux (2) parties, le service de transport adapté peut utiliser des véhicules de types berlines aux mêmes conditions que le scolaire.

En conclusion :

Vouloir réduire le nombre de voitures sur la route, inciter les gens à partager une automobile et permettre l'accès aux services à la population, ne peut se faire si les moyens nécessaires pour atteindre ses objectifs ne sont pas disponibles.

Il y a unanimité sur le fait que nous devons travailler collectivement pour atteindre les objectifs de la Politique Québécoise du transport collectif de personnes, mais pour ce faire, nous devons avoir les moyens de maximiser nos efforts collectifs.

L'Association des transports collectifs ruraux du Québec, espèrent que les recommandations déposées seront considérées et est disposée à collaborer à aux travaux visant à fixer des règles pour favoriser un partenariat réel.