

TAXI: DE LA THÉORIE À LA PRATIQUE

Présentation générale sur la situation du taxi dans le transport adapté au Québec

Les taxis ont fait leur apparition dans le transport adapté en 1982, une apparition plutôt timide. Il aura fallu une grève des chauffeurs de minibus adapté de la ville de Québec pour provoquer l'arrivée de cette industrie dans le transport adapté.

Les préjugés étaient déjà présents en 1982, que ce soit de l'industrie, des services de transport adapté ou des usagers. L'attitude est-elle encore la même après vingt ans? Malheureusement, beaucoup de préjugés demeurent encore de nos jours et cela vient des mêmes intervenants qu'en 1982.

Tel que mentionné précédemment, l'industrie du taxi a lentement pris une place dans le transport adapté au Québec et encore aujourd'hui, on se questionne sur la façon de faire.

80 services de transport adapté ont recours actuellement aux taxis. Les budgets consacrés à ce mode de transport par les services de transport adapté peuvent varier de quelques centaines à près de 9 millions de dollars par année.

Les taxis transportent environ 45 % de la clientèle du transport adapté, soit près de 2 millions de passagers par année et le chiffre d'affaires représente plus de 12 millions de dollars pour cette industrie.

Une nouvelle loi et un nouveau programme d'aide ont vu le jour en 2001 ainsi qu'un nouveau règlement en 2002. Ces interventions, souhaitées par tous les partenaires depuis plusieurs années, ont-elles apporté les solutions et les résultats escomptés? Est-ce que les directeurs et directrices de transport adapté ont revu leur organisation et se sont prévalus des nouvelles dispositions? Hésite-t-on encore à utiliser cette ressource au maximum?

Les nouvelles dispositions législatives, réglementaires et administratives ont pourtant permis d'éliminer un certain nombre d'irritants en regard de la présence du taxi en transport adapté. On a qu'à se rappeler la nouvelle définition de territoire lorsqu'une entreprise de taxi est à contrat avec le transport adapté; la possibilité de négocier avec un seul transporteur; un programme d'aide à l'adaptation des taxis adaptés; la formation des chauffeurs. De plus, des précisions ont été apportées au sujet des tarifs exigés par certaines entreprises pour le déplacement d'une personne handicapée, etc.

Qu'attend l'industrie du taxi pour s'accaparer la clientèle à mobilité réduite et handicapée?

Les services de transport adapté et principalement les sociétés de transport en commun devront-ils offrir des conditions plus intéressantes pour inciter l'industrie à se doter de véhicules adaptés et à former son personnel?

Pouvons-nous garantir un niveau de travail suffisant à une entreprise qui voudrait se doter d'un véhicule adapté?

Y-a-t-il lieu de revoir notre organisation, à savoir est-ce qu'on fait encore les bonnes choses, aux bonnes heures et avec le véhicule le plus économique qui répond aux besoins de la personne handicapée?

Utilise-t-on le taxi de la bonne façon?

Quand le taxi est-il plus avantageux que le minibus en terme de service et de coût?

Pourquoi certains services de transport adapté paient-ils encore des chauffeurs de minibus à temps et demi le soir, les fins de semaine et les jours fériés alors que le faible volume de transport à ces périodes pourrait être absorbé par les taxis pour qui c'est « voyage fait, voyage payé »?

Y-a-t-il moyen de signer des contrats qui protègent à la fois l'industrie du taxi, le transporteur et l'usager?

Les réponses à ces questions devraient venir des différents intervenants que nous entendrons dans les prochaines minutes.

.