

COLLOQUE 2002 SUR LE TRANSPORT ADAPTÉ AU QUÉBEC

LIEU : Château Cartier

DATE : Le jeudi 19 septembre 2002

PAR : Martin Meilleur

OBJET : Pont de vue de l'industrie du taxi en Outaouais

PROBLÉMATIQUE DE L'INDUSTRIE DU TAXI

Un chauffeur, c'est une personne :

Qui commence à travailler à 4 h 30 et termine à 18 h 00, six (6) jours par semaine et souvent 7 jours par semaine;

Qui, dans certains cas, obtient un permis de chauffeur sans même savoir lire et écrire le français (et/ou) l'anglais;

N'a pas de formation, mais devra faire partie d'une association professionnelle;

Gagne moins que son collègue ontarien - pas de taxes sur les services en Ontario;

Aucune sécurité d'emploi ni avantages sociaux;

Menacé par l'émission de nouveaux permis basée sur des critères désuets et non adaptés aux différentes agglomérations et/ou aux régions

L'ÉTUDE «SECOR» DU 3 NOVEMBRE 1999

OBJECTIF : APPUYER UNE REQUÊTE DE RÉVISION DES TARIFS

CONCLUSION :

60 000 km par année, dont la moitié n'est pas payée :

- coût de 0,26 \$ du kilomètre pour l'opération;
- 0,42 \$ avec un véhicule d'environ 30 000 \$;
- 0,61 \$ avec l'achat sur 2 ans d'un permis d'environ 23 000 \$

1% des tarifs = 1,2% de diminution de la demande

93 à 113 heures de travail par semaine pour gagner 36 523 \$, soit le salaire moyen d'un conducteur d'un véhicule léger

Une étude sur les coûts d’opération, pilotée par le ministère des Transports, une fois indexés et ajustés pour les dépenses oubliées, révèle une augmentation des coûts d’opération de 33% versus une augmentation des revenus de 24%.

RÉSUMÉ :

Augmentation des heures travaillées;

Appauvrissement des chauffeurs;

Âge moyen des véhicules de 4,8 à 8 ans;

Les chauffeurs qui seront forcés de rajeunir leur véhicule;

Frustration, impact sur la clientèle;

Cibler la clientèle, guerre de prix;

Transport illégal :

- location de voitures pour se bâtir une clientèle;
- utilisation du cellulaire pour offrir des services à rabais;
- desservir les clients avec un véhicule ordinaire.

Transport bénévole qui s’accroît (ex. : Auto-stop qui n’existe plus)

Augmentation du travail au noir

LA RÉFORME / CONCLUSION

Investissement supplémentaire > 20 000 \$;

Émission de nouveaux permis;

Tarif identique à celui en cours pour le taxi incomparable à celui de la STO, clientèle habituée à des tarifs peu élevés;

Temps accru d'embarquement, débarquement, pour sécuriser le client, clientèle avec besoins différents;

Manque de formation en temps régulier;

Coût supérieur en entretien, assurances;

Cibler la clientèle régulière aux heures de pointe en dépit des objectifs du transport adapté;

Continuité du service non assurée le soir et la nuit;

Pas de sécurité en matière de contrat, contrat actuel renouvelé à l'année pour les trois dernières années;

Pas de garantie à savoir que le service de taxi ne deviendra pas un service de «bouche-trous», c'est-à-dire se rendre là où il n'est pas rentable pour un autobus de s'y rendre.

Compétition :

- subventionnée = bâtir une clientèle
- épuisement des subventions =
- cibler la clientèle

NOUS CROYONS QUE :

- La STO devrait être seule à offrir ce service avec des partenaires indépendants;
- Que les divers paliers devraient concentrer et diversifier les subventions afin que le service soit équitable;
- Que les contrats soient pour des termes de plus d'un an facilitant le renouvellement des véhicules;
- L'attrait de la subvention est présent. Quelles garanties ont les clients que les argents et les efforts leur serviront quand ils en auront besoin?
- La vertu? Oui, mais à quel coût et pour qui? Nous croyons sincèrement que le transport adapté ce n'est pas seulement une question d'image et de capital politique.

Merci.

Martin Meilleur