



REGROUPEMENT DES PROPRIÉTAIRES DE TAXI DE MONTRÉAL

Le 23 mars 2022

Attention : Commission de Transport du Québec

Sujet : Consultation publique sur la tarification du Transport rémunéré de personne par véhicule.

Mesdames et Messieurs les commissaires,

Premièrement laissez nous vous remercier de nous avoir donné la chance de présenter nos observations et nos propositions à cette commission.

La Loi 17 votée en 2020, est venue changer la structure de notre industrie et même la façon de faire de tous les joueurs.

Naturellement, la libéralisation d'une industrie comme le transport aura des répercussions positive et négative sur la population, le gouvernement et les joueurs de cette industrie.

Dans l'ancien système de transport (avant la LOI 17), les chauffeurs et seuls les chauffeurs, ont assumés l'augmentation cumulée de taux d'inflation depuis 2018 (3.3%) jusqu'à aujourd'hui (24.5% cumulatif pour les 4 dernières années).

Cette situation était « genre acceptable », car le système de permis existant dans le temps donnait une certaine exclusivité aux chauffeurs et le service était « genre service essentiel » (spécialement le service de Transport Adapté).

Aujourd'hui après la Loi 17, l'obligation d'assumer les coûts par les chauffeurs n'est plus acceptable; Ni politiquement, Ni socialement, Ni financièrement ou suivant les lois du Normes de travail.

Avec la Loi 17, l'équilibre en l'offre et la demande n'existe plus, donc manque de rentabilité qui occasionne le manque de chauffeurs (Même chez Uber) donc automatiquement un manque de service. Même les chauffeurs qui offrent un service de Transport Adapté et collectif commence à quitter l'industrie pourtant ce sont des contrats garanties mais « NON RENTABLES ».

La période du Covid, n'a pas été une période qu'on pourra présentée des données, mais la période du lancement économique commence à prouver que le service est en dégradation libre, et l'intérêt pour cette profession n'est plus au rendez-vous. Le service le plus important, de « transport Adapté » est lui aussi en chute libre et on a peur d'un manquement flagrant de service lorsque l'économie commencera à rouler normalement.

La période avant la Loi 17 été une période de compétition entre les joueurs sur la qualité de service. Malheureusement, après la Loi 17 le compétition entre les joueur est devenu l'existence du service.

La Loi 17 est venu changer la structure de cette industrie, et tout les joueurs doivent s'ajuster en conséquence, incluant la CTQ dans le domaine de la tarification.

Après la Loi 17 la tarification, contrôlée par la CTQ, était une tarification qui doit être équilibrée avec le budget du gouvernement pour ces besoins en matière de transport, à notre opinion il faut qu'on change cette mentalité et on commence à se concentrer sur la considération de la valeur du travail des chauffeurs et valoriser cette profession.

Lors de nos présentations sur la Loi 17, on avait prévu cette situation et on avait demandé au ministre la création d'un organisme professionnel pour la valorisation de ce métier; dans le temps le ministre n'en a pas pris la demande au sérieux pensant que nos prévisions ne sont pas valables.

Aujourd'hui, après la Loi 17, la situation prouve qu'on avait raison, et qu'une valorisation de cette profession est nécessaire et urgente. Les professionnels de cette industrie quittent pour les raisons de non rentabilité, l'inflation monte en flèche et on ne voit pas un horizon, vivre de cette industrie est devenu très difficile et préparer la relève est presque impossible.

Imaginez-vous le future de l'offre du service de Transport Adapté, lorsqu'on n'a plus de chauffeur qui prendrons la relève.

Le gouvernement budgete les sociétés de transport qui à leur tour utilisent leur budget pour maximiser leur service, utilisent des intermédiaires qui à leurs tour utilisent des sous contractants « des chauffeurs ». Imaginez-vous combien reste au chauffeur comme revenu étudier et proposer par le gouvernement lorsque cet argent doit passer par plusieurs intermédiaires et le coût multiples de gérance qui est déduit de ce budget.

Comme exemple : si on prend un chauffeur qui sous contracte d'une compagnie X un contrat de la STM, doit arrêter de servir des clients 1heure avant le départ de sa course, il doit faire une course de 2 heures avec laquelle il doit faire un minimum de millage de 100 km et s'il y a eu du trafic la différence de temps n'est pas payé. La course lui coûte 3h à 3h 20 de temps avec 100km de route il est payé en moyenne 84\$. Suivant la tarification de CTQ 100 km doivent coûtés 175\$.



C'est clair que le chauffeur, travaille à perte. Donc une restructuration du système est obligatoire pour que le chauffeur soit rentable et reste dans cette profession; Le plus important pour encourager de nouveaux chauffeurs à offrir ce service.

On constat aussi un grand désintérêt à offrir le service de van adapté, des raisons multiples sont sur la cause :

- 1- La subvention pour l'adaptation est baissée à 20000\$ pourtant le coût d'adaptation est en croissance libre (presque 28000\$ suivant la dernière estimation).
- 2- Le coût d'un véhicule neuf a augmenté en flèche (proche de 60000\$ comme investissement principal)
- 3- Le revenu ne couvre pas les dépenses, l'hypothèque du véhicule et le restant de l'adaptation dans la période de vie du véhicule.
- 4- Le revenu ne couvre pas un salaire à la hauteur du travail fait par le chauffeur.

La Loi 17 a diminué l'obligation d'achat d'un permis, mais elle a ouvert la porte à des obligations sur mesure pour chaque donneur de contrat, et ces obligations sont transférés aux chauffeurs qui lui, à son tour, doit toujours assumés les coûts.

Le diminution du service de van régulier est un autre problème lié aux coût et aux décisions de la CTQ sur la tarification. Le coût d'un Van normale est presque le double d'un véhicule berline de petite ou moyenne taille. La plupart des chauffeurs restants dans cette industrie, lors de changement de leurs véhicules virent à des véhicule de petite taille. Résultat :

- 1- Manque de service pour les vans ( Réservations aux Aéroports, sortie familiale ou en groupe)
- 2- Manque de service de petit déménagement.
- 3- Manque de service de livraison de grand colis.

Le taxi Van était toujours un système de support, pour les déménageurs, les livreurs et était un système de chauffeur dédié pour les sorties de groupe au bar, resto etc..

Avec un manque de rentabilité de ce service, les chauffeurs ne survivront plus, soit qu'ils quitteront ou qu'ils réduiront leurs dépenses à des petits véhicules.

Après la Loi 17, le manque de chauffeur le soir et la nuit est flagrant, dans la plupart des régions le client n'a pas de service la nuit; Il doit attendre des heures pour avoir un service ou pas. Ce manque de service est généralisé et dangereux, car la qualité de la clientèle dans ces heures spécifiques est une clientèle vulnérable, qui a besoin absolument ce service. Ils ont besoin la

plupart de temps de l'aide à cause de leur surconsommation, et leur incapacité de conduire. Imaginons une dégradation total de ce service et sa répercussion sur la vie de cette clientèle.

Pour toutes nos constatations déjà mentionnées plus haut on ne peut que vous présenter des pistes de solutions qui pourront à notre avis aider à garder cette profession intéressante à des nouveaux chauffeurs qui prendront la relève dans le futur proche.

Nous proposons :

1- Le rattrapage total de 24.5%.

Ceci pour arrêter l'hémorragie de la fuite des chauffeurs de cette industrie.

2- La tarification modulaire de nuit et fin de semaine et jour férié.

Ceci pour commencer à valoriser le travail de ces chauffeurs et les attirer à offrir le service dans les quarts de travail ou le service commence à être presque nul, et compenser leur effort de travaille des heures difficiles.

On propose une augmentation de la tarification en utilisant salaire hebdomadaire moyen – Transport et entreposage en le multipliant par 40%. Ce qui nous amènera à une indexation du tarif total d'environ 14.1%

3- Une surcharge sur le service Van régulier

Cette surcharge encouragera les chauffeurs à offrir ce service en les aidant à compenser les surplus de dépenses.

On propose une augmentation de la tarification en multipliant le IPC Essence par 40%. Ce qui nous amènera à une indexation du tarif total d'environ 4.6%

4- On réitère notre demande de la création d'un organisme professionnel

On remet sur la table la demande de création d'un organisme professionnel pour valoriser ce métier et préparer la relève.

Il ne faut pas oublier que la plupart des travailleurs dans cette industrie ont plus que 50 ans d'âge et il nous reste pas beaucoup de temp pour préparer la relève.

Possiblement on aura besoin d' un crédit d'impôt pour les personnes retraités pour garder dans l'industrie les retraités, en attendant la préparation de la relève

Au nom de tous nos membres, le RPTM vous remercie de nouveau de prendre non commentaires en considération, car la situation est très critique.