
L'INTÉGRATION DU TAXI AU
TRANSPORT EN COMMUN:
UNE SOLUTION POUR AMÉLIORER
LES SERVICES À LA POPULATION

Mémoire présenté par le
Rassemblement des citoyens et
citoyennes de Montréal à la
Commission parlementaire sur
le taxi. Québec, février 1983

- L'intégration du taxi au transport en commun, deux priorités:

1- Le taxi collectif:

A- Ouverture de nouvelles avenues

B- Réglementation à corriger

2- Le taxi et les personnes handicapées:

A- Rappel des faits

B- Description du service actuel à la CTCUM

C- Problèmes rencontrés

D- Éléments de solution

- La place des usagers dans le choix des priorités.

L'intégration du taxi au transport en commun, deux priorités

Le gouvernement du Québec nous a tous conviés à une réflexion sur de «nouvelles avenues pour le taxi».

Pour le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, que j'ai l'honneur de représenter ici aujourd'hui, cette réflexion nous semble des plus opportunes, surtout si elle se situe dans le contexte plus large de l'intégration de ce mode de transport au réseau du transport en commun, plus particulièrement dans la région de Montréal.

Le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal considère en effet que le taxi, peut constituer un élément dynamique d'une politique du transport en commun soucieuse de prendre en considération les besoins réels des Montréalaises et Montréalais en matière de transport.

J'ai déjà eu l'occasion durant la dernière campagne électorale à Montréal d'énoncer au nom du RCM une série de propositions en vue de l'utilisation du taxi comme moyen de transport adapté à certaines catégories de personnes handicapées.

Les services actuellement dispensés par la CTCUM à ces dernières sont, disons-le sans détour, totalement inadéquats et source d'iniquité réelle. Il y a là, à l'exemple de la ville de Québec, une avenue à explorer par les pouvoirs publics en collaboration avec l'industrie du taxi.

Le Rassemblement des citoyennes et citoyens de Montréal estime d'autre part que le taxi dit «collectif», tel qu'utilisé dans d'autres villes nord-américaines et d'autres pays, pourrait devenir un complément des plus utiles aux services actuels des autobus et métro du réseau de la CTCUM.

1- Le taxi collectif

L'industrie du taxi dans la région de Montréal rencontre des difficultés de plusieurs ordres. Certaines de ces difficultés sont d'ordre économique. Les coûts sans cesse croissants à l'achat des véhicules et les coûts de l'essence obligeront de plus en plus cette industrie à repenser ses modes traditionnels d'opération. Le co-voiturage est apparu déjà comme l'un des éléments, bien imparfait il est vrai, d'une solution aux coûts exorbitants du transport privé des résidents de banlieue vers leur lieu de travail. L'utilisation collective du taxi pourrait constituer, à son tour l'une des solutions aux problèmes de cette industrie.

Parallèlement, les coûts d'utilisation des véhicules lourds, tels les autobus, pour le transport en commun sont devenus prohibitifs en certaines occasions.

A- L'ouverture de nouvelles avenues

L'intégration du taxi aux services de transport en commun nous semble susceptible d'apporter une vigueur nouvelle à cette industrie et aussi d'améliorer sensiblement la qualité et l'accessibilité du transport en commun, dans les situations suivantes:

a) Le taxi collectif pourrait être utilisé à titre de complément aux services d'autobus sur certains axes linéaires fixes (ex.: l'axe de la rue Papineau, l'axe de la rue Sherbrooke). Il ne s'agit pas dans ce cas de remplacer les services d'autobus déjà existants sur ces axes, mais plutôt de réduire les besoins d'utilisation de ces véhicules coûteux à opérer à l'extérieur des heures de pointe. Cette expérience aurait été tentée avec succès dans certaines villes de l'Allemagne de l'Ouest.

b) Le taxi collectif pourrait desservir de nouveaux circuits sur certaines rues dans des parties entières de quartiers qui sont pratiquement sans service actuellement. Les politiques de la CTCUM privilégient le métro au détriment parfois de zones résidentielles complètes. L'exemple de Westmount est à cet égard assez significatif. Il n'y existe pratiquement plus de service sur les axes nord-sud.

c) Le taxi collectif peut être également un substitut à l'autobus dans des zones à faible densité de population (ex.: le West-Island). Le taxi pourrait alors servir à transporter ces résidents vers les têtes de pont du métro, avec correspondance. On pourrait éventuellement éviter ainsi de mettre sur pied des circuits d'autobus trop dispendieux par rapport à l'achalandage. On favoriserait du même coup l'utilisation du transport en commun plutôt que l'automobile privée, décongestionnant d'autant le centre-ville de Montréal. Des expériences positives ont été réalisées à Norfolk et à la Nouvelle-Orléans aux U.S.A. et plus près de nous à Peterborough, en Ontario.

d) Le taxi collectif pourrait être utilisé avec avantage la nuit alors que le volume de passagers ne justifie pas un service d'autobus régulier et soutenu, entre 01h00 et 6h00 du matin.

Voilà autant d'avenues nouvelles à explorer. Aux États-Unis, des villes comme San Francisco, Pittsburgh, Chattanooga, Puerto Rico, Atlantic City et San Diego ont déjà mis en oeuvre certaines de ces mesures.

B- Une réglementation à corriger

Certaines mesures devront être prises pour favoriser l'intégration du taxi au transport en commun.

Une plus grande flexibilité sera nécessaire dans les divers types de tarification. À San Diego, par exemple, le chauffeur de taxi peut opérer dans une même journée sur trois bases différentes: 1) il peut utiliser le système actuel de compteur pour le transport individuel exclusif; 2) il peut choisir de desservir des clients réguliers sur la base d'un forfait per capita; ou encore 3) il peut opter pour un circuit linéaire fixe -de type taxi collectif, tarif établi sur la base des zones traversées.

À Washington DC on a, suite à la crise du pétrole, introduit le taxi collectif sur la base d'une tarification pas zones traversées.

La CTCUM devra éventuellement intégrer des voitures-taxis à sa flotte de véhicules et employer certains chauffeurs dans le cas des circuits sur les axes fixes.

Un système de tarification équitable devra être proposé pour les usagers avec correspondance au réseau régulier de transport en commun. L'état de la technologie permet maintenant de fabriquer des compteurs pouvant enregistrer simultanément les coûts de cinq courses différentes.

L'intégration du taxi au transport en commun ne sera pas sans créer certaines difficultés en relation avec la convention collective de travail des chauffeurs à la CTCUM, particulièrement dans le cas du transport adapté aux personnes handicapées.

Nous croyons au RCM, qu'il devrait être possible d'en arriver à une entente avec le syndicat, si la volonté politique de rechercher un tel arrangement existe vraiment. L'amélioration du service peut se réaliser sans entraîner de mise à pied.

2- Le taxi et les personnes handicapées

L'utilisation du taxi pour le transport adapté aux personnes handicapées constitue pour le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal une solution intéressante pour corriger la situation déplorable dans laquelle celles-ci doivent actuellement se débattre.

A- Rappel des faits

Voici, à titre de rappel, les principaux jalons qui ont marqué l'engagement de la CTCUM dans le transport des personnes handicapées:

a) 23 juin 1978:

Adoption de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées. L'article 102 de la loi confère à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal le pouvoir de fournir à l'intérieur de son territoire, un système de transport spécial pour les personnes handicapées incapables d'utiliser son réseau général de transport en commun de passagers.

b) 2 avril 1979:

Entrée en vigueur de l'article 67 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, article qui oblige les organismes publics de transport à préparer un plan de développement pour le transport adapté aux personnes handicapées et à le faire approuver dans l'année par le ministre des Transports.

c) Avril 1980:

La CTCUM prend en charge le transport adapté, succédant ainsi à Minibus Forest, organisme à but non lucratif géré par des handicapés et assurant un service de transport peu coûteux aux personnes handicapées. Les 16 véhicules et le personnel de Minibus Forest (à l'exception de la majorité des chauffeurs) sont alors intégrés à la CTCUM.

B- Description du service actuel à la CTCUM

La CTCUM possède actuellement une flotte totale d'un peu plus de 40 véhicules.

L'achalandage selon les chiffres obtenus serait de 700 personnes par jour en semaine et de 300 personnes par jour en week-end.

La clientèle est composée d'handicapés physiques dont: 55%, sont en fauteuil roulant, 10% utilisant un fauteuil électrique; et 45% sont des personnes ambulatoires (qui éprouvent des difficultés de déplacement).

Les priorités de déplacements en semaine sont les suivantes: pour le travail, 55%; pour les études, 35%; pour des raisons de santé, 7%; pour les loisirs et autres, 3%.

Le coût de ce service est estimé à environ 25\$ par déplacement, décomposé comme suit: 75%, subventionné par le ministère des Transports; 20%, défrayé par la CTCUM; 5%, par l'usager (tarif équivalent au tarif régulier).

Les conditions d'admissibilité sont les suivantes: être résident de la Communauté urbaine de Montréal; être affligé d'un handicap permanent; être dans l'incapacité d'utiliser le métro ou l'autobus; si la personne handicapée est une personne ambulatoire, elle doit détenir un certificat médical décrivant le handicap et attestant qu'elle ne peut utiliser les services réguliers (métro-autobus).

C- Problèmes rencontrés

1- Le coût de fonctionnement est relativement élevé, soit, d'environ 25\$ par déplacement et par personne.

2- Il n'existe pas de mobilité interrive: - un résident de Laval ou de Longueuil ne peut utiliser les services du transport adapté de la CTCUM lorsqu'il est sur l'île et vice-versa; - un résident de la CUM ne peut se faire conduire à Laval ou à Longueuil.

3- Il n'y a présentement aucune représentation des usagers sur le comité d'exploitation, comité formé pour l'examen des problèmes rencontrés et des solutions à apporter.

4- Seulement une personne sur deux peut actuellement bénéficier des services de transport adapté offerts par la CTCUM. De plus, les handicapés mentaux, les obèses ayant des difficultés de déplacement, les handicapés visuels sont exclus du service. Ils figurent sur une liste d'attente et il est impossible pour l'instant de prévoir le moment de leur inclusion au service.

5- La CTCUM est très lente à effectuer des modifications à ses véhicules ou à faire l'achat de nouveaux véhicules correspondant aux besoins réels en terme d'équipements.

6- L'administration du service est inutilement lourde: - obligation pour la personne handicapée de réserver les services d'un véhicule 24 heures à l'avance en semaine; - surcharge des circuits téléphoniques, d'où difficultés et délais d'obtention de communications avec le service, (Le problème est décuplé pour les handicapés au niveau des membres supérieurs bras et mains, lorsqu'ils doivent signaler 15 ou 20 fois avant d'obtenir la communication).

D- Éléments de solution

1- La participation des usagers handicapés aux décisions relatives au transport adapté nous semble un objectif prioritaire à atteindre; aussi, nous croyons qu'au moins un représentant des usagers du transport adapté devrait siéger sur le comité d'exploitation de la CTCUM. Si cette formule ne peut être retenue, nous favorisons la création, à la CTCUM, d'un comité consultatif d'orientation formé principalement d'usagers du transport adapté.

Ainsi les décisions prises relativement au transport adapté correspondront véritablement aux besoins réels exprimés par les personnes handicapées, meilleurs juges en la matière.

2- L'intégration des services de transport adapté entre les différents territoires de la région métropolitaine doit être poursuivie.

À l'instar de la CTRSM et de la CTL, qui conduisent déjà les handicapés de leurs territoires sur le territoire de la CUM, et ce pour le double du tarif habituellement exigé, la CTCUM devrait considérer la possibilité de conduire les handicapés de la CUM sur les rives sud et nord, aux mêmes conditions tarifaires.

Une plus grande concertation entre les commissions régionales de transport devrait permettre aux handicapés de bénéficier des services en transport adapté des trois commissions de transport.

3- L'utilisation de voitures-taxis subventionnés pour le transport de certaines catégories de personnes handicapées permettrait d'améliorer substantiellement la situation: - Selon cette formule, le propriétaire d'une flotte de taxis agit comme contractant et est subventionné par le ministère des Transports et par l'organisme de transport régional. Le tarif payé par l'utilisateur est équivalent au tarif payé par l'utilisateur du transport en commun

Les principaux avantages sont les suivants:

a) Baisse du coût de revient - Les frais d'administration, d'achat et d'entretien des véhicules sont à la charge du propriétaire de taxis. Les véhicules utilisés pour le transport des personnes handicapées sont les mêmes que ceux utilisés pour le service habituel, par opposition

aux véhicules de la CTCUM, munis d'équipements hautement sophistiqués et acquis à prix fort. Le coût de revient de l'opération selon l'expérience de la ville de Québec est presque 2 fois moins élevé que le coût du transport adapté de la CTCUM.

b) Plus grande accessibilité du service - Selon la formule actuelle, seuls certains handicapés physiques peuvent bénéficier du service de la CTCUM. Le transport adapté par taxi bénéficiera à la clientèle exclue du transport adapté par minibus (handicapés mentaux, visuels et handicapés temporaires).

De plus, une large clientèle du transport adapté actuel (les handicapés ambulatoires ou capables d'effectuer un transfert de la chaise roulante à un siège d'auto) pourront utiliser avec avantage le transport par taxi.

Cette solution permettra d'alléger les services administratifs de la CTCUM, qui pourra alors répondre à un plus grand nombre de demandes provenant d'handicapés ayant EXPRESSEMENT BESOIN D'UN VÉHICULE SPÉCIALEMENT ADAPTÉ POUR SE DÉPLACER (handicapés se déplaçant sur civières ou à l'aide de fauteuils électriques).

c) Plus grande souplesse - La rapidité et la fiabilité des services offerts par les entreprises de taxi, la possibilité d'effectuer des déplacements interrives sont autant d'avantages qui profiteront à la personne handicapée pouvant utiliser ce service «non bureaucratisé».

De plus, et c'est un fait non négligeable, les entreprises de taxi offrent leurs services 24 heures sur 24, augmentant ainsi la disponibilité par rapport au service minibus.

Par ailleurs, l'allègement des services de la CTCUM permettra à cette dernière d'offrir un service amélioré et d'une rapidité accrue aux handicapés obligés d'utiliser le minibus.

La place des usagers dans le choix des priorités

Toutes ces nouvelles avenues ne pourront voir le jour si l'on n'assiste pas à un changement substantiel d'attitude de la part de l'administration actuelle de la CTCUM à l'égard du public en général et de certaines catégories d'usagers.

Le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal croit que les usagers doivent trouver leur place au sein de la CTCUM si l'on veut s'assurer que cette dernière réponde véritablement aux attentes du milieu.

Les usagers devraient pouvoir avoir accès à l'information, à la documentation disponible quant aux études faites par la CTCUM sur les horaires, les trajets, etc.

Les usagers devraient être consultés sur les changements apportés aux divers circuits d'autobus.

La politique de la CTCUM quant à la sécurité dans le métro, la réglementation visant l'accès aux cyclistes et aux musiciens, pour ne citer que ces exemples, devrait faire l'objet des débats publics de la commission permanente du transport à la CUM.

En résumé le RCM conçoit l'utilisation des voitures-taxis comme un ajout nécessaire afin d'augmenter la qualité du service de transport en commun à Montréal. Une étude réalisée par le Département américain du transport à l'occasion de la tenue en mai 1980 à Kansas City d'une conférence nationale sur les voies de renouveau de l'industrie du taxi concluait: «A close examination of the situation in many cities may reveal that using taxicabs for some transit services is more cost-effective and less difficult than policymakers currently believe». Dans certaines conditions, l'utilisation du taxi devrait permettre de diminuer les frais d'exploitation. Dans le cas du transport des personnes handicapées elle corrigera une situation jugée inacceptable par tous les organismes concernés. Ces nouvelles avenues interrogent finalement la volonté réelle de l'administration actuelle de tenir compte de l'expression des besoins formulés par les usagers.
