

RPTC

Regroupement des Propriétaires de Taxi de la Capitale

CTE - 038M
C.P. – Transport
rémunéré de personnes
par automobile
VERSION RÉVISÉE

Justice et adaptation pour l'industrie du taxi Propositions et recommandations

Mémoire présenté
par

M.Hamid Nadji

dans le cadre des Consultations particulières

tenues par

la

Commission des transports et de l'environnement
Assemblée Nationale du Québec

Mémoire déposé le 10 mars 2016

Résumé

Depuis plus d'une année, cependant, nous nous sommes vus forcés de prendre un ton ferme et critique, et d'adopter une attitude défensive à la suite de l'arrivée d'un nouveau joueur, illégal, dans l'industrie du taxi. Les travailleurs légaux du taxi subissent une concurrence malsaine et déloyale, ce qui leur porte préjudice. Ces organisations profitent d'un passe-droit fiscal et mettent à risque la sécurité des personnes.

Le laxisme et la mollesse du gouvernement risquent d'ouvrir une brèche que nous croyons impossible à colmater, dont un des maux est non seulement la baisse drastique de la valeur des permis de taxi que nous somme entrain de subir quotidiennement, mais aussi l'incubation d'un modèle de déréglementation malsaine pour plusieurs secteurs commerciaux. Nous serions heureux d'apporter nos idées à tout projet porteur, équitable et innovant, que ce soit l'intégration de voitures électriques, l'installation de caméras, l'amélioration de la formation des chauffeurs, l'établissement de règles concernant les heures de conduites , modulation des tarifs de nuit, et une éventuelle formule de compensation aux propriétaire qui ont subis le préjudice,etc.

D'ailleurs, 98% des taxis de la région de la Capitale nationale acceptent le paiement électronique des courses. Nous avons pris le virage vert avec une flotte composée à plus de 60% de véhicules hybrides; l'âge moyen de nos véhicules est de trois ans et tous sont munis d'un système de répartition par GPS. Une application mobile pour téléphone intelligent mise à la disposition des usagers à l'échelle provinciale est souhaitable. Tous ces changements, ont été faits dans le respect des lois et de la réglementation en vigueur.

Or, compte tenu de la situation actuelle, nous nous serions attendus à ce que le ministre aurait dû prendre la forme d'un projet de loi ayant permis notamment et prioritairement de sanctionner sévèrement et efficacement tous les individus ou organisations qui font illégalement du transport rémunéré de personnes par automobile.

Hamid Nadji
Président du RPTC

Table des matières

Présentation.....	4
Introduction.....	5
1- Tarification.....	7
2- Chute de valeur de permis depuis l'apparition du transport illégal.....	11
3- Véhicules écologiques.....	12
4- Dossier de conduite et vérification des antécédents judiciaires.....	12
5- Améliorer le service à la clientèle.....	14
6- Formation.....	15
7- Association professionnelle.....	15
8- Les applications mobiles.....	15
9- Sanctions contre les transporteurs illégaux.....	16
Conclusion.....	17
Annexes.....	18
Annexe1.....	19
Annexe2.....	20
Annexe3.....	21
Annexe4.....	22

Présentation

Monsieur le président,
Messieurs les députés,
Distingués membres de cette commission,

Je m'appelle Hamid Nadji, je suis propriétaire de taxi au niveau de la compagnie taxi Levis et président du Regroupement des propriétaires de taxis de la Capitale (le RPTC). Je suis accompagné de Monsieur Alain Fecteau notaire expérimenté depuis 30 ans dans les transactions de permis vis à vis de la commission de transport de Québec (CTQ) , Madame Hamel Elizabeth propriétaire de la compagnie Taxi Laurier (une compagnie familiale qui existe depuis 40 ans) , et madame Nancy Drolet propriétaire de taxi à la coop de Québec 5191. Je m'adresse à vous aujourd'hui à titre de représentant des intérêts et positions de ce regroupement.

Le RPTC est un organisme à but non lucratif dont le mandat est de donner de l'information à la population, de défendre les droits des professionnels de l'industrie du taxi de la région de la Capitale, et de veiller à ce que **la sécurité et la qualité du transport offert soient maximales**. Il va sans dire que le RPTC se fait ici le porte-parole de ses membres et l'allié de tous les intervenants de l'industrie du taxi, une industrie très inquiète par les temps qui courent, et fortement désireuse de participer par le biais de ses représentants aux discussions entourant les moyens efficace pour **arrêter l'illégalité** et faire **avancer l'industrie de taxi** .

Introduction

Nous tenons d'abord à remercier le ministre des Transports, Monsieur J. Daoust d'avoir rendu possible cette commission parlementaire *de consultation sur l'industrie du transport par taxi*. Un tel effort de concertation est bénéfique pour la relance de l'industrie de taxi dans toutes les villes du Québec. Nous lui sommes aussi reconnaissants de nous avoir permis d'y participer. Le Regroupement des propriétaires de taxis de la Capitale (RPTC) pourra ainsi exprimer ses idées et opinions sur la dynamisation de son secteur d'activité.

Rappelons aussi d'entrée de jeu que le RPTC a dans ses avis, propositions et recommandations toujours souligné l'importance :

- de rendre plus compétitif le service de transport par taxi;
- de bonifier la situation socio-économique des chauffeurs;
- d'élargir l'offre, d'améliorer les services et d'en assurer la qualité;
- de donner une formation adéquate et continue;
- de moderniser l'industrie et de prendre le virage écologique.

En somme, nous avons une réelle volonté de faire évoluer le transport par taxi, de le rendre meilleur. Il va sans dire que nous souhaitons prendre part à toute initiative allant dans ce sens, et ce en collaboration avec le ministère des Transports (MTQ)¹.

Cela dit, nous sommes dans l'obligation de constater que les mesures, les engagements et les discussions engageant le MTQ n'ont pas encore prouvé leur efficacité contre ce qui la menace fondamentalement. C'est pourquoi nous demandons que d'autres forums aient lieu, et ce non pas de manière ponctuelle, mais systématiquement. Les intervenants de l'industrie du taxi doivent pouvoir faire valoir leur point de vue et leurs suggestions dans un cadre formel. Tant les services offerts à la clientèle que les conditions de travail des chauffeurs ont à faire l'objet d'une réglementation efficace.

1

Nous pensons que des mesures incitatives seraient les plus productives dans la mise en place des changements qui demandent un investissement (\$) significatif.

Lors des Consultations particulières tenues le 4 juin 2015 par la Commission des transports et de l'environnement, et qui concernaient le Projet de loi no 36, 8 juillet 2015 à Montréal et le 14 Août 2015 par le dépôt d'un mémoire .

le RPTC a proposé des solutions et a fait des recommandations pour que cessent les activités d'UberX. Depuis lors, la progression de ce service illégal s'est poursuivie et les torts faits à l'industrie du taxi s'additionnent. L'inefficacité des méthodes employées à ce jour par les autorités gouvernementales pour contrer UberX est manifeste. Nos propositions n'ont quant à elles pas été traduites en mesures concrètes. Après la grande consultation du 8 juillet dernier et à la suite du dépôt de nos mémoires y compris ce lui d'aujourd'hui, nous avons cependant bon espoir que le ministre des Transports corrige la situation et tiendra compte de nos avis et recommandations. Sans cela un conflit social emmenant est probable.

La réalité est ce qui importe, et non les mirages publicitaires. Au Québec, dans les faits, **les revenus des chauffeurs de taxi baissent continuellement**. Leur mécontentement par contre est en hausse, et il est bien visible sur le terrain. L'opération *Uber Eggs* (lançage d'œufs sur les voitures d'UberX) qui s'est déroulée à Montréal témoigne d'ailleurs de leur frustration. Une situation qu'il ne faut pas prendre à la légère. Nous joignons notre voix à celle de tous ces chauffeurs pour que le Gouvernement du Québec entende raison dans ce dossier et pour que des mesures justes et efficaces soient prises rapidement.

Le MTQ a des responsabilités envers les citoyens, les usagers, les travailleurs. Les règlements et les normes qui encadrent une activité commerciale contribuent à la sécurité et à l'équité d'ensemble. Nous demandons un engagement clair et des actions concrètes sur le terrain en écho aux propositions que nous faisons afin de contraindre UberX à se soumettre à la réglementation existante. Dans l'immédiat, UberX doit être sanctionné et Uber Taxi, en tant qu'intermédiaire, doit suivre les lois et règlements en vigueur.

Le slogan de la *Journée de consultation sur l'industrie du transport par taxi* était en 2015: « Changer la menace en opportunité ». À nos yeux, UberX est

bien plus qu'une menace, c'est un mal qui frappe les chauffeurs de taxi chaque jour. On ne peut pas discuter de l'avenir du taxi sans parler de la question **financière de la compensation**.

Le Regroupement des propriétaires de taxis de la Capitale n'est ni défaitiste ni dépassé. Nous nous engageons à innover, à réfléchir aux solutions possibles et à contribuer à l'amélioration des services de transport par taxi, comme en témoignent les propositions et recommandations qui figurent dans le présent mémoire. En contrepartie, nous le répétons, nous demandons aux autorités concernées et au ministre des Transports de faire leur part et de prendre leurs responsabilités afin que la concurrence déloyale induite par Uber et le laxisme du gouvernement soit très bientôt chose du passé.

1- Tarification

Dans les pays développés, et ce pour tous les métiers traditionnels et reconnus, il existe une variation tarifaire tout dépendant si les services sont donnés le jour ou la nuit. Nous pensons qu'une échelle de tarification obéissant à cette logique devrait être appliquée à l'industrie québécoise du taxi. La majoration des tarifs exigés pour une course nocturne améliorerait la situation économique des chauffeurs et augmente efficacement la disponibilité des véhicules.

Nous demandons au ministre des Transports de considérer sérieusement cette proposition visant à dédommager les chauffeurs de taxi pour les risques supplémentaires qu'ils encourent et pour la pénibilité accrue de leur travail lorsqu'ils conduisent de nuit. La hauteur de la majoration et d'autres modalités pourraient être discutées lors d'une consultation avec des représentants de l'industrie pour sortir l'impasse d'une tarification basique dépassée par la vie actuelle et les besoins des usagés (voir annexe1 page 19).

À titre d'exemple, le tarif kilométrique pourrait passer de 1,70 \$ / km à 1,95 \$ / km pour le service de nuit. Et encore, le tarif de départ pourrait être changé, passant la nuit de 3,45 \$ à 4,45 \$.

Les tarifs modulés à Paris²

Dans la ville de Paris, la tarification des services de taxi est la suivante :

- le KM JOUR (tarif pour un kilomètre, applicable pour une course aller simple en journée du lundi au samedi inclus) est de 1,27 € ;
- le KM NUIT (tarif pour un kilomètre, applicable pour une course aller simple de nuit du lundi au samedi inclus ou de jour et de nuit les dimanches et jours fériés) est de 1,54 €;
- les horaires varient d'un département à un autre, mais ils sont le plus souvent de 7h à 19h ou 8h à 20h (jour) et de 19h à 7h ou 20h à 8h (nuit);
- quel que soit le montant affiché au compteur, la somme à payer ne peut être inférieure à 6,40 €;
- des suppléments tarifaires sont applicables pour le transport des bagages ou des colis, pour une prise en charge en gare, pour le transport d'animaux ou pour le transport d'un quatrième passager;
- la PC JOUR/NUIT, c'est-à-dire la prise en charge, soit le montant de départ du compteur lors de sa mise en marche, est de 2,60 €
- le tarif horaire s'enclenche automatiquement dès que le compteur est en marche et que le véhicule est à l'arrêt (embouteillage, attente du client) ou en alternance avec le tarif kilométrique quand la vitesse atteint le point de conjonction des tarifs horaire et kilométrique (vitesse du véhicule inférieure à : tarif horaire / le tarif kilométrique appliqué), dans ce cas la comptabilisation par le tarif kilométrique s'arrête;
- il y a des FRAIS D'APPROCHE pour le trajet du taxi de son point de départ lors de la réservation jusqu'au domicile ou jusqu'au point de rencontre fixé avec le chauffeur. On peut demander le lieu de ce point de départ et une estimation du prix de cette course d'approche. Les frais d'approche incluent le montant de la prise en charge (PC). Les frais d'approche sont nuls quand le taxi est pris à la station ou s'il est arrêté au coin de la rue.

² Les données proviennent de : <http://www.taxiproxi.fr/tarif-taxi-departement-paris/2014>.

Les tarifs modulés à Madrid³

Dans la ville de Madrid, la tarification des services de taxi est la suivante :

- les tarifs de nuit sont en vigueur de 22h à 6h et ils impliquent un tarif de démarrage de 2,95 €, comparativement à 1,95 € le jour;
- de 6h à 22h, du lundi au vendredi, le KM JOUR commence à 1,95 €;
- le KM NUIT commence à 2,15 € du lundi au vendredi, et à 2,95 € les samedis, dimanches et jours fériés;
- depuis le 1er janvier 2014, il en coûte 30 € (prix fixe, peu importe le jour et l'heure) pour un déplacement dans le périmètre situé entre l'aéroport de Barajas et l'autoroute M-30; objectif : stopper l'affluence des faux taxis;
- les trajets en taxi entre l'aéroport et les destinations hors de la zone M-30 ont un coût minimal facturé de 20 €;
- l'appel d'un taxi par téléphone engage des frais supplémentaires (5,00 €); monter dans un taxi dans une gare d'autobus ou de train ajoute un supplément de 2,75 €; le supplément est le même pour se rendre ou revenir de l'IFEMA (foires, salons, congrès);
- les 24 et 31 décembre, le supplément tarifaire atteint les 6,50 €.

Les Madrilènes ont pour leur part des droits en tant qu'usagers des taxis. Ils peuvent par exemple choisir le parcours pour se rendre à destination. Les chauffeurs ont l'obligation de donner la monnaie sur les billets de 20 € (max.) et, en été, ils doivent démarrer la climatisation si les passagers le leur demandent. Si la radio ou la musique dans l'habitacle gêne les passagers ou, au contraire, si une ambiance musicale est demandée, le conducteur doit en tenir compte. Par ailleurs, en cas de problème ou d'accident chemin faisant, ni le chauffeur ni l'entreprise de taxi ne peut demander paiement pour le déplacement.

Les tarifs modulés à New York⁴

Dans la ville de New York, la tarification des services de taxi est la suivante :

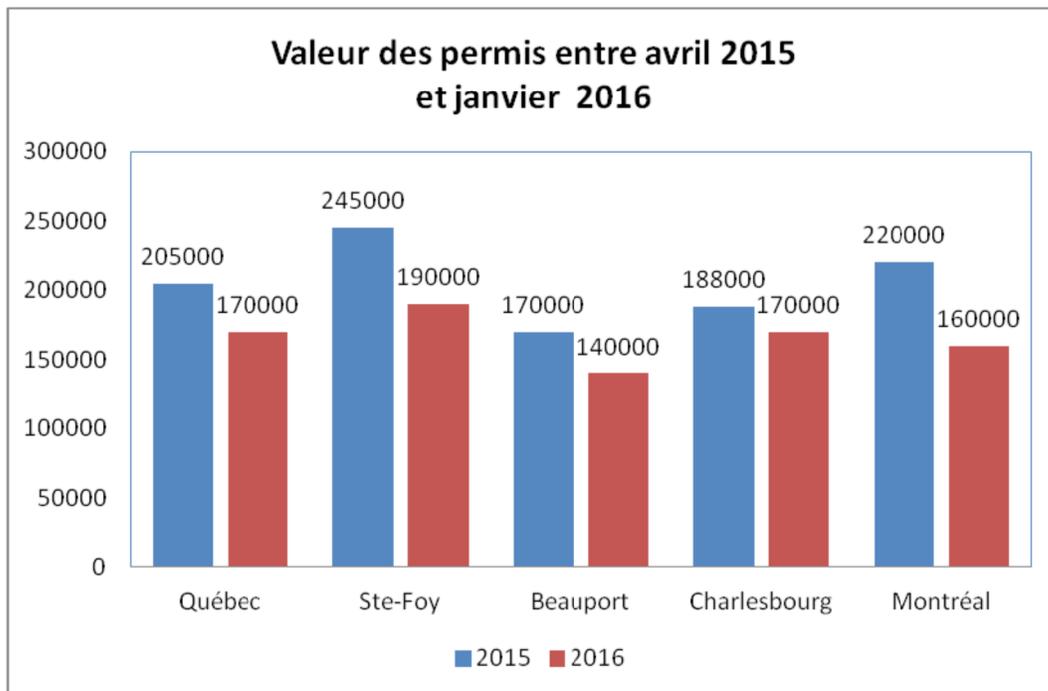
- Prise en charge initiale : 2,50 \$
- Coût de l'unité : 0,40 \$ les 320 mètres (1/5 de mile)
- Temps d'attente : 0,40 \$ la minute

³ Les données proviennent de : <http://www.espagne-facile.com/taxi-madrid/4498/2014>.

- Supplément de nuit, entre 20h00 et 06h00 : 0,50 \$
- Supplément aux heures de pointe, de 16h00 à 20h00 en semaine : 1 \$
- Taxe d'État : 0,5 \$
- Les passagers du taxi devront payer les éventuels péages
- Le chauffeur doit aider les passagers handicapés à monter et descendre du taxi. En appelant le 311 ces derniers disposeront de taxis équipés pour recevoir les fauteuils roulants.
- Il n'y a pas de supplément à payer pour les bagages.

4 Les données proviennent de:<http://www.americas-fr.com/tourisme/informations/prix-dun-taxi-a-new-york-4130.html>

2- Chute de valeur de permis depuis l'apparition du transport illégal



Ce tableau est la combinaison du tableau annuel des transferts de permis de taxi
2015 (voir annexe2 page 20) et la valeur réelle du marché à la date du 20 janvier 2016.

Cette situation désastreuse de la chute des valeurs de permis dans les différentes agglomérations indiquées est le résultat de la rentrée du transport illégale, ainsi que la déresponsabilisation du gouvernement dans son devoir et sans incapacité à gérer la situation.

Nous demandons au gouvernement une compensation vas à vis de cette chute indue par sa mollesse et son inefficacité à contré le transport illégal.

Dans le cas contraire, nous prétendant un conflit social à des violences de multiples natures, et comme il est mieux de prévoir que de guérir.

Nous invitons le ministère a agir dans la prévention.

3- Véhicules écologiques

Comme bien d'autres organisations, le RPTC n'est pas insensible aux changements climatiques. Nous estimons qu'il est important de prendre le virage écologique et participer dans la diminution des composés organiques volatiles(COV), qui n'arrêtent pas d'augmenter le taux des gaz à effets de serre, mais nous ne perdons pas de vue le fait que chaque adaptation engendre des coûts (\$).

Par sa nature, notre industrie est interpellée par la crise environnementale et voit comme un défi la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Une proportion non négligeable de la flotte totale de taxis est d'ailleurs composée de véhicules hybrides. Grâce aux subventions ad hoc données antérieurement par le gouvernement, il a été possible d'amorcer une tendance. Or, sans de nouveaux programmes plus incitatifs, il sera difficile d'atteindre de nouvelles cibles. Pour ce qui est des véhicules électriques, nous sommes favorables à leur intégration dans les services de transport par taxi. Toutefois, il est impératif que soit au préalable mis en place un solide réseau de bornes de recharge rapide.

Nous recommandons que **des subventions atteignant 10% du prix d'achat du véhicule hybride et 20% du prix d'achat du véhicule électrique** soient offertes aux propriétaires de taxi.

4- Dossier de conduite et vérification des antécédents judiciaires

Propriétaires de taxis et intermédiaires doivent avoir les dossiers de conduite des chauffeurs (délivrés par la SAAQ) pour pouvoir les engager. Jusqu'à tout dernièrement, il était possible pour un chauffeur de se procurer ce document (D-1) au comptoir d'un bureau de la SAAQ.

La SAAQ envoie maintenant le document par la poste, ce qui cause un délai de neuf (9) jours ouvrables et empêche les chauffeurs d'être embauchés rapidement. À l'ère d'Internet, nous sommes portés à penser que le mode de communication choisi n'est peut-être pas le bon. Quoi qu'il en soit, nous ignorons pourquoi une telle mesure a été prise, d'autant qu'elle ralentit toute la procédure menant à l'embauche.

Nous recommandons que soit à nouveau rendue possible l'obtention du dossier de conduite directement aux bureaux de la SAAQ.

La loi exige maintenant qu'une vérification des antécédents judiciaires soit faite pour tous les chauffeurs de taxi. Traditionnellement, les intermédiaires de taxi procédaient à cette vérification. Or, beaucoup de chauffeurs non affiliés à des intermédiaires échappaient à cette exigence légale. Nous saluons l'initiative du ministre des Transports qui a permis de corriger la situation en rendant obligatoire cette vérification pour tous les chauffeurs (certificat obligatoire).

Cela dit, les nouvelles mesures concernant la vérification des antécédents judiciaires présentent quelques inconvénients :

- on doit payer pour recevoir le certificat⁴
- pour un individu à la recherche d'emploi, cette attestation peut prendre jusqu'à trois semaines avant d'être obtenue;
- dans les régions où il y a une pénurie de chauffeurs, un tel délai vient compliquer le recrutement, ce qui a des impacts négatifs sur la rapidité du service;
- un nouveau chauffeur pouvait auparavant obtenir tous ses papiers en une semaine; il doit maintenant patienter trois fois plus longtemps avant de pouvoir commencer à travailler.

Cas vécu récemment

Un de nos membres a subi les contrecoups de la lenteur procédurale mentionnée précédemment. Il avait pourtant été prévenant en faisant la demande du « certificat de police » un mois avant l'expiration de son permis de chauffeur de taxi. Or, lorsqu'il a reçu le papier en question, celui-ci était mal

⁴ À Québec, par exemple, la nouvelle procédure implique de passer par la centrale de police, de payer 65 dollars et d'attendre 15 jours avant de recevoir le « papier ». Pourtant, l'information pertinente qu'il contient peut être obtenue gratuitement au ministère de la Justice.

imprimé et il n'a pas été accepté à la SAAQ. Le chauffeur a été obligé de demander un nouveau certificat (sans frais), mais sans pouvoir bénéficier d'une procédure de délivrance accélérée. Compte tenu des délais, le chauffeur n'a pu travailler et a été privé de revenus durant trois semaines. Un cas exceptionnel sans doute, mais réel. Ce chauffeur et sa famille ont vécu des moments difficiles financièrement pour une question de lenteur administrative.

Cela étant, nous recommandons que la SAAQ :

- puisse directement vérifier les antécédents criminels des chauffeurs à partir du fichier central au ministère de la Justice;
- puisse avoir accès au registre informatisé donnant accès à l'historique des différents dossiers judiciaires (plumitif) ;
- Recevoir les certificats qui sont émis par des entreprises privées; leur coût est beaucoup moins élevé que lorsqu'ils sont délivrés par un corps policier.

5- Améliorer le service à la clientèle

Dans le domaine du transport par taxi, nous pensons que l'amélioration du service donné aux clients passe par :

- une révision de la formation continue des chauffeurs;
- la présence d'inspecteurs-usagers évaluant le service reçu, avec le pouvoir de sanctionner les « mauvais élèves »;
- la création d'un fichier central à l'échelle provinciale afin que soit conservé et consulté l'historique des chauffeurs, à l'image de ce qui existe déjà pour les camionneurs.
- Fixer un nombre d'heure maximal de 12 heures aux chauffeurs, car les facultés diminues après un certain volume horaire de travail (Ce qui rends le chauffeur et son véhicule un danger public).
- Donner une souplesse d'agissement aux intermédiaire d'agir pour l'intérêt des usagés sous forme de petits projets pilotes.

Exemple : en 1998 une coopérative de taxi à Montréal a essayé d'installée le système de GPS tel-que nous utilisant actuellement. Mais elle a subit une injonction par la coure suprême sous l'effet de la loi 439 du code de la sécurité

routière (à l'époque ce système que les pompiers, police et Ambulanciers qui ont le droits). Cette lois était abolis en 2008 après une multitudes interventions des intermédiaires vis à vis de la CTQ. pour dire que le monde de taxi n'est pas en retards mais il est menauté par l'arsenal de lois et sa loyauté au gouvernement. (voire annexe 4 page 22).

6- Formation

Comme mentionné plus haut, nous recommandons que la formation des chauffeurs de taxi soit revue. L'accent devrait être mis sur une refonte des contenus offerts de manière à ce qu'ils soient plus chargés et qu'ils mettent l'accent sur le service à la clientèle, sur l'utilisation **des nouvelles technologies et sur le bilinguisme**. Ainsi que la mise à jours des chauffeurs vis à vis des nouvelles lois et des nouvelles tendances dans le monde de taxi. Ainsi que des formations continues qui offres des bonis au niveau des paiements des intermédiaires, ou par des étoiles dans la carte du chauffeur.

7- Association professionnelle

La création d'une association professionnelle pour les travailleurs œuvrant dans le domaine du transport par taxi est une avenue intéressante. Nous recommandons même l'adhésion obligatoire. Un tel « Ordre des taxis » pourrait mieux encadrer l'industrie et mieux planifier son développement tout en étant à l'écoute de la clientèle. Un code de **déontologie devrait à cet égard être suivi** par les membres de l'association.

8- Les applications mobiles.

La loi actuelle oblige tout intermédiaire de transport par taxi d'obtenir un permis. Nous ne savons toujours pas pourquoi Uber, malgré cette contrainte réglementaire, n'a pas été mis à l'amende alors qu'il refuse systématiquement de se soumettre à loi. (Voir annexe 3 page 21).

Pour ne laisser aucune place à l'interprétation, nous demandons un amendement législatif de manière à ce que l'utilisation d'applications mobiles soit incluse dans la définition d'un intermédiaire de transport par taxi.

Une application mobile unique qui rassemblerait toutes les compagnies de taxi de la province est souhaitable. De préférence que cette application soit le résultat d'un organisme spécialisé indépendant du monde de taxi pour éviter tout conflit d'intérêt. Cette application doit donner la priorité aux taxi de l'agglomération puis le taxi le plus proche.

9- Sanctions contre les transporteurs illégaux

Tous les changements proposés et visant une redynamisation de l'industrie du taxi (par elle-même) sont conditionnels à la cessation de tout transport illégal de personnes. Nous sommes convaincus que le ministre des Transports du Québec dispose des ressources pour stopper définitivement ce problème. Nous ne pouvons imaginer qu'une volonté politique allant dans ce sens puisse lui faire défaut.

Nous laissons au MTQ la gestion de la problématique de manière efficace, mais nous recommandons les sanctions suivantes :

- attribution de points d'inaptitude et suspension du permis de conduire (6 mois pour une première offense et 2 ans en cas de récidive)⁵;
- augmentation des amendes, passant à 3000 \$ pour une première offense et à 25 000 \$ en cas de récidive;
- allongement de la période de saisie de véhicule à 90 jours (davantage en cas de récidive).

⁵Dans le cas d'UberX, la sanction n'est pas exagérée puisque la sécurité des passagers est compromise et que les conducteurs ne détiennent pas la classe appropriée pour l'usage du véhicule (transport rémunéré de personnes).

Conclusion

Le Regroupement des propriétaires de taxis de la Capitale est une organisation qui prend à cœur la défense des intérêts des travailleurs de l'industrie du taxi. Nous avons répondu à l'appel lancé par le MTQ, nous voulons collaborer, mais nous assumons notre fermeté sur des questions de principe.

Le MTQ doit montrer que tous les joueurs de l'industrie du transport de personnes (de type taxi) doivent se soumettre aux mêmes obligations légales. Seuls les chauffeurs en règle devraient avoir le droit d'effectuer le transport des personnes par taxi. À un stade, les intentions et les discussions ne suffisent pas; il faut mettre les choses en marche, appliquer les correctifs. Dans le cas du service illégal UberX, l'heure est aux sanctions.

Le métier de chauffeur de taxi est bafoué par la tolérance envers les transporteurs illégaux. Pour que ce métier soit à nouveau respecté, il faut d'abord qu'il soit valorisé par le ministère des Transports. Cela implique que le MTQ considère sérieusement nos recommandations, comme la tarification de nuit, les incitatifs écologiques et l'amélioration de certaines procédures bureaucratiques de la formation par exemple, et qu'il cesse de faire preuve de mollesse à l'endroit des opérateurs illégaux.

Il est temps d'agir avec aplomb. La patience des travailleurs de notre industrie est poussée à sa limite, et le spectre de dérapage vers un conflit social n'est pas loin si le ministère continue sur sa façon de faire. Mais il est aussi temps d'agir avec enthousiasme et créativité. À cet égard, nous concluons, Monsieur le Ministre, en vous réaffirmant notre engagement à atteindre des objectifs témoignant de notre ouverture au changement. Nous visons :

- l'amélioration de l'image du taxi et le retour de la fierté dans ce domaine d'activité.
- la relance et le développement continu de notre industrie.
- l'amélioration de la situation socio-économique des chauffeurs de taxi.
- une contribution aux objectifs environnementaux fixés par le gouvernement.
- l'écoute attentive et la satisfaction des besoins et des attentes des usagers québécois du taxi.

Annexes

Annexe 1 :

Feuille de calcul des tarifs proposés de transport par taxi

Composante tarifaire	Tarifs en vigueur depuis janvier 2012	Progression de l'ICT 2015	Valeur nouveaux tarifs = A x (1 + B)	Tarifs proposés avril 2016 = C arrondi (voir note)	Variation 2015/2012 = (D - A)/A
	A	B	C	D	E
Prix de départ	3,45 \$	3,935%	3,586	3,55 \$	2,9%
Prix par kilomètre parcouru	1,70 \$	3,935%	1,767	1,75 \$	2,9%
Prix par minute d'attente	0,63 \$	3,935%	0,655	0,66 \$	4,8%
Course étalon (5 km et 4 min. d'attente)	14,47 \$			14,94 \$	3,2%

Note : Méthode d'arrondissement

Prix de départ : aux 0,05 \$ inférieurs
 Prix par kilomètre parcouru : aux 0,05 \$ les plus près
 Prix par minute d'attente : au 0,01 \$ supérieur

2016-03-06

Annexe 2 :



TABLEAU ANNUEL DES TRANSFERTS DE PERMIS DE TAXI - 2015

pour les exercices financiers de 2010-2011 à 2014-2015 selon l'agglomération de taxi

AGGLOMÉRATION	NUMÉRO	NOM	Quota au 31-03-15	1 avril 2010 au 31 mars 2011			1 avril 2011 au 31 mars 2012			1 avril 2012 au 31 mars 2013			1 avril 2013 au 31 mars 2014			1 avril 2014 au 31 mars 2015			Variation 14-15 / 13-14 %
				Permis	Transferts	Valeur Moyenne													
102001	A.1	Boucherville	17	17	3	199 000	17	4	196 250	17	4	177 975	17	1	200 000	17	3	193 333	-3,3
102002	A.2	Longueuil	343	343	14	157 536	343	18	159 165	343	18	139 353	343	31	140 034	343	22	146 295	+4,5
102003	A.3	Candiac-La Prairie	15	15	1	153 300	15	1	157 000	15	2	157 500	15	2	150 000	15	2	153 000	+2
102004	A.4	Cowansville	14	14	0	N/A	N/A												
102005	A.5	Est de Montréal	332	332	16	194 500	332	14	180 167	332	21	176 751	332	20	180 500	332	13	185 291	+2,7
102006	A.6	Joliette	32	32	1	97 500	32	2	117 500	32	0	N/A	32	2	80 500	32	1	85 000	+5,6
102007	A.7	Lachute	13	13	2	85 000	13	0	N/A	13	2	60 000	13	1	80 000	13	1	80 500	+0,6
102008	A.8	Laval	213	213	13	242 342	213	13	258 431	213	20	264 173	213	20	268 257	213	10	274 350	+2,3
102009	A.9	Matane	14	14	0	N/A	14	0	N/A	14	3	43 333	14	2	84 000	14	2	88 500	+5,4
102010	A.10	Mont-Joli	10	9	1	40 000	9	1	31 200	9	2	45 000	9	0	N/A	9	1	25 000	N/A
102011	A.11	Montréal	3919	3918	186	198 827	3918	248	189 628	3918	226	179 219	3917	251	189 810	3 919	241	189 180	-0,3
102012	A.12	Ouest de Montréal	271	271	13	212 300	271	13	223 479	271	16	220 852	271	16	222 075	271	13	225 585	+1,6
102013	A.13	Rivière-du-Loup	15	15	0	N/A	15	0	N/A	15	0	N/A	15	5	35 000	15	0	N/A	N/A
102014	A.14	Saint-Eustache	38	38	2	171 000	38	0	N/A	38	3	193 333	38	3	170 000	38	1	200 000	+17,6
102015	A.15	Saint-Jérôme	46	44	5	136 200	44	3	137 500	44	6	126 500	44	6	160 000	44	11	164 522	+2,8
102016	A.16	Sorel	44	44	6	55 667	43	4	53 000	43	3	56 000	43	2	35 000	43	2	55 000	+57,1
102017	A.17	Terrebonne	33	33	6	178 667	33	3	183 000	33	4	183 738	33	5	187 000	33	9	188 222	+0,7
102019	A.19	Victoriaville	30	30	2	47 500	29	1	87 000	30	1	65 000	30	3	81 333	30	2	87 500	+7,6
102020	A.20	Alma	16	16	0	N/A	16	2	30 000	N/A									
102021	A.21	Côte-Nord	23	21	3	54 667	21	3	53 333	21	6	53 200	21	6	64 667	21	0	N/A	N/A
102022	A.22	Beauhamois	7	7	4	91 833	7	1	50 000	7	1	50 000	7	1	85 000	7	0	N/A	N/A
102023	A.23	Beloil	20	20	2	117 750	20	0	N/A	20	1	132 000	20	4	120 500	20	1	118 500	-1,7
102024	A.24	Saint-Bruno	14	14	1	135 000	14	1	140 000	14	1	135 000	14	2	135 000	14	0	N/A	N/A
102025	A.25	Charlesbourg	38	38	2	157 500	38	2	153 500	38	9	151 667	38	2	170 000	38	3	187 667	+10,4
102026	A.26	Châteauguay	50	50	8	133 125	50	4	137 750	50	8	131 143	50	8	131 438	50	5	131 000	-0,3
102027	A.27	La Bale	11	11	0	N/A	N/A												
102028	A.28	Dolbeau-Mistassini	7	9	0	N/A	7	0	N/A	N/A									
102029	A.29	Drummondville	35	35	11	52 000	35	9	62 778	35	0	N/A	35	3	86 667	35	35	100 000	+15,4
102030	A.30	Est de Québec	51	51	10	118 878	51	7	133 214	51	3	158 333	51	9	155 685	51	6	169 600	+8,9
102031	A.31	Gaspé	14	11	0	N/A	10	7	23 429	10	0	N/A	10	0	N/A	11	0	N/A	N/A
102032	A.32	Repentigny	24	24	2	182 500	24	2	182 500	24	0	N/A	24	1	180 000	24	2	162 500	-9,7
102033	A.33	Granby	47	47	5	52 500	47	2	46 500	46	8	48 938	47	6	51 667	47	4	55 450	+7,3
102034	A.34	Hull	91	89	1	200 000	89	1	N/A	89	2	180 000	86	0	N/A	86	0	N/A	N/A
102035	A.35	Lévis	49	49	10	68 375	49	4	67 000	49	7	72 008	49	8	89 844	49	14	110 799	+23,3
102036	A.36	Québec	437	437	33	148 055	437	43	153 189	437	34	162 083	437	29	184 138	437	36	196 903	+6,9
102037	A.37	Rimouski	46	45	2	79 000	45	6	82 449	45	2	82 500	45	4	91 968	45	2	96 500	+4,9
102038	A.38	Ste-Foy - Sillery	100	100	3	188 886	100	5	193 400	100	2	187 000	100	4	201 340	100	5	239 672	+19
102039	A.39	Saint-Hyacinthe	38	38	2	112 750	38	1	115 000	38	2	104 500	38	7	120 571	38	4	138 875	+15,2
102040	A.40	Trois-Rivières	78	78	3	99 667	78	3	112 000	78	7	125 286	78	4	139 000	78	11	135 680	-2,4
102041	A.41	Saint-Jean	48	48	2	117 500	48	3	126 667	48	6	144 333	48	5	132 000	48	5	134 000	+1,5
102042	A.42	Shawinigan	33	33	0	N/A	33	0	N/A	29	11	20 991	29	0	N/A	29	0	N/A	N/A
102043	A.43	Sherbrooke	84	84	6	155 417	84	4	149 388	84	3	190 201	84	5	204 264	84	2	194 937	-4,6

NOTES

Les renseignements présentés dans ce tableau sont fournis à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de la Commission des transports du Québec.

Le nombre de permis réfère à tous les permis inclus au quota au 31 mars de chaque année alors que les données sur les transferts et les valeurs moyennes portent sur les transactions effectuées sur les permis réguliers pendant l'exercice financier (1er avril au 31 mars).

Dans la majorité des cas, le valeur de la transaction inclut le coût du permis transféré ainsi que le prix du véhicule, des accessoires et, le cas échéant, des parts du titulaire.

Les permis de taxi qui ont été délivrés après le 15 novembre 2000 ne sont pas transférables.

Annexe 3:

Tarifs – Taxi

En vigueur du 1^{er} avril 2015 au 31 mars 2016
(Indexation au 1^{er} avril de chaque année)

Type de demande - Taxi	Tarif - Taxi			
	Étude	Publication	Délivrance	Total
- Demande de permis taxi - En dehors de l'île de Montréal	98,75 \$	137 \$	265 \$	500,75 \$ par permis
- Demande de transfert de permis				
- Demande de permis taxi - Sur l'île de Montréal (agglomérations A-5, A-11 et A-12)	98,75 \$	137 \$	26,50 \$	262,25 \$ par permis
- Demande d'être relevé du défaut d'avoir payé les droits annuels				
- Autorisation d'exploiter temporairement un permis de taxi				
- Modification d'une condition à une décision				
- Demande d'être exempté de l'obligation d'être équipé d'un taximètre	98,75 \$			98,75 \$ par permis
- Demande de révocation d'un permis				
- Observation pour s'opposer ou appuyer une demande				
- Paiement du droit annuel d'un permis taxi - En dehors de l'île de Montréal	106 \$			106 \$ par permis
- Paiement du droit annuel d'un permis taxi - Sur l'île de Montréal (agglomérations A-5, A-11 et A-12)	10,60 \$			10,60 \$ par permis
- Autorisation d'acquisitions d'intérêts ou acquisition d'intérêts par fusion	98,75 \$	137 \$	265 \$	500,75 \$
- Autorisation de spécialiser un permis	427 \$	137 \$	265 \$	829 \$ par permis
- Modification de permis	98,75 \$	137 \$		235,75 \$ par permis
- Autorisation de délaissier une spécialisation				
- Fixation particulière de tarifs de limousine ou limousine de grand luxe	98,75 \$	137 \$		235,75 \$
- Demande interlocutoire ou incidente (permission de révision d'une décision, etc.)	50,50 \$			50,50 \$
- Suppression totale permanente de services				
- Transfert d'un permis après révocation au créancier				
	Sans frais			

Type de demande – Intermédiaire taxi	Tarif – Intermédiaire taxi			
	Étude	Publication	Délivrance	Total
- Demande de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi	98,75 \$	137 \$	265 \$	500,75 \$ par permis
- Renouvellement de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi	98,75 \$		106 \$	204,75 \$ par permis
- Demande de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi suite à une suppression (changement actionnaires, associés ou copropriétaires)	98,75 \$		265 \$	363,75 \$ par permis
- Modification d'une condition à une décision	98,75 \$			98,75 \$ par permis
- Observation pour s'opposer ou appuyer une demande				
- Demande interlocutoire ou incidente (permission de révision d'une décision, etc.)	50,50 \$			50,50 \$
- Suppression totale permanente de services				
	Sans frais			

Modes de paiement
Le montant total est payable par les modes de paiement suivants : - carte de crédit (VISA, MasterCard ou American Express) - chèque personnel ou mandat poste (à l'ordre du ministre des Finances) - carte de débit ou argent comptant (au comptoir seulement)

CTQ-342 (2015-04)

Annexe 4 :

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

COUR SUPÉRIEURE

Le 7 mai 1999

Présent: L'Honorable Juge Perry
Meyer

NO. 500-05-017241-995

GILLES LESPÉRANCE

et als.

Demandeurs

c.

**LA COOPÉRATIVE DE
TAXI DE MONTRÉAL**

Défenderesse

JUGEMENT

La Cour est saisie d'une action par laquelle les demandeurs, membres de la Coopérative défenderesse, demande à la Cour:

- de DÉCLARER que le système de répartition et de positionnement par satellite ("G.P.S.") comportant l'écran pouvant afficher de l'information est illégal en vertu de l'article 439 du Code de la sécurité routière ("le Code")
- de DÉCLARER que l'adoption du plan de financement présenté aux membres le 6 décembre 1998 est nul pour défaut d'autorisation conformément à la loi, n'ayant pas été adopté par une majorité de 2/3;
- de DÉCLARER que l'amendement à l'article 15 du règlement de régie interne de la défenderesse adopté le 6 décembre 1998 est nul pour la même raison;
- d'ÉMETTRE une injonction permanente.

1999 JUN 15

500
00-012403-999

d