



PAR COURRIEL

Longueuil, le 4 mars 2022

Maître France Boucher
Présidente
Commission des transports du Québec
545, boulevard Crémazie Est, 10^e étage
Montréal (Québec) H2M 1R6

Objet : Lettre de recommandations en regard de l'audience publique sur l'opportunité de modifier les tarifs en matière de services de transport par taxi

Madame la Présidente,

Le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT) est le principal organisme représentatif de l'industrie québécoise du taxi. Il travaille activement au développement des conditions favorables à une industrie de taxi sécuritaire et légale offrant un service de qualité.

À l'heure du virage vers la modernisation de l'industrie du transport par personnes et à plus forte raison en pleine crise sanitaire, notre organisation se fait un devoir d'être une référence en la matière pour le ministère des Transports du Québec (MTQ). À cet effet, nous sommes d'avis que le transport rémunéré de personnes par automobile est un service essentiel, assuré par des travailleurs de métier – les chauffeurs de taxi – pour qui il s'agit de leur profession et de leur gagne-pain principal.

Nous vous contactons aujourd'hui en raison du fait que nous sommes préoccupés par l'enjeu mis en évidence par cette audience, soit la tarification adéquate et juste des services de transport par taxi. Plus spécifiquement, nous considérons fort essentiel de procéder à une augmentation des tarifs de taxi, proportionnellement à l'impératif de l'évolution du contexte économique entourant notre milieu.

D'emblée, il importe de prendre en considération que comme c'est le cas pour pratiquement tous les biens et services au pays, la forte hausse du taux d'inflation a fait grimper en flèche le coût de la vie pour tous les travailleurs. Il n'est donc pas surprenant que les tarifs des taxis soient en cours de révision dans la plupart des pays. L'évolution du coût de la vie et du salaire national moyen a de grandes conséquences sur le pouvoir d'achat de tous les Québécois, mais dans le cas des chauffeurs de taxi, elle engendre des hausses de dépenses directement liées au métier (ex. : le coût du véhicule, les pièces détachées, les pneus, l'entretien, le carburant et l'assurance).

...2

Ensuite, il est largement admis que les chauffeurs ne peuvent plus supporter les augmentations prononcées du prix du carburant à la pompe. On ne peut évidemment supporter qu'une dépense aussi capitale qu'est celle du carburant à voiture atteigne des sommets dans plusieurs régions du Québec, comme c'est le cas à l'heure actuelle, sans majorer la tarification des usagers du service.

Ajoutons à cela que, de manière cohérente avec les ambitions du gouvernement sur l'électrification des flottes de taxis, le CPCDIT a fait de l'électrification de la sienne une priorité dans les dernières années. De ce fait, nos objectifs concordaient parfaitement avec ceux du ministre des Transports, lorsque celui-ci adoptait en 2019 la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, fixant à 30 % le taux minimum d'automobiles à faibles émissions devant être utilisées au Québec pour offrir du transport rémunéré de personnes. Là où le bât blesse, c'est qu'après plus de deux ans depuis sa sanction, aucune mesure n'a été mise en place pour aider les compagnies de taxi à atteindre les conditions minimales prévues par cette loi. Aussi louable soit cette ambition, pour engendrer de telles dépenses sans aide, il nous faut au minimum être en mesure d'augmenter nos revenus.

Si nous sommes d'avis qu'une augmentation des tarifs est de mise dans le contexte, ceux-ci doivent rester compétitifs et équitables pour les conducteurs et les passagers. Plus les tarifs augmentent, moins d'usagers il y aura, et plus ceux-ci opteront pour d'autres options. À l'inverse, si les tarifs sont trop bas, la main-d'œuvre, présentement si rare, quittera forcément au profit d'autres secteurs plus avantageux. Il s'agit d'un important exercice d'équilibre. De ce fait, deux options se présentent à nous :

- 1- Geler le tarif minimum à 3,50 \$ et augmenter les tarifs des taxis par kilomètre et minute d'attente de 28 %;
- 2- Augmenter le tarif minimum de 25 %, et également augmenter les tarifs par kilomètre et minute d'attente de 25 % et instaurer des tarifs de nuit indexés de 10 % à 15 % sur les tarifs par kilomètre et minute d'attente.

Cette importante majoration est justifiée, car les augmentations tarifaires sont de moins en moins structurées dans leur calendrier. Les dernières modifications tarifaires ont été mises en œuvre il y a plus de trois ans, en juin 2018. Alors que les compagnies ferroviaires et d'autres sociétés de transport révisent leurs tarifs chaque année, les taxis ont souvent du retard dans la fixation de leurs prix. De son côté, Uber a introduit une augmentation des tarifs dans le but de recruter davantage de chauffeurs pour couvrir la demande.

La majoration des tarifs ne peut que contribuer à inciter les conducteurs à revenir dans le secteur après une sombre pandémie, ce dont nous avons grandement besoin, en plus qu'à améliorer l'offre de service, en péril présentement en période de rareté de main-d'œuvre.

Le gouvernement a énoncé un certain nombre de priorités entourant le milieu du taxi au Québec, entre le dépôt du projet de loi n° 17, *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* et son adoption. Parmi celles-ci, une franche volonté de moderniser et de démocratiser le transport de personnes par automobile. Indéniablement, le CPCDIT abonde dans le même sens. Pour améliorer les services, dans un domaine où les dépenses augmentent constamment, il est nécessaire de majorer les revenus conséquemment.

Dans le but d'assurer un suivi approprié à la présente, nous souhaiterions que cette lettre tienne lieu de mémoire à la Commission des transports du Québec, génère un accusé de réception de votre part dans un délai raisonnable d'une semaine ainsi qu'une invitation aux [audiences publiques](#) pour en traiter plus en profondeur.

Veillez recevoir, Madame la Présidente, mes salutations les plus distinguées.

Le président,

ORIGINAL SIGNÉ

François Cyr

c. c. M. François Bonnardel, ministre des Transports du Québec