

RPTC

Regroupement des Propriétaires de Taxi de la Capitale

Tarification pour l'industrie du taxi Propositions et recommandations

présenté
à la

commission de transport du Québec,

par Hamid Nadji président du

**Regroupement des propriétaires
de taxis de la Capitale
(RPTC)**

Québec
21 Octobre 2015

Table des matières

Introduction.....	3
1-Tarifcation en générale.....	4
2- Tarifcation de nuit et sa modulation.....	5
2-1- Les tarifs modulés à Paris.....	6
2 -2 Les tarifs modulés à Madrid.....	7
Conclusion.....	8

Introduction

Nous tenons d'abord à remercier les membres de la commission des transports de Québec (CTQ), et spécialement Monsieur Guy Malhot, d'avoir rendu possible la *Journée de consultation sur la tarification dans l'industrie de taxi* ce jour la le 21 octobre 2015. Un tel effort de concertation est bénéfique pour la relance de l'industrie de taxi dans les grandes villes du Québec. Nous sommes aussi reconnaissants de nous avoir permis d'y participer. Le Regroupement des propriétaires de taxis de la Capitale (RPTC) a pu 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 la CTQ ou le ministère des Transports (MTQ)¹.

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 en 2014 par la Commission des transports , les intervenants du monde de taxi ont proposés une suspension provisoire des tarifications comme solution et dans l'espoir que le problème du transport illégal seras régler en 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, nous avons eu cependant bon espoir que le ministre des Transports corrige la situation et tiendra compte de nos avis et recommandations.

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.

LA CTQ et le MTQ ont des responsabilités envers les citoyens, les usagers, et 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 responsable de la part de la CTQ et non pas un ramassage des avis uniquement car la tendance dans cette industrie est désastreuse.

Des actions non efficace reflétant le dépassement du temps des actions sur le terrain en écho aux propositions que nous faisons afin de contraindre UberX à se soumettre à la réglementation existante. Et la suspension des augmentations salariales des chauffeurs qui vient de fêter son premier anniversaire, en bon timing avec l'anniversaire du transport illégal.

1- Tarification en générale

Le slogan de cette journée pour le RPTC (on peut pas prendre le faux comme référence pour codifier ce qui est juste). Et la raison sur la quelle se base les autres organismes pour demander la suspension est déjà erronée dès le départ, c'est un mal qui frappe les chauffeurs de taxi chaque jour.

Le Regroupement des propriétaires de taxis de la Capitale demande et avec amertume la suspension provisoire de 'application des augmentation des 4% proposés par la CTQ. Afin de maintenir le pouvoir d'achat de nos chauffeur , il est impératif de dégeler cette suspension de 4% pas en arrivant a une nouvelle date de révision de tarification , mais juste après qu'on auras réglé la gong-raine de UBERX, car n'oublier pas , si ça continue avec ce laxisme du MTQ et son inefficacité ça vas y allé à l'effritement totale de cette industrie. Et nous pensons que le gouvernement vas subir les conséquences si cet effritement auras lieu,

Nous les concernés directement par ce problème nous ne pouvons pas attendre l'éternel laxisme du MTQ et on pourras pas le prendre aussi comme référence pour geler nos augmentation légitime qui se donnent chaque année dans tous les services d'État. Et si pour ça que le temps est venu pour envisager d'autre moyens de pressions plus efficace de notre part pour maître fin au laxisme du MTQ.

2- Tarification de nuit et sa modulation

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.

Nous demandons à la CTQ 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.

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

2-1 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 jonction 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

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

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.

2-2 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.

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

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 la CTQ, nous voulons collaborer, mais nous assumons notre fermeté sur des questions de principe.

LA CTQ et le MTQ doivent 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. Et tout le monde doit se soumettre à la même tarification imposée par la CTQ, même les projets pilotes devront obéir à cette règle, et la raison de leur nouveauté n'est pas une excuse pour faufler via le ministère de transport la tarification imposée par la CTQ aux taxis de Québec,

Le métier de chauffeur de taxi est bafoué par la tolérance du MTQ 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 et la commission de transport. Cela implique que la CTQ et le MTQ considèrent sérieusement nos recommandations, comme la **tarification de nuit particulièrement**.

Il est temps d'agir avec aplomb. La patience des travailleurs de notre industrie est poussée à sa limite. Mais il est aussi temps d'agir avec enthousiasme et créativité. À cet égard, nous concluons, 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; **tout en maintenant son pouvoir d'achat**.
- la relance et le développement continu de notre industrie, ainsi que sa protection.
- l'amélioration de la situation **socioéconomique** des chauffeurs de taxi et spécialement par le respect de **la modulation en augmentant la tarification de nuit**,
- 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.